

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV
Evidenčné číslo: 105004/D/2019/36100139012329732

**MEDZINÁRODNOPRÁVNA ÚPRAVA VYUŽÍVANIA
VZDUŠNÉHO PRIESTORU**

Dizertačná práca

2019

JUDr. Michal Klenka

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV**

**MEDZINÁRODNOPRÁVNA ÚPRAVA VYUŽÍVANIA
VZDUŠNÉHO PRIESTORU**

Dizertačná práca

Študijný program: Medzinárodné ekonomické vzťahy

Študijný odbor: 3.3.17 Medzinárodné ekonomické vzťahy

Školiace pracovisko: Katedra medzinárodného práva

Školiteľ: prof. JUDr. Stanislav Mráz, CSc.

Bratislava 2019

JUDr. Michal Klenka

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že predloženú dizertačnú prácu na tému „Medzinárodnoprávna úprava využívania vzdušného priestoru“ som vypracoval samostatne a uvádzam úplný zoznam použitých prameňov v zozname použitej literatúry.

.....
JUDr. Michal Klenka

Abstrakt

KLENKA, Michal: *Medzinárodnoprávna úprava využívania vzdušného priestoru*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta medzinárodných vzťahov; Katedra medzinárodného práva. – Školiteľ: prof. JUDr. Stanislav Mráz, CSc. – Bratislava: FMV EU, 2019, 155 s.

Cieľom dizertačnej práce je komplexná syntéza poznatkov týkajúcich sa problematiky medzinárodnoprávnej úpravy vzdušného priestoru a následná kritická analýza vybraných aspektov jeho využívania (definícia a delimitácia vzdušného a vesmírneho priestoru, bezpečnosť a ochrana civilného letectva). Práca je rozdelená do šiestich kapitol. Prvá kapitola je venovaná teoretickému prehľadu autorov skúmajúcich problematiku, teoretickým východiskám a medzinárodnoprávnej úprave vzdušného priestoru a civilného letectva. V druhej kapitole charakterizujeme cieľ dizertačnej práce, parciálne ciele a hypotézy. V ďalšej časti je popísaná metodika práce použitá pri koncipovaní práce. Štvrtá kapitola predstavuje výsledky dizertačnej práce, hlavne problematiku bezpečnosti civilného letectva, ale aj problematiku dohôd otvoreného neba a liberalizácie. Piata kapitola je diskusia, v ktorej hodnotíme právny rámec upravujúci skúmanú problematiku. V záverečnej kapitole sme zhrnuli výsledky dizertačnej práce, ktorá obsahuje syntézu poznatkov a zhodnotenie stanovených hypotéz.

Kľúčové slová: vzdušný priestor, vesmírny priestor, delimitácia, medzinárodné vzdušné právo, letecká bezpečnosť, ochrana civilného letectva

Abstract

KLENKA, Michal: *International Legal Framework on the Use of Airspace*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of International Relations; Department of International Law. – Supervisor: prof. JUDr. Stanislav Mráz, CSc. – Bratislava: FMV EU, 2019, 155 p.

The aim of the dissertation is a complex synthesis of knowledge concerning the international legal framework of airspace and followed by a critical analysis of the selected aspects of its use (definition and delimitation of airspace and outer space, safety and security of civil aviation). The dissertation is divided into six chapters. The first chapter is devoted to a theoretical overview of authors researching the subject, the theoretical basis and the international law governing the airspace and the civil aviation. In the second chapter we characterize the aim of dissertation, the partial goals and the hypotheses. The next part describes the methodology of work used during doing research for the thesis. The fourth chapter presents the results of dissertation, mainly the issue of civil aviation safety and security, but also the issue of open skies agreements and liberalization. The fifth chapter is a discussion in which we assess the legal framework governing the issue under consideration. In the final chapter, we summarize the results of the dissertation, which contains the synthesis of knowledge and evaluation of the hypotheses.

Key words: airspace, outer space, delimitation, international airspace law, aviation safety, aviation security

Obsah

Zoznam obrázkov a tabuliek	8
Úvod	9
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí	11
1.1 Charakteristika základných pojmov	12
1.1.1 <i>Územie štátu a suverenita štátu</i>	12
1.1.2 <i>Vzdušný priestor</i>	15
1.1.2.1 <i>Definícia atmosféry</i>	18
1.1.2.2 <i>Rozdiel medzi vzdušným priestorom a atmosférou</i>	19
1.1.2.3 <i>Prírodné zdroje, zdieľané alebo spoločné zdroje</i>	20
1.1.2.4 <i>Spoločný záujem ľudstva</i>	21
1.1.3 <i>Definícia a delimitácia vzdušného a vesmírneho priestoru</i>	22
1.1.3.1 <i>Priestorový prístup</i>	27
1.1.3.2 <i>Funkčný prístup</i>	35
1.1.4 <i>Geostacionárny orbit</i>	39
1.1.4.1 <i>Fyzikálna charakteristika geostacionárneho orbitu</i>	41
1.1.4.2 <i>Bogotská deklarácia</i>	42
1.2 Medzinárodnoprávna úprava vzdušného priestoru	46
1.2.1 <i>Parížsky dohovor o regulácii leteckej navigácie</i>	48
1.2.2 <i>Medzinárodnoprávna úprava „vzdušných slobôd“ („freedoms of air“)</i>	53
1.2.3 <i>Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve</i>	59
1.2.4 <i>Ďalšia medzinárodnoprávna úprava leteckej dopravy</i>	74
1.2.5 <i>Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO)</i>	75
1.2.6 <i>Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA)</i>	78
2 Cieľ práce	79
3 Metodika práce a metódy skúmania	81
4 Výsledky práce	82
4.1 Dohody o otvorenom nebi	82
4.1.1 <i>Právne hľadisko</i>	84
4.1.2 <i>Ekonomické hľadisko</i>	87
4.1.3 <i>Liberalizácia vzdušného priestoru</i>	90
4.2 Bezpečnosť leteckej dopravy: právne záväzky štátov a prax	96
4.2.1 <i>Definícia leteckej bezpečnosti a ochrany civilného letectva</i>	97

4.2.2	<i>Hlavné incidenty formujúce leteckú bezpečnosť</i>	99
4.2.3	<i>Medzinárodnoprávny rámec leteckej bezpečnosti</i>	114
4.2.3.1	<i>Problematika článku 3bis Chicagského dohovoru</i>	115
4.2.4	<i>Lietanie ponad vojnové zóny</i>	121
4.2.5	<i>Kybernetické hrozby pre letectvo</i>	127
4.2.6	<i>Právny rámec leteckej kyberbezpečnosti</i>	130
5	Diskusia	135
6	Záver	144
7	Zoznam citovanej použitej literatúry	146

Zoznam obrázkov a tabuliek

Obrázky

Obrázok 1 Vzdušné slobody.....	58
Obrázok 2 Prevádzka nízko nákladových leteckých dopravcov.....	94

Úvod

Dôležitosť vzdušného priestoru najmä z dôvodu vlastnej bezpečnosti si štáty začali uvedomovať začiatkom 20. storočia, kedy sa problematika medzinárodnoprávnej úpravy vzdušného priestoru a leteckej dopravy stala predmetom diskusií rozvíjajúceho sa medzinárodného práva. Suverenita štátov siaha vertikálne nad ich územia do vzdušného priestoru. Táto zásada je súčasťou všeobecného medzinárodného práva. V prvých rokoch rozvoja letectva (balóny, vzducholode a prvé lietadlá) existovali v medzinárodnom práve tri základné konkurenčné teórie o právnom postavení vzdušného priestoru: a) „sloboda vzduchu“: Paul Fauchille tvrdil, že keďže vzdušný priestor nemôže byť privlastnený a nepretržite obsadený, mal by mať podobný právny režim ako širé more; b) „teória zón“: Alexandre Mérignac bol toho názoru, že analogicky so vzťahom teritoriálneho a širého mora, by v nižšej zóne existoval územný vzdušný priestor a nad ním do neobmedzenej výšky by bola oblasť voľného vzdušného priestoru;¹ a c) teória úplnej a výlučnej suverenity², ktorá je obsiahnutá v príslušných medzinárodných dohovoroch, ktoré priblížime v práci.

Hlavným cieľom dizertačnej práce je komplexná syntéza poznatkov týkajúcich sa problematiky medzinárodnoprávnej úpravy vzdušného priestoru a následná kritická analýza vybraných aspektov jeho využívania. Problematika využívania vzdušného priestoru je komplexnou témou, pri ktorej je potrebný holistický prístup skúmania. Následná analýza je vykonávaná hlavne v kontexte súčasného komerčného využívania vzdušného priestoru so zameraním sa na súčasnú medzinárodnú právnu úpravu, budúcnosť leteckej dopravy a s tým súvisiace ešte otvorené otázky, ktoré vyžadujú pozornosť na ich budúcu dôkladnú právnu úpravu (problematika bezpečnosti a ochrany civilného letectva). V oblasti využívania vzdušného a vesmírneho priestoru možno vidieť progresívny vývoj, tak pod vplyvom súkromného sektora, ale aj zo strany štátov.

Dizertačnú prácu sme rozdelili do troch hlavných častí (súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí, výsledky práce a diskusia), ktoré v jednotlivých kapitolách a podkapitolách sa venujú kľúčovým pojmom, špecifikám a aspektom súvisiacim so skúmanou problematikou dvoch hypotéz (hranica medzi vzdušným a vesmírnym priestorom, bezpečnosť a ochrana civilného letectva).

¹ BANNER, Stuart. *Who Owns the Sky? The Struggle to Control Airspace from the Wright Brothers on.* Cambridge: Harvard University Press, 2008. s. 42-68. ISBN 9780674030824.

² BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space.* Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 297. ISBN 9780444862426.

Prvá časť sumarizuje súčasný stav riešenej problematiky, jednotlivé teórie týkajúce sa územia a suverenity štátu, návrhov definície a delimitácie vzdušného priestoru a geostacionárneho orbitu. Začatie využívania vesmírneho priestoru štátmi viedlo k diskusii aj o otázke určenia výškovej hranice štátnej suverenity, ktorá ešte v súčasnosti je právne neistá. Pre vhodnú formuláciu právnej definície je potrebné opísať jedinečné fyzikálne vlastnosti. Právne postavenie atmosféry ako prírodného zdroja, zdieľaného alebo spoločného zdroja, a ako spoločného záujmu ľudstva. Druhá podkapitola sa zaoberá všeobecným právnym rámcom civilného letectva. Medzinárodné vzdušné právo v súčasnom používaní sa vzťahuje na civilné letectvo vrátane medzinárodných inštitúcií zaoberajúcich sa vzdušným právom, ako analógia sa v literatúre používa medzinárodné morské právo.

Druhá časť predstavuje výsledky dizertačnej práce. V prvej podkapitole rozanalyzujeme problematiku zmlúv o leteckých službách, ktoré predstavujú základ medzinárodnej leteckej dopravy, z právneho a ekonomického hľadiska. Pozornosť je venovaná aj liberalizácii vzdušného priestoru a jej následkom pre civilné letectvo. Druhá podkapitola poskytuje zhrnutie problematiky bezpečnosti a ochrany letectva s dôrazom na právnu úpravu bezpečnosti letectva, povinnosti členských štátov vyplývajúce z Chicagského dohovoru (článok 3*bis*, „absolútny“ zákaz používania zbraní proti civilným lietadlám počas letu v čase mieru a článok 83*bis* uvádza rámec v čase vojny), ako aj prax štátov a leteckých spoločností. Pojmy ako bezpečnosť a ochrana leteckej dopravy, ale aj zhrnutie historických incidentov, ktoré formovali bezpečnostné opatrenia civilného letectva sú potrebné pre skúmanie problematiky. Rozanalyzujeme protiopatrenia a politické rozhodnutia, ktoré reagovali na incidenty v civilnej leteckej doprave. Súčasťou je aj historická analýza vplyvu udalostí na vývoj bezpečnostných opatrení civilného letectva a odpoveď na otázku, či letecké odvetvie reagovalo reaktívne alebo proaktívne na zmiernenie hrozieb leteckej dopravy.

Tretia časť predstavuje diskusiu k problematike, najmä zhrnutie a kritickú analýzu právnych predpisov v oblasti civilnej leteckej dopravy, liberalizácie vzdušného priestoru a jej vplyv na budúcnosť leteckého priemyslu, ako aj súčasných a budúcich hrozieb pre civilné letectvo a pripravenosti a medzinárodného úsilia leteckého priemyslu a štátov v boji proti nim.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

V slovenskej literatúre sa problematike vzdušného priestoru nevenuje veľa špecializovaných publikácií, preto práca vychádza predovšetkým z diel zahraničných autorov a zahraničných článkov ako napríklad: Abeyratne, Brownlie, Cassese, Dempsey a iní. Slovenské publikácie z oblasti medzinárodného práva verejného od autorov, akými sú Azud, Čepelka, Mráz, Klučka, Vršanský, Valuch, Šturma a iní, či už vo forme samostatných publikácií alebo v spolupráci s kolektívom autorov, poskytujú teoretický základ pre našu tému.

Dizertačná práca vychádza z viacerých normatívnych právnych aktov medzinárodného vzdušného práva, dohovorov, ktoré upravujú právny režim civilného letectva vo všeobecnosti ako napríklad: *Parížsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (1919)*, *Iberoamerický dohovor (Madridský dohovor) (1926)*, *Havanský dohovor (1928)*, *Dohovor o zodpovednosti v leteckej preprave (1929)*, *Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (1944)*, *Dohoda o medzinárodnej leteckej službe prepravnej (Dohoda o dvoch slobodách)*, *Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave (Dohoda o piatich slobodách)*, a mnoho ďalších. Medzinárodnoprávny rámec leteckej bezpečnosti upravujú nasledovné dohovory: *Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (Tokijský dohovor) z roku 1963*, *Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (Haagsky dohovor) z roku 1970*, *Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) z roku 1999*, *Dohovore o potláčaní protiprávnych činov súvisiacich s medzinárodným letectvom (Pekinský dohovor) z roku 2010* a mnoho ďalších dokumentov. Pri problematike vesmírneho priestoru sme za zdroje použili – *Zmluvu o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných telies (Kozmická zmluva, 1967)*, *Zmluvu o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými predmetmi (1971)* a *Zmluvu o registrácii predmetov vypustených do vesmírneho priestoru (1974)*.

Práca čerpá aj z informácií, zmlúv a dokumentov uverejnených na stránkach organizácii ako *Organizácia spojených národov (OSN)*, *Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO)*, *Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA)*, *Európska Komisia*, *Úrad OSN pre vesmírne záležitosti (UNOOSA)*, *Výbor OSN pre mierové využívanie vesmíru (COPUOS)* a jeho právny a vedecký podvýbor, a v neposlednom rade *Komisia OSN pre medzinárodné právo (ILC)*. Využili sme aj iné pramene práva, ktoré pomáhajú pri výklade a argumentácii, ako napríklad rozhodnutia Medzinárodného súdneho dvora.

1.1 Charakteristika základných pojmov

Cieľom kapitoly je zdefinovanie a rozanalyzovanie základných pojmov potrebných pre skúmanie problematiky medzinárodnoprávnej úpravy využívania vzdušného priestoru. Prvá podkapitola sa venuje územiu štátu s tým súvisiacou otázkou suverenity štátu nad predmetným územím, rozdiel medzi *res nullius* a *res communis*, samotný pojem „vzdušný priestor“, rozdiel medzi vzdušným priestorom a atmosférou, právny status atmosféry a jej koncepty ako napríklad prírodné zdroje, zdieľané alebo spoločné zdroje a problematika spoločného dedičstva a spoločného záujmu ľudstva, ktoré čerpáme z práce Komisie Organizácie spojených národov (OSN) pre medzinárodné právo. Nasleduje zhrnutie a analýza definície a delimitácie vzdušného a vesmírneho priestoru, ako aj geostacionárneho orbitu, ktoré súvisia s určovaním hranice štátneho územia. Súčasťou sú aj jednotlivé prístupy a ďalšie teórie určenia hranice v rámci nich. V druhej podkapitole priblížime historický prehľad najzaujímavejších a najdôležitejších dokumentov medzinárodného leteckého práva od jeho začiatku až po súčasnosť. Existuje množstvo literatúry, ktorá sa zaoberá leteckou dopravou. Budeme sa venovať niektorým z najdôležitejších udalostí súvisiacich s vývojom leteckého práva.

1.1.1 Územie štátu a suverenita štátu

Štátne územie je trojdimenzionálna časť zemegule, vymedzená štátnymi hranicami, podriadená zvrchovanosti určitého štátu. Územím štátu je iba to územie, nad ktorým určitá vládnuca trieda prostredníctvom štátu vykonáva svoju zvrchovanú moc. Štátne územie rovnako ako obyvateľstvo je nevyhnutným predpokladom výkonu štátnej moci, je materiálnym základom štátu.³ Rozhraničenie územného pôsobenia režimu štátnej suverenity a medzinárodných právnych režimov prostredníctvom štátnych hraníc je v medzinárodnom práve potrebné z dôvodu právnej istoty a ich riadneho fungovania. Takisto má význam pre uplatňovanie ďalších inštitútov medzinárodného práva, akými sú zodpovednosť štátov za medzinárodne protiprávne konanie, objektívna zodpovednosť, ako aj medzinárodné sankcie. Záujem na určení takýchto hraníc má preto celé medzinárodné spoločenstvo, ktoré ich upravuje prostredníctvom medzinárodných dohôd alebo obyčajových pravidiel.⁴

³ MRÁZ, Stanislav – POREDOS, František – VRŠANSKÝ, Peter. *Medzinárodné verejné právo*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave. Právnická fakulta, 2003. s. 103. ISBN 8071601756.

⁴ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 308. ISBN 9788080784140.

Štátne územie siaha kužeľovito do pomyselného stredu Zeme a zahŕňa vzdušný priestor až po hranicu vesmíru. Takto územne vymedzený priestor štát mocensky ovláda, teda má voči svojmu územiu zvrchované postavenie, čo vylučuje moc akéhokoľvek iného štátu, a vykonáva na ňom svoje oprávnenia a jurisdikciu, teda svoju územnú výsosť. Len územnému suverénovi je všeobecným medzinárodným právom tiež vyhradené oprávnenie so svojim územím navonok disponovať, teda svoje takto vymedzené štátne územie alebo jeho časť prípadne previesť (zmluvou) na iný štát. V niektorých prípadoch priamo zo všeobecného medzinárodného práva plynie, že štát vykonáva územnú výsosť alebo jednotlivé práva, ktoré z nich vyplývajú (výsosťné práva či kompetencie) i tam, kde územnú suverenitu nevykonáva. Tak vykonáva plnú územnú výsosť na lodiach a lietadlách na širom mori a vo vzdušnom priestore nad ním, podobne ako na objektoch vypustených do vesmíru. Aj na vlastnom štátnom území je územný suverén z príkazu všeobecného medzinárodného práva obmedzený vo výkone územnej výsosti (v jej rozsahu), a to inštitútom diplomatickej, konzulárnej a k ochrane iných cudzích orgánov užívajúcich imunity. Avšak predmetné obmedzenie môže plynúť i z medzinárodnej zmluvy, týkajúcej sa imunity konkrétnej medzinárodnej organizácie a ich orgánov.⁵

Pokiaľ ide o územie, medzinárodné právo pozná štyri typy režimu: územná zvrchovanosť; územie, ktoré nie je pod zvrchovanosťou žiadneho štátu alebo štátov a ktoré má vlastný status (napríklad poručenské územia); *res nullius*; a *res communis*. Územná zvrchovanosť sa v zásade vzťahuje na pevninské územie, teritoriálne vody prislúchajúce k pevnine a naorské dno a na podložie teritoriálnych vôd. Koncept územia zahŕňa aj väčšie či menšie ostrovy, skaliská a útesy. Do každej z týchto kategórií v súlade s obyčajovým medzinárodným právom a so zásadou vhodnosti patrí aj vzdušný priestor nad a podložie pod štátnym územím, nad a pod *res nullius*, resp. nad a pod *res communis*.⁶

Res nullius má ten istý vecný obsah, ktorý pripúšťa získanie štátom, ale zatiaľ nie je pod územnou zvrchovanosťou. *Terra nullius* podlieha určitým právnym normám, ktoré závisia na dvoch predpokladoch, a to že tieto zóny sú uvoľnené na používanie a využívanie pre všetkých a že osoby nie sú zbavené právnej ochrany iba z dôvodu neexistencie štátnej suverenity – k tomuto poskytuje analógiuorské právo. Štáty môžu vykonávať jurisdikciu vo vzťahu k jednotlivcom a spoločnostiam vykonávajúcim činnosť v *terra nullius*. Článok

⁵ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 204-206. ISBN 8086432572.

⁶ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 115. ISBN 9788089447640.

101 Dohovoru o morském práve definuje pirátstvo tak, že zahŕňa aj akty smerujúce „proti lodi, lietadlu, osobám alebo majetku v mieste mimo jurisdikcie akéhokoľvek štátu“. Konanie, ktoré má povahu aktu agresie alebo porušenia mieru, vojnové zločiny alebo zločiny proti mieru alebo ľudskosti budú za také považované aj na území *terra nullius*. Neoprávnené zásahy zo strany orgánov iného štátu do legálnej činnosti zakladajú obvyklým spôsobom medzinárodnú zodpovednosť.⁷

Res communis nemôže byť podrobená zvrchovanosti žiadneho štátu s výnimkou prípadu všeobecného súhlasu, a štát je povinný zdržať sa akéhokoľvek konania, ktoré by mohlo nepriaznivo ovplyvniť využívanie širého mora inými štátmi alebo ich štátnymi príslušníkmi. V súčasnosti sa všeobecne uznáva, že taký istý všeobecný charakter majú aj vesmír a nebeské telesá. Právne režimy podobného typu môžu byť použité na základe zmluvy aj vo vzťahu k ďalším zdrojom, napríklad k ropným poliam, ktoré sa nachádzajú pod územím dvoch alebo viacerých štátov.⁸ V priestore širého mora štáty totiž vykonávajú svoju výsostnú právomoc (*supremácii*), pričom uplatňované výsostné práva úplne logicky nemôžu byť bežným atribútom územnej suverenity, ale vyplývajú priamo zo všeobecného medzinárodného práva, nakoľko sú predmetom úpravy práve tejto normativity (*an object of the Law of Nations*).⁹

Štátne územie a jeho príslušenstvo (vzdušný priestor a teritoriálne vody) spolu s vládnyim systémom a obyvateľstvom v rámci jeho hraníc tvoria fyzické a sociálne prejavy primárneho typu medzinárodného právneho subjektu, štátu. Právna spôsobilosť štátov a normy ich ochrany predpokladajú existenciu stabilného a fyzicky vymedzeného štátu a sú od jeho existencie závislé. Právomoc štátov vo vzťahu k svojmu územiu sa obyčajne označuje pojmami suverenita (zvrchovanosť) a jurisdikcia. Inými slovami „suverenita/zvrchovanosť“ je právna skratka pre právnu spôsobilosť určitého druhu, a to právnu spôsobilosť štátnosti, „jurisdikcia“ označuje osobitné aspekty tejto podstaty, najmä práva (alebo nároky), slobody a právomoci. Právna spôsobilosť štátu v sebe zahŕňa významné slobody, pokiaľ ide o vnútornú organizáciu a dispozíciu s územím. Táto všeobecná právomoc vlády, spravovanie a disponovanie územím je *impérium*, oprávnenie uznané a vymedzené medzinárodným právom.¹⁰

⁷ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 185. ISBN 9788089447640.

⁸ *Ibid.* s. 185-186.

⁹ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. I. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. s. 251. ISBN 8086432572.

¹⁰ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 115-116. ISBN 9788089447640.

Suverenita štátu nad určitým územím oprávňuje štát ako neobmedzeného vlastníka nad územím vládnuť, spravovať ho a disponovať ním – vykonávať výlučnú teritoriálnu jurisdikciu. Ako poznamenal arbiter Huber v prípade *Ostrov Palmas*, „suverenita vo vzťahu k určitej časti zemského povrchu je právnou podmienkou nevyhnutnou na začlenenie tejto časti k územiu konkrétneho štátu“.¹¹ Územná suverenita, ktorá je skôr charakterizovaná existenciou plných práv a oprávnení štátu voči územiu, než ako nezávislosť štátu ako taká, má svoj pozitívny i negatívny aspekt. Pozitívny aspekt sa týka výlučnej kompetencie štátu vo vzťahu k svojmu územiu, kým druhý zahŕňa záväzok chrániť rovnaké práva iných štátov. Inými slovami, územná suverenita jedného štátu vylučuje neoprávnené suverénne pôsobenia druhého k tomu istému územiu a predpokladá rešpektovanie inej územnej suverenity k iným územiám. Pre územnú suverenitu i územnú výsosť platí, že pôsobia *erga omnes*, čo znamená, že tretí subjekt rešpektuje daný stav a je ním právne viazaný.¹²

1.1.2 Vzdušný priestor

Vzdušný priestor nachádzajúci sa nad pevninským územím, vnútornými vodami a nad teritoriálnymi vodami je na základe medzinárodného práva súčasťou štátneho územia, z čoho vyplýva, že iné štáty môžu využiť tento vzdušný priestor na lety alebo na iné účely len so súhlasom územného suveréna. S rozvojom letectva na začiatku 20. storočia a v dôsledku prvej svetovej vojny sa obyčajové medzinárodné právo v tejto oblasti vyvinulo v relatívne krátkom čase. Jeho obsah, v ktorom sa uplatňuje súkromnoprávna zásada *cuius est solum est usque ad caelum et ad inferos*, bol primárne diktovaný obavou štátov o svoju národnú bezpečnosť a o integritu neutrálnych štátov v čase ozbrojených konfliktov. K tomuto faktoru sa pridala snaha zabrániť vzdušným prieskumom vykonávaným potenciálnymi nepriateľmi, strach z prekvapivého útoku a hospodárska hodnota udeľovania letových práv zahraničným komerčným leteckým spoločnostiam. Medzinárodné právo preto nepovoľuje právo pokojného prechodu, a to ani cez vzdušný priestor nad teritoriálnymi vodami. Neoprávnený vstup do vzdušného priestoru môže mať za následok vhodné preventívne opatrenia, ale normálne neoprávňuje na okamžitý útok s cieľom zničiť narušiteľa.¹³

¹¹ *Island of Palmas Case*, United Nations Reports of International Arbitration Awards (2,1928), s. 829.

¹² VRŠANSKÝ, Peter – VALUCH, Jozef a kol. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná časť*. Bratislava: Eurokódex, 2012. s. 91-93. ISBN 9788089447718.

¹³ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 125-126. ISBN 9788089447640.

Avšak prelet lietadiel (aj vojenských) je podľa úpravy stanovenej v Zmluve o morskom práve z roku 1982, voľný v súostrovných vodách a morských úžinách, a to i vtedy, keď sa ich šírka kryje so šírkou teritoriálnych vôd. Vzdušný priestor nad morskými vodnými plochami, ovládaný režimom *res communis*, nepodlieha územnej suverenite žiadneho štátu, a teda lietanie je bez akéhokoľvek obmedzenia prípustné nad voľným morom, ako aj nad vodami pevninskej plytčiny, výlučného ekonomického pásma a príľahlého pásma (*contiguous zone*).¹⁴

Vzdušný priestor sa všeobecne považuje za prináležiaci k pevninskému územiu a teritoriálnym vodám. Z toho vyplýva, že dispozícia s územím zahŕňa aj vzdušný priestor nachádzajúci sa nad týmto územím. Zásada príslušenstva sa však nemusí nevyhnutne uplatňovať v prípadoch, keď postupník nezískava zvrchovanosť, ale len držbu a právo užívania územia, ktoré zostáva pod zvrchovanosťou postúpiteľ'a.¹⁵ Takže, ak sa štát A spojí so štátom B, územie štátu B budú v zmysle práva tvoriť aj teritoriálne vody a vzdušný priestor štátu A. Uznávané autority zastávajú názor, že dôsledkom tejto zásady je, že teritoriálne vody nemožno previesť samotné, bez pobrežia (a bezpochyby podobne je tomu v prípade vzdušného priestoru). Iná forma doktríny príslušenstva sa objavuje v rozsudku sudcu McNaria v prípade *Rybolov (Fisheries)*¹⁶, povedané jeho slovami: „Medzinárodné právo ukladá prímorskému štátu určité záväzky a dáva mu určité práva vyplývajúce zo zvrchovanosti, ktoré vykonáva aj nad svojím morským územím. Držba tohto územia nie je voliteľná, nezávisí na vôli štátu, ale je povinná.“ Akokoľvek atraktívny sa tento názor zdá byť na prvý pohľad, vyvoláva mnoho ťažkostí. Koľko rôznych územných rozšírení je súčasťou držby územia povinne zo zákona?¹⁷ Snaha dať pobrežnému štátu právomoc spojenú so zodpovednosťou za udržiavanie poriadku a za navigačné zariadenia, o ktorej svedčí istá autorita, nie je dostatočným základom pre pravidlo formulované sudcom McNairom a takýto druh logiky by potom rovnako hovoril v prospech doktríny uzavretého mora. Štáty sú napokon oprávnené vzdať sa územia zanechajúc ho ako *res nullius*, pričom možno predpokladať, že dôsledkom vzdania sa teritoriálnych vôd by bolo jednoducho rozšírenie *res communis*, ktorým je širšie more.¹⁸

¹⁴ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003. s. 282-283. ISBN 8086432572.

¹⁵ BROWNLIE, Ian. *Principy mezinárodního veřejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 126. ISBN 9788089447640.

¹⁶ ICJ Reports (1951), 160.

¹⁷ Dohovor o kontinentálnom šelfe z roku 1958 ustanovuje zásadu príslušenstva (*North Sea Continental Shelf Case*, ICJ Reports (1969), 3 a 22, s. 225-229.

¹⁸ BROWNLIE, Ian. *Principy mezinárodního veřejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 128-129. ISBN 9788089447640.

Priestor nachádzajúci sa nad územím štátu, teda jeho suchozemským územím, vnútornými vodami a pobrežným morom je súčasťou jeho územia a plne podlieha jeho suverenite. Na rozdiel od ďalších súčastí štátneho územia, potreba jeho právnej úpravy sa vynorila až koncom 19. a začiatkom 20. storočia v súvislosti s prvými pokusmi o jeho využívanie rôznymi lietajúcimi zariadeniami. Pred týmto obdobím sa vzdušný priestor nad územiami považoval za súčasť vlastníckeho práva a siahal bez obmedzenia „do nebies“. Spôsoby jeho využitia boli skromné a obmedzovali sa na stavbu budov a poľovačky na vtákov. Rozvoj vzduchoplavby v poslednej štvrtine 19. storočia a rozvoj letectva lietajúcimi zariadeniami ťažšími ako vzduch podnietili rôzne doktrínálne názory na právny režim vzdušného priestoru, v ktorom sa takéto činnosti odohrávali.¹⁹ Dôležitosť tohto priestoru najmä z dôvodu vlastnej bezpečnosti si štáty začali uvedomovať začiatkom 20. storočia, najmä po prvej svetovej vojne, kedy sa táto problematika stala predmetom rozvíjajúcich sa diskusií o medzinárodnoprávnej úprave vzdušného priestoru a leteckej dopravy.²⁰

Začatie využívania kozmického priestoru satelitmi viedlo k diskusii o otázke určenia výškovej hranice štátnej suverenity.²¹ Nie je žiaden dôvod domnievať sa, že medzinárodné právo je priestorovo obmedzené, aj keď, samozrejme nové oblasti ľudskej činnosti vytvárajú problémy. Valné zhromaždenie Organizácie Spojených Národov (OSN) v každom prípade zastáva názor, že „medzinárodné právo, vrátane Charty OSN, sa vzťahuje aj na kozmický priestor a nebeské telesá“²². Najlepšie použiteľnou analógiou pre kozmický priestor je širé more, ktoré je takisto *res communis*, ale takáto kategória nie je práve zdrojom jasných pravidiel. Avšak aj keď v tejto oblasti zostáva ešte veľa práce, najmä vo vzťahu ku kontrole vojenského využitia vesmíru, od začatia výskumu vesmíru v roku 1957 sa dosiahli dohody o niektorých základných pravidlách. Základom dohôd bolo včasné uznanie zásady, že kozmický priestor a nebeské telesá sa nemôžu stať vlastníctvom štátov. Akýsi zoznam všeobecne prijatých zásad poskytuje jednomyseľne prijatá rezolúcia Valného zhromaždenia

¹⁹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť*, 2. vydanie. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 298-299. ISBN 9788080784140.

²⁰ VRŠANSKÝ, Peter – VALUCH, Jozef a kol. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná časť*. Bratislava: Eurokódex, 2012. s. 129. ISBN 9788089447718.

²¹ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 126. ISBN 9788089447640.

²² UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY. 1721 (XVI) International co-operation in the peaceful uses of outer space. ARES/16/1721E. 20. december 1961.

OSN z 13. decembra 1963,²³ ktorá obsahuje „deklaráciu právnych zásad,“ vzťahujúcich sa na aktivity štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru.²⁴

1.1.2.1 Definícia atmosféry

Predtým, aby sme mohli definovať právny status atmosféry je potrebné porozumieť fyzikálnej štruktúre a charakteristike atmosféry. Atmosféra existuje v tzv. atmosférickom plášti. Fyzicky sa rozprestiera smerom hore od zemského povrchu, spodnej hranice atmosféry. Je rozdelená vertikálne do štyroch atmosférických sfér na základe teplotných charakteristík, menovite od dolných po horné vrstvy: troposféru, stratosféru, mezosféru a termosféru. Teplota atmosféry sa mení s výškou. V troposfére (do 12 km) teplota klesá s rastom výšky z dôvodu absorpcie a radiácie solárnej energie zemským povrchom. Naopak, v stratosfére (okolo 50 km) teplota postupne stúpa s výškou kvôli absorpcii ultrafialovej radiácie ozónu. V tretej vrstve, mezosfére (okolo 80 km), teplota opäť s výškou klesá. Vo štvrtej vrstve, termosfére, teplota prudko stúpa pre röntgenové a ultrafialové žiarenie zo slnka. Atmosféra pokračuje ďalej a nemá definovaný horný limit. Nad 100 km zostáva iba 0,00003 % atmosféry, za touto výškou atmosférické stopy postupne splývajú s prázdnotou vesmíru. Kvôli gravitácii atmosféra pôsobí na povrch zeme smerom nadol. V dôsledku zvýšenia nadmorskej výšky sa plyny v atmosfére postupne zriedia. Približne 80% vzduchovej hmoty existuje v troposfére a 20% v stratosfére. Tenký biely hmlový pás (s hrúbkou menej ako 1% polomeru zemegule), ktorý je možné vidieť pri pohľade na Zem z diaľky, je atmosféra. V troposfére a stratosfére sú pomery väčšiny plynov proporčne stabilné. Z vedeckého hľadiska sú tieto sféry zoskupené ako nižšia atmosféra, ktorá sa rozširuje na priemernú nadmorskú výšku 50 km a je možné ich odlišiť od hornej atmosféry. Atmosféra sa pohybuje a obieha okolo zeme komplikovaným spôsobom nazývaným atmosférický obeh. Gravitačný vplyv Slnka a Mesiaca tiež ovplyvňuje jeho pohyby vytvorením atmosférických prílivov.²⁵ Táto definícia by mala zodpovedajúcim spôsobom byť v súlade s charakteristikami atmosféry, ktoré sú uvedené vo vedeckej literatúre. Pre

²³ UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY. 1962 (XVIII) Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. A/RES/18/1962. 13. december 1963.

²⁴ BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 280. ISBN 9788089447640.

²⁵ MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014. s. 42-44.

súčasný výskum je pracovná definícia atmosféry poskytnutá Osobitným spravodajcom Murasom vecou praktickej nevyhnutnosti.²⁶

Po stručnom opísaní jedinečných fyzikálnych vlastností atmosféry je potrebné formulovať vhodnú právnu definíciu, ktorá primerane zodpovedá vedeckej definícii. Väčšina medzinárodných zmlúv a dokumentov nedefinuje „atmosféru“, aj keď je predmetom ochrany na účely uplatňovania týchto zmlúv. Alternatívne takéto nástroje majú tendenciu definovať príčiny a následky poškodenia predmetu ochrany. Treba však poznamenať, že v glosári o *Zmene klímy na rok 2007: Základ fyzikálnych vied – Príspevok Pracovnej skupiny I k štvrtej hodnotiacej správe Medzivládneho panelu o klimatických zmenách* je atmosféra definovaná ako „plynný obal obklopujúci Zem. Samotná atmosféra sa zvyčajne skladá z dusíka (zmiešavací pomer 78,1% objemu) a kyslíka (pomer miešania 20,9% objemu) spolu s množstvom stopových plynov, ako je argón (pomer miešania 0,93% objemu), hélium a radiačne aktívne skleníkové plyny ako je oxid uhličitý (pomer miešania 0,035% objemu) a ozón. Okrem toho atmosféra obsahuje vodnú paru so skleníkovým plynom, ktorej množstvo je vysoko premenlivé, ale zvyčajne okolo 1% objemového zmiešavacieho pomeru. Atmosféra tiež obsahuje mraky a aerosóly.“²⁷

Existuje päť konceptov, ktoré možno považovať za uplatniteľné na právne postavenie atmosféry: vzdušný priestor, zdieľané alebo spoločné prírodné zdroje, spoločné vlastníctvo, spoločné dedičstvo a spoločný záujem.

1.1.2.2 Rozdiel medzi vzdušným priestorom a atmosférou

Pojem „vzdušný priestor“ sa výrazne odlišuje od pojmu „atmosféra“. Tieto dva pojmy sa nemôžu používať zameniteľne. Vzdušný priestor je pojem, ktorý slúži na označenie priestorového rozmeru, keď štáty vykonávajú svoju právomoc alebo kontrolu nad záujmom a obhajobou. Článok 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (1944) stanovuje, že „každý štát má úplnú a výhradnú zvrchovanosť nad „vzdušným priestorom“ nad jeho územím.“ Článok 2 toho istého dohovoru vymedzuje územie štátu ako pozemky a príľahlé teritoriálne vody. Vzdušný priestor za hranicami teritoriálnych vôd sa považuje za územie mimo zvrchovanosti ktoréhokolvek štátu a je otvorené na použitie všetkými štátmi, podobne ako širé more. Vzdušný priestor sa vzťahuje na doménu alebo oblasť, atmosféra,

²⁶ MURASE, Shinya. *Second report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/681. 2 March 2015. s. 6.

²⁷ MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014. s. 46-47.

naopak, je prirodzeným zdrojom, ktorý preteká cez národné hranice. Vo vzťahu k právnemu stavu atmosféry je vhodnejší funkčný, neteritoriálny prístup, pretože ide o dynamickú a kolísavú látku. Vertikálne vymedzenie je možné v prípade vzdušného priestoru kresliacimi čiarami vertikálne pozdĺž územných hraníc, avšak také umelé línie nie sú užitočné v prípade atmosféry, ktorá sa pohybuje za hranicami s „atmosférickými obehmi“ a „leteckými prúdmi“ (*jet streams*). Atmosféra je teda tekutá, jednotlivá a nerozdeliteľná jednotka, zatiaľ čo vzdušný priestor je statickou a oddeliteľnou priestorovou doménou.²⁸

1.1.2.3 Prírodné zdroje, zdieľané alebo spoločné zdroje

Atmosféra je podľa Výboru pre prírodné zdroje (*Committee on Natural Resources*)²⁹, ako aj Štokholmskou deklaráciou z roku 1972³⁰ a Svetovou chartou pre prírodu z roku 1982 (*World Charter for Nature*)³¹ najväčším prírodným zdrojom spolu s minerálnymi, energetickými a vodnými zdrojmi. Poskytuje obnoviteľné „tokové zdroje“ nevyhnutné na prežitie človeka, rastlín a zvierat na planéte. Okrem toho, že prispieva aj k základným ekonomickým výrobným zásobám (napríklad kyslíka a zrážkam), ako aj služby na absorpciu odpadu, slúži ako médium pre transport a komunikáciu. Treba mať na pamäti, že atmosféra je obmedzený zdroj s obmedzenou asimilačnou kapacitou. Panel expertov WTO a odvolací orgán uznali v prípade *Gasoline* z roku 1996, že čistý vzduch je prírodný zdroj, ktorý by mohol byť vyčerpaný. Atmosféra bola dlho považovaná za neobmedzenú, neexkluzívnu a neutrálnu (jednoducho nestojí za to bojovať), pretože sa predpokladalo, že z nej môžu mať prospech všetci, bez toho, aby zbavili ostatných prístupu k nej. Tento predpoklad už nie je platný. Hoci atmosféra nie je využiteľná v bežnom zmysle slova (napríklad v súvislosti s ropnými a plynovými zdrojmi), jej správna údržba je nevyhnutná pre organizmy, ktoré dýchajú a majú stabilné klimatické podmienky. Z toho dôvodu akýkoľvek znečisťujúci priemysel alebo znečisťujúce štáty v skutočnosti znížením kvality a kapacity atmosféry na

²⁸ MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014. s. 52-53.

²⁹ The inclusion of “atmospheric resources” among “other natural resources” by the former Committee on Natural Resources was first mentioned in the Committee’s report on its first session (New York, 10 March 1971), section 4 (“other natural resources”), paragraph 94, subparagraph (d). The work of the Committee on Natural Resources (later Committee on Energy and Natural Resources for Development) was transferred to the Commission on Sustainable Development.

³⁰ “The natural resources of the earth including the air ... must be safeguarded for the benefit of present and future generations through careful planning or management, as appropriate” (Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (*Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972*(A/CONF.48/14/Rev.1), part one, chap. I, principle 2).

³¹ “...atmospheric resources that are utilized by man, shall be managed to achieve and maintain optimum sustainable productivity” (General Assembly resolution 37/7, annex, para. 4).

asimiláciu znečisťujúcich látok iných priemyselných odvetví alebo štátov. Toto zdôvodnenie spočíva napríklad v „obchode s emisími právami“. Koncept zdieľaných prírodných zdrojov sa preto zdá byť čiastočne uplatniteľný na problém dvojstranného alebo regionálneho cezhraničného znečistenia ovzdušia a spoločných prírodných zdrojov pre globálne environmentálne otázky súvisiace s atmosférou.³²

1.1.2.4 Spoločný záujem ľudstva

Spoločný majetok alebo *res communis* sa týka oblastí, ako je širé more, ktoré sú otvorené na legitímne využívanie všetkými štátmi a ktoré nemusia byť priradené zvrchovanosti ktoréhokoľvek štátu. Vzdušný priestor nad šírým morom je v tomto zmysle „spoločným majetkom“. Pojem spoločného dedičstva bol použitý v Dohovore o morskom práve a v Dohode o činnosti štátov na Mesiaci a iných nebeských telesách. Malý pokus Malty na Valnom zhromaždení v roku 1988 o to, aby celosvetová atmosféra bola vyhlásená za súčasť spoločného dedičstva ľudstva, však bol neúspešný. Keďže „spoločné dedičstvo“ znamená, že zdroj musí byť využitý a zachovaný v prospech ľudstva ako celku, takéto určenie by zvyčajne vyžadovalo ďalekosiahly inštitucionálny aparát na kontrolu pridelovania práv a výhod využívania. Ak by sa atmosféra považovala za súčasť spoločného dedičstva ľudstva, v skutočnosti by to spôsobilo atmosférické problémy v rámci kolektívneho riadenia – čo je všeobecne považované za predčasné. Zatiaľ čo pojmy spoločného vlastníctva a spoločného dedičstva nemusia byť vhodnými ukazovateľmi právneho postavenia atmosféry, pojem spoločného záujmu je a mal by byť zahrnutý do jeho právneho postavenia podľa medzinárodného práva. V roku 1988 Valné zhromaždenie v rezolúcii 43/53 o ochrane globálnej klímy pre súčasné a budúce generácie ľudstva vyhlásilo, že zmena klímy je „spoločným záujmom ľudstva“³³, čo mierne zmiernuje neúspech maltského návrhu. Rovnaký koncept bol začlenený do odseku 1 preambuly Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy z roku 1992³⁴. Vzhľadom na rastúce uznanie väzieb medzi znečisťovaním ovzdušia presahujúcim štátne hranice a celosvetovou zmenou klímy by sa

³² MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014. s. 54-55.

³³ „Convinced that climate change affects humanity as a whole and should be confronted within a global framework so as to take into account the vital interests of all mankind, 1. Recognizes that climate change is a common concern of mankind, since climate is an essential condition which sustains life on earth; ...“ UNITED NATIONS, GENERAL ASSEMBLY (1988). *Protection of global climate for present and future generations of mankind*. A/RES/43/53. Dostupné na: <http://www.un.org/documents/ga/res/43/a43r053.htm>

³⁴ „Potvrdzujúc, že zmena klímy Zeme a jej nepriaznivé dôsledky sú spoločným záujmom celého ľudstva;“ UNITED NATIONS (1992). *Rámcový Dohovor OSN o zmene klímy*. Dostupné na: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conveng.pdf>.

malo považovať za vhodné uplatniť koncept spoločného záujmu na celú atmosféru. Právny obsah pojmu spoločného záujmu spočíva v tom, že štáty už nemôžu tvrdiť, že atmosférické problémy patria do vyhradenej oblasti domácej jurisdikcie, pretože tieto otázky teraz oprávnené spadajú pod „záležitosti medzinárodného záujmu“. Určite to povedie k vytvoreniu podstatných právnych záväzkov zo strany všetkých štátov na ochranu globálnej atmosféry ako vynúiteľného *erga omnes*. Je možné, že v súčasnosti je príliš skoré vykladať pojem spoločného záujmu tak, že „všetky štáty majú právny záujem pri presadzovaní pravidiel týkajúcich sa ochrany globálnej atmosféry,“ vzhľadom na to, že neexistuje primerané procedurálne právo na vykonávanie takéhoto výkladu. Môže byť tiež predčasné považovať koncept spoločného záujmu za vytváranie práv pre jednotlivcov a budúce generácie. Avšak na základe predchádzajúcej analýzy možno dospieť k záveru, že atmosféra má právny štatút medzinárodného zdroja, či už zdieľaného alebo spoločného, nevyhnutného na udržanie života na zemi, ľudského zdravia a blaha, plodín a integrity ekosystémov; a že jej ochrana je preto spoločným záujmom ľudstva.³⁵

Všeobecne platí, že vzdušný priestor má rovnaké právne postavenie ako podzemný povrch Zeme. Horná hranica vzdušného priestoru je však právne neistá. Mnoho dôležitých štátov dáva prednosť tomu, aby prijali politiku čakania a vyjednávania vo veci vymedzenia vzdušného priestoru z vesmíru. Národný vzdušný priestor sa rozprestiera až k vonkajšej hranici teritoriálneho mora. Právny štatút vzdušného priestoru nad výhradnou hospodárskou zónou je nejasný, ale všeobecný názor je, že je totožný so vzdušným priestorom nad širím morom, kde lietadlá všetkých štátov majú „slobodu preletu“ (článok 87 ods. 1 písm. b) UNCLOS (1982)).³⁶

1.1.3 Definičia a delimitácia vzdušného a vesmírneho priestoru

V tradičnom medzinárodnom práve sa fyzický rozmer štátnej činnosti reguloval jednoduchým spôsobom. Zem, časti mora a vzduch boli rozdelené do oblastí, ktoré podliehajú suverénnej moci štátov. Vzduch nad každým územím až po hviezdy (*usque ad sidera*) bol považovaný za podriadený zvrchovanosti územného štátu; samozrejme, toto ustanovenie malo iba teoretickú povahu, keďže štáty nemali žiadne prostriedky na *de facto* kontrolu nad vzdušným priestorom nad svojou krajinou. Je zrejmé, že toto rozdelenie

³⁵ MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014. s. 56 – 57.

³⁶ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 8. ISBN 9780444862426.

priestoru medzi členov medzinárodného spoločenstva bolo inšpirované agresívnym individualizmom a postojom *laissez-faire*: ktokoľvek mal fyzické prostriedky na získanie a efektívne ovládanie časti územia na zemi, bol oprávnený si naň nárokovať suverénne práva. Preto, čím silnejší štát (vojenský a ekonomický), tým väčšia bola šanca na získanie väčšieho územia.³⁷ Hranice medzi vzdušným a vesmírnym priestorom nie sú trojrozmerné, pretože len horizontálne rozdeľujú „nadzemský“ priestor nad štátnym územím na vzdušný priestor podliehajúci suverénnej moci štátu a kozmický priestor s medzinárodným právnym režimom.³⁸ Tradične, štáty vyhlásili suverenitu nad celým vzdušným priestorom. To samozrejme bolo teoretické, až kým sa nepoužili balóny a potom lietadlá. V súčasnosti má každý štát výhradnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad jeho územím a teritoriálnymi morami. Neexistuje dohodnuté určenie výšky vzdušného priestoru. Vonkajší priestor je priestor okolo zeme s ešte nedefinovanou nadmorskou výškou.³⁹ Na rozdiel od pobrežných vôd, tieto hranice nie sú jednoznačne určené, hoci sa všeobecne uznáva, že sa „pohybujú“ vo výške od 90 až 100 km nad zemským povrchom, pričom ako kritérium sa používa perigeum⁴⁰ dráhy kozmických objektov. Pokiaľ ide o kozmické objekty, predpokladá sa, že tieto objekty sa pohybujú v kozmickom priestore a podľa názorov niektorých teoretikov ich perigeum môže predstavovať „funkčné“ rozhraničenie kozmického a vzdušného priestoru. Viaceré viac-menej „statické“ či aritmetické pokusy o určenie hranice medzi vzdušným a kozmickým priestorom, odvolávajúce sa na fyzikálne či iné veličiny (hustota vzduchu, intenzita kozmického žiarenia) bez spätosti s kozmickou činnosťou človeka neuspeli. Táto nejasnosť v rozhraničení vzdušného a kozmického priestoru však v praxi nespôsobuje vážnejšie problémy a naposledy sa o nej diskutovalo pri zavádzaní raketoplánov do kozmických programov. Keďže raketoplány v sebe spájajú vlastnosti kozmického objektu (pri kolmom štarte) a lietadla (pri kĺzavom pristávaní), vznikol problém, či vo svojej zostupovej dráhe neporušujú suverenitu nižšie ležiacich štátov nad ich vzdušným priestorom.⁴¹

³⁷ CASSESE, Antonio. *International Law. Second Edition*. New York: Oxford University Press, 2005. s. 81. ISBN 9780199259397.

³⁸ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 307. ISBN 9788080784140.

³⁹ CASSESE, Antonio. *International Law. Second Edition*. New York: Oxford University Press, 2005. s. 94-95. ISBN 9780199259397.

⁴⁰ Perigeum je bod na obežnej dráhe družice obiehajúcej okolo Zeme, v ktorom sa nachádza najbližšie k Zemi. Naopak apoguem je bod, v ktorom sa nachádza najďalej od Zeme. In: KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 308. ISBN 9788080784140.

⁴¹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 307-308. ISBN 9788080784140.

Právne rozlíšenie medzi vzdušným priestorom a vesmírnym priestorom a obidvomi právnymi úpravami, ktoré ich upravujú, nie je len vecné, ale nakoniec aj veľmi potrebné. Pojem zvrchovanosti sa zdá, že neprekročil hranice vzdušného priestoru Zeme. V skutočnosti nemá obvyklý význam hovoriť o suverenite vo vesmíre. Je to preto, že *ab initio* medzinárodná legislatíva upravujúca vesmír bola jednoznačná v otázke zákazu uplatňovania štátnej suverenity vo vesmíre. Na druhej strane, pojem jurisdikcia (*ratione instrumenti* a *ratione personae*) sa vzťahuje na vesmírny priestor a je uznaný v celom právnom rámci pre reguláciu činnosti človeka všade tam, kde sa vyskytuje, napríklad v celom vesmíre. Najdôležitejšie sú koncepcie „provincie ľudstva“ a „spoločného dedičstva ľudstva“, ktoré sa vyvíjajú v kozmickom práve, aby upravovali vesmír, čím vytvárajú z vesmíru medzinárodnú verejnú službu. Na medzinárodných právnikov už ostáva samotné určenie, kde končí výlučná zvrchovanosť a kde začína „provincia celého ľudstva“. Rozlišovací bod pravdepodobne musí existovať niekde medzi vzdušným priestorom, atmosférou a vonkajším priestorom (vesmírom). Určenie demarkačnej čiary má v prvom rade právny význam. Vedecké úvahy sú potrebné len na to, aby sa dospelo k vhodnému právnemu vymedzeniu, ktoré by malo konkrétny a rozumný základ a okolo ktorého sa dá vybudovať konsenzus štátov.⁴²

Je potrebné podporiť jasné a všeobecne odsúhlasené vymedzenie národných území s cieľom zabezpečiť medzinárodnú stabilitu a mierové vzťahy medzi štátmi. Ian Brownlie je toho názoru, že „právna spôsobilosť štátov a normy ich ochrany predpokladajú existenciu stabilného a fyzicky vymedzeného štátu a sú od jeho existencie závislé“.⁴³ Bez jasných hraníc, najmä pokiaľ ide o strategické lokality sa dramaticky zvyšuje potenciál nebezpečných medzinárodných sporov.⁴⁴

Niekoľko autorov zaujalo stanovisko, že odpoveď na demarkačný problém je v prvom rade politickou otázkou a pravdepodobná odpoveď spočíva v politickej oblasti tým, že právo poskytuje len možnosť pomôcť pri formulovaní riešenia. Politické vyriešenie by sa zvyčajne malo uskutočniť pred alebo aspoň súčasne s právnou kodifikáciou. Bez toho, aby sa veci stali v tomto poradí, je celkom zložité vidieť, ako sa na prvom mieste vypracujú právne predpisy. Ako rozvíjajúca sa disciplína a čoraz dôležitejšia oblasť medzinárodného

⁴² ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 64-66. ISSN 14794195.

⁴³ BROWNIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. s. 115. ISBN 9788089447640.

⁴⁴ BITTENCOURT NETO, Olavo de O. The Elusive Frontier: Revisiting the Delimitation of Outer Space. In: *Proceedings of the International Institute of Space Law*, International Institute of Space Law, 2012, 55. s. 2.

práva je nevyhnutné, aby sa vesmírne právo rozvíjalo tak, aby sa jeho predmet primerane ustanovil vo vymedzenom kontexte. Bolo by pravdepodobne lepšie neudelit' suverenitu nad vzdušným priestorom vôbec, ako ju udeliť bez presného určenia, kde končí. Musí existovať vždy známy presný vertikálny a horizontálny vzdušný priestor zodpovedajúci každému štátu. Skutočnosť, že vymedzenie sa uskutočnilo bez doterajšieho zásahu a bez vážnych dôsledkov, nie je dôvodom prečo by tento stav mal pokračovať.⁴⁵

Otázka vymedzenia bola predmetom diskusií od začiatku vesmírnych letov v roku 1957 a niektorí autori dokonca tvrdia, že diskusia o nej už existovala predtým. Otázka definície a vymedzenia kozmického priestoru bola zaradená do programu Právneho podvýboru Výboru OSN pre mierové využitie kozmického priestoru (Právny podvýbor) na základe návrhu Francúzskej republiky na Valnom zhromaždení OSN v roku 1966.⁴⁶

Nájdu sa aj takí autori, ktorí sa pevne držia názoru, že suverenita sa rozširuje *usque ad infinitum*. Vychádza z prehnaného pohľadu vyjadreného v starovekej rímskej maxime *Cujus est solum ejus usque ad coelum a ad inferos*⁴⁷. Princíp, že každý štát má zvrchované práva nad svojou časťou vesmíru. Tento prístup, ktorý predstavuje ešte výraznejší pohľad, možno presnejšie charakterizovať ako *usque ad absurdum*...⁴⁸ Je dohodnuté, že akákoľvek projekcia územnej zvrchovanosti do vesmírneho nekonečna nielenže porušuje medzinárodné právo, ale bude v rozpore so základnými astronomickými faktami. Pozícia Zeme vo vzťahu k vesmíru a nebeským telesám nikdy nebola konštantná. Takáto projekcia do vesmíru nám prináša sériu susediacich nepravidelne tvarovaných kužeľov jurisdikcie, ktoré sa neustále pohybujú cez seba, s nebeskými telesami, ktoré sa neustále pohybujú do a von z týchto

⁴⁵ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 67-69. ISSN 14794195.

⁴⁶ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *Historical summary on the consideration of the question on the definition and delimitation of outer space. Report of the Secretariat. Legal Subcommittee. A/AC.105/769*. 18 January 2002. s. 2.

⁴⁷ Koho je to pôda, toho je to až do neba a až do pekla. Doslove preložená maxima vedie k zjavnej absurdnosti nárokovať si súkromné exkluzívne vlastníctvo („*dominium*“) vo vesmíre nad zemou až do nekonečna, ale táto maxima má obmedzenia a tieto obmedzenia boli naznačované rozhodnutiami súdov. Maxima je svojou povahou spojená s leteckými právami a ich porušovaním. Štáty vždy tvrdili a uplatňovali územnú zvrchovanosť vo vesmíre nad svojím povrchom v rozsahu, ktorý je potrebný na to, aby boli platné verejné a súkromné práva v priestore. Pri zvažovaní nasledujúceho historického vývoja maximy je dobré pamätať na to, že „maximy nie sú zákonom“, a nie sú považované za právne predpisy v prípadoch, kedy je nerozumné ich uplatňovať. In: ABRAMOVITCH, Yehuda. The Maxim 'Cujus est solum ejus usque ad coelum' as Applied in Aviation. In: *McGill Law Journal*, 1962, 8 (4). s. 247-248.

⁴⁸ HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition*. Sweet & Maxwell, 2010. s. 216. ISBN 9781847032782.

kužel'ov. Za týchto okolností je koncept priestorového kužela suverenity bezvýznamný a nebezpečný.⁴⁹

Avšak hneď ako ZSSR a USA začali vypúšťať rakety a obiehajúce družice, okamžite sa objavil konsenzus v tom zmysle, že nepožiadali o povolenie štáty, nad ktorými satelity obiehali. Všetky ostatné štáty sa obávali technologickej nadržanosti dvoch mocností a vzdali sa svojich teoretických práv na jurisdikciu nad svojim príslušným vesmírnym priestorom. Preto bol vesmír okamžite považovaný za otvorený každému na prieskum a použitie (*res communis omnium*). S výnimkou zákazu umiestňovania zbraní hromadného ničenia na orbite a poškodzovania životného prostredia, bol vesmír podrobený podobnému právnemu režimu ako na šírom mori. Predstava, že prieskum a využívanie kozmického priestoru je „provinciou celého ľudstva“, je dôraznou výzvou, ktorá by nemala viesť k tomu, že vesmírny priestor podlieha právnemu režimu „spoločného dedičstva ľudstva“. Štáty, ktoré skúmajú a využívajú príslušné oblasti, nemajú žiadnu konkrétnu povinnosť vykonávať tieto činnosti v záujme celého ľudstva. Je dobre známe, že hlavné mocnosti využívajú vesmír predovšetkým, ak nie výlučne, vo svojom záujme.⁵⁰

Medzinárodný právny rámec je nasledovný: článok 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor) uznáva, že „každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad jeho územím“. Ďalej článok 1 odráža pravidlo medzinárodného obyčajového práva, ktoré sa v prvej polovici tohto storočia rýchlo rozvinulo. V článku 2 sa ďalej uvádza, že za „územie štátu sa považujú pozemky a územné vody susediace s nimi, ktoré sú pod zvrchovanosťou, suverenitou, ochranou alebo mandátom takéhoto štátu.“ Podľa článku 3 žiadne štátne lietadlo nemôže „prelietať územie iného štátu“ bez jeho povolenia a ako článok 12 uvádza „na otvorenom mori, platné pravidlá sú pravidlá stanovené“ Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO).

Na druhej strane Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných telies (Zmluva o vesmíre) v článku 2 ustanovuje, že „vesmír nie je predmetom národného privlastnenia tvrdením suverenity alebo akýmkoľvek iným spôsobom“. Ponecháva sa len jurisdikcia a vlastnícke práva na štát, ktorý vypustil a registroval vesmírne objekty a ich personál.⁵¹ Ako vidíme ani „vzdušný priestor“,

⁴⁹ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 78. ISSN 14794195.

⁵⁰ CASSESE, Antonio. *International Law. Second Edition*. New York: Oxford University Press, 2005. s. 95-96. ISBN 9780199259397.

⁵¹ Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru (Dohovor o registrácii). Článok II (2).

ani „vesmírny priestor“ nie sú definované v príslušných zmluvách. Existujú dva možné prístupy k riešeniu problému definície a delimitácie, a to **priamy (priestorový) prístup**, pomocou ktorého sa vedci pokúšajú o rozlíšenie medzi dvoma prirodzenými prostrediami, a **nepriamy (funkčný) prístup**, v ktorom by bol priestor definovaný z hľadiska použitých zariadení alebo vykonávaných činností.

1.1.3.1 Priestorový prístup

Predstavuje rozšírenie prevládajúcej formy územného uplatňovania zákonov: miesto konania alebo predmet určuje, ktoré právo sa na predmetný prípad bude vzťahovať. Kritérium rozlíšenia medzi vzdušným priestorom a vesmírom ako takým má formu čiary vo vopred určenej nadmorskej výšky nad povrchom zeme. Prevládanie tejto koncepcie konfrontácie pozemského a leteckého práva a vesmírneho práva je dôvodom, prečo sa tento problém stal známym ako hraničný priestor vzdušného priestoru a vymedzenia vzdušného priestoru a vesmíru. Okrem toho v praxi výber nadmorskej výšky, v ktorej sa nachádza hranica, má nespočetné následky: výber nízkej hranice zvyšuje slobodu vykonávania činností vo vesmíre, ale predstavuje väčšiu hrozbu pre štáty zo strany prelietavaných špionážnych satelitov; nastavenie hranice veľmi vysoko na jednej strane zvyšuje bezpečnosť pre prelietavané štáty, ale na strane druhej môže výrazne obmedziť priestorové aspirácie (najmä) vnútrozemských štátov. Niektoré štáty uprednostnili priestorový prístup, pretože bolo nevyhnutné jasne vymedziť oblasti, v ktorých by platilo právo vzdušného a vesmírneho práva, definovať hornú hranicu štátnej zvrchovanosti, chrániť bezpečnosť národného vzdušného priestoru a predchádzať sporom vznikajúcim medzi štátmi.⁵² Predmetná teória navrhuje vytvorenie ľubovoľného vymedzenia medzi vzdušným priestorom a vesmírom, a to nielen na základe vedeckých poznatkov, keďže dokonca ani tie čo sa týkajú delimitácie nie sú explicitné. Priestorový prístup k vymedzeniu vesmíru je charakterizovaný širokou škálou návrhov založených na rôznych kritériách, ktorým sa budeme venovať v nasledujúcej časti.

⁵² COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *Historical summary on the consideration of the question on the definition and delimitation of outer space. Report of the Secretariat.* Legal Subcommittee. A/AC.105/769. 18 January 2002. s. 4.

1.1.3.1.1 Vymedzenie založené na porovnaní hornej hranice národnej suverenity s pojmom „atmosféra“

Tento prístup vychádza z výkladu terminológie existujúcich medzinárodných dohovorov, najmä Parížskeho dohovoru z roku 1919 a Chicagského dohovoru z roku 1944, a vnútroštátnej legislatívy s cieľom naznačiť rozsah rozšírenia národnej zvrchovanosti nad zemským povrchom. Mohlo by byť a bolo by možné tvrdiť, že podľa týchto dohovorov používanie pojmov „vzduch“, „vzdušný priestor“, „atmosféra“⁵³ alebo „atmosférický priestor“ alebo vyjadrený účel regulácie „lietadiel“ umožnili kritérium zvrchovanosti. Zástancovia tohto prístupu tvrdia, že národná zvrchovanosť je obmedzená na hranicu vzdušného priestoru nad zemou alebo zemskou atmosférou. Navrhuje sa porovnať geofyzikálne a zákonné limity atmosféry a týmto spôsobom vytvoriť hranice medzi vzdušným priestorom a vesmírom. Toto kritérium sa nezdá byť realistické najmä preto, že atmosféra Zeme nekončí náhle, ale postupne sa transformuje do vesmíru. V dôsledku toho neexistuje žiadna dohoda medzi vedcami o nadmorskej výške, v ktorej sa vzdušný priestor končí. Podľa niektorých odhadov presahuje ďaleko za parametre orbítu umelého zemského satelitu, ktorý sa vo všeobecnosti považuje za vesmír.⁵⁴ Niekoľko ďalších autorov sa odvoláva na prirodzený princíp interpretácie, tvrdia, že vzdušný priestor je synonymom atmosférického priestoru, ktorý zahŕňa akýkoľvek priestor, kde sa nachádza vzduch. Vzhľadom na to, že sa v atmosfére nachádzajú stopy ovzdušia až do výšky 16 000 km, bolo by na základe tohto prístupu celkom konzistentné, aby štáty požadovali zvrchovanosť až do 16 000 km.⁵⁵

1.1.3.1.2 Vymedzenie založené na rozdelení atmosféry na vrstvy

Atmosféra, ktorá obklopuje Zem, je rozdelená vedcami do niekoľkých vrstiev. Každá vrstva má odlišné vlastnosti:

- (i) Vrstva, ktorá je najbližšie k povrchu zeme, sa nazýva **troposféra**, s vyskytujúcimi sa meteorologickými javmi. Je to aj oblasť prevádzky konvenčného letectva. Jej hrúbka sa pohybuje od 14 do 17 km pri rovníku na 10 až 11 km na pólach. Troposféra obsahuje tri štvrtiny všetkého vzduchu okolo Zeme.

⁵³ Ekvivalent výrazu „vzdušný priestor“ vo francúzskom znení Parížskeho dohovoru je „l'espace atmosphérique“, zatiaľ čo v Chicagskom dohovore sa používa termín „l'espace aérien“.

⁵⁴ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *Historical summary on the consideration of the question on the definition and delimitation of outer space. Report of the Secretariat.* Legal Subcommittee. A/AC.105/769. 18 January 2002. s. 36-37.

⁵⁵ HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition.* Sweet & Maxwell, 2010. s. 216. ISBN 9781847032782.

- (ii) Väčšina zvyšku ovzdušia v atmosfére je obsiahnutá v ďalšej vrstve nazývanej **stratosféra**, ktorá je mimo meteorologických javov a je používaná iba najpokročilejšími lietadlami a výskumnými balónmi. Horná hranica tejto vrstvy dosahuje výšku 40 km. Troposféra a stratosféra obsahujú 99,7 % vzduchu.
- (iii) Tretia vrstva nazývaná **mezosféra** sa rozprestiera od 40 km do 80 km nad povrchom Zeme.
- (iv) Atmosféra nad úrovňou 80 km tvorí **ionosféru**, ktorá je len riedko naplnená plynnými časticami. Podľa rôznych autorov končí približne od 20 000 do 100 000 km. Niektorí vedci rozdeľujú ionosféru na **termosféru** (80 – 375 km) a na **exosféru** (nad 375 km); iní rozlišujúci ionosféru od atmosféry, zaraďujú aj vrstvu – **chemosféru**.

Exosféra alebo hraničný pás sa mení do šírky a výšky podľa sezóny a regiónu na svete. Ak by sa zásada suverenity vzdušného priestoru prijala doslova a štáty sa inak nedohodli na odlišnom vymedzení, možno povedať, že táto základňa exosféry predstavuje hornú hranicu národného vzdušného priestoru. Na stanovenie hornej hranice atmosféry sa zvažujú aj ďalšie faktory: a) výška, pri ktorej horia meteory (približne 300 km); b) trvanie súmraku, ktorý závisí od rozptylu slnečných lúčov produkovaných kozmickými časticami vo veľmi vysokej nadmorskej výške (asi 600 km); a c) pozorovanie lúčov *aurora borealis* (dosahuje až do výšky 1 100 km).⁵⁶

1.1.3.1.3 Vymedzenie na základe maximálnej nadmorskej výšky letu lietadla

Tento prístup vychádza z definície lietadla, ako je uvedené v prílohách Parížskeho dohovoru a v Chicagskom dohovore. Z pohľadu letectva je vzdušný priestor, priestorom v ktorom môže lietadlo ako také fungovať. Lietadlom podľa definície je „akékoľvek zariadenie schopné pohybu v atmosfére v dôsledku iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu“⁵⁷. Maximálna nadmorská výška, v ktorej môže stroj získať podporu z reakcií vzduchu je približne 35 km; technologické zmeny by však mohli umožniť lietadlám lietať v ešte väčšej nadmorskej výške. Suverén teritoriálneho vzdušného priestoru je obmedzený maximálnou nadmorskou výškou letu lietadiel, ktorá je približne 35-40 km. Definovanie vesmíru, ktoré by mohlo vyplynúť z terminológie používanej v

⁵⁶ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat. Legal Subcommittee.* A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 37-40.

⁵⁷ *Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation* (2003). s. 1.

medzinárodných dohovoroch a vo vnútroštátnej legislatíve by bolo obťažné. Ďalšou kritikou tejto metódy delimitácie je to, že sa nezdá, že by poskytovala primerane stanovenú hranicu, pretože jej poloha sa bude meniť s novšími a vylepšenými typmi lietadiel.⁵⁸

1.1.3.1.4 Vymedzenie na základe aerodynamického zdvihu (Kármánová čiara)

Podľa tohto prístupu by hranica medzi vzdušným priestorom a vesmírnym priestorom bola stanovená v nadmorskej výške, kde aerodynamický zdvih ustupuje odstredivej sile. Tento jav slúži ako základ pre jednu z najrozšírenejších demarkačných teórií – Kármánovu primárnu jurisdikčnú čiaru alebo Kármánovu čiaru. Predmetná teória bola vyvinutá Andrew Haleym, ktorého východiskom pre definovanie hornej hranice atmosféry neboli ani jeho geofyzikálna koncepcia, ani aerodynamické účinky. Haley vysvetlil, že jeho teória kombinuje fyzikálne, termodynamické, aerodynamické, exobiologické, fyziologické a mechanické hľadiská letectva s astronautikou. Na vytvorenie základu pre vymedzenie vzdušnej a priestorovej jurisdikcie bolo potrebné zvážiť, či podmienky na uskutočnenie letu boli naplnené: hmotnosť sa rovná súčtu aerodynamickému zdvihu a odstredivej sily. Aerodynamický zdvih sa znižuje s nadmorskou výškou kvôli znižujúcej sa hustote vzduchu a na udržanie nepretržitého letu nad nulovým zdvihom vzduchu musí prevziať kontrolu odstredivá sila. Nevýhodou predmetného prístupu je skutočnosť, že tento teoretický limit výšky letu sa môže meniť v dôsledku zmien v atmosférických podmienkach, konštrukcii zariadení a iných faktorov. Najslabší bod predstavuje to, že v priebehu technického vývoja (zdokonalenia techniky chladenia a tepelne odolnejších materiálov), rovnica, ktorá je základom, môže byť vzhľadom na koreláciu nových nadmorských výšok a rýchlostí mať za následok výrazný posun Kármánovej čiary.⁵⁹

Teória aerodynamického zdvihu má značnú podporu vo vedeckých kruhoch a rovnako má prirodzený vzťah k leteckému právu. Letecké právo je samozrejme starší právny poriadok v porovnaní s vesmírnym právom. Argument aerodynamickej školy preto spočíva v tom, že v kontexte leteckého práva zakotveného v článku 1 oboch leteckých zmlúv určuje aerodynamický zdvih rozsah „úplnej a výlučnej zvrchovanosti“, ktorú má štát nad svojim vzdušným územím. Suverenita preto neexistuje nad najvyššou výškou, v ktorej sú lietadlá

⁵⁸ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat.* Legal Subcommittee. A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 40-43.

⁵⁹ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat.* Legal Subcommittee. A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 43-45.

schopné lietať. Predmetná teória však nie je bez zjavných nedostatkov, z ktorých prinajmenšom je príchod novej triedy lietadiel (X-15), ktoré sú schopné lietať do výšky, ktorá sa predtým považovala za „nadatmosférickú“. Tieto hybridné raketové lietadlá spájajú prvky tradičného lietadla a kozmickej lode, a preto môžu lietať nad vzdušným priestorom. Vesmírne lietadlá majú v jednej technológii niekoľko konceptov a je dosť ťažké uplatňovať na nich jeden právny režim. Predmetné lietadlá môžu byť zaradené do typu letu „z povrchu na povrch“ („*surface to surface*“ (STS)) a „z povrchu do vesmíru“ („*surface to outer space*“ (STO)) podľa účelu ich použitia. Tieto dva typy majú rôzne účely, zatiaľ čo oba sú založené na rovnakej technológii. Preto sú uplatniteľné rôzne právne systémy, tak vesmírne právo, ako aj letecké právo. Avšak jedna vec je istá, že lietadlá fungujúce na základe aerodynamického zdvihu, už nemôžu byť kritériom na označenie hranice medzi vzdušným priestorom a vesmírnym priestorom. Pokiaľ ide o užitočnosť tzv. Kármánaovej primárnej jurisdikčnej čiary, možno povedať len to, že osud predmetnej koncepcie sa nemôže líšiť od osudu samotnej teórie aerodynamického zdvihu. Doposiaľ je teda Kármánová čiara len cennou referenčnou hranicou. Vývoj lietadiel, ktoré sú schopné letu v atmosfére nad touto čiarou, taktiež znižuje užitočnosť, ktorú má ako kritérium na dosiahnutie právneho priestorového vymedzenia.⁶⁰

1.1.3.1.5 Vymedzenie podľa najnižšej obežnej dráhy obiehajúcej družice

Zrozumiteľnejším prístupom sa zdá byť návrh, že štát by mal vykonávať suverenitu len nad tou oblasťou, ktorej hranica je najnižšia nadmorská výška, na ktorej môže byť umiestnená umelá družica na obežnú dráhu.⁶¹ Predmetná metóda delimitácie je založená na skutočnosti, že v určitej nadmorskej výške je zemská atmosféra pre umelú družicu príliš hustá, ktorá sa udržiava na obežnej dráhe. Hustota atmosféry nad stratosférou (40 km) je veľmi nízka. Bolo zistené, že v nadmorskej výške 85-105 km sa vo väčšine prípadov prirodzene vyskytujú meteority. V súčasnosti je najnižšia obežná dráha trvalého orbitu satelitu približne 140-160 km a objekty, ktoré klesajú pod túto nadmorskú výšku nevydržia dlho. Výhody prístupu najnižšej obežnej dráhy spočívajú v tom, že ak sa vezme ako základ pre stanovenie hranice medzi vzdušným priestorom a vesmírom, nájdeme podporu v existujúcej praxi obiehajúcich umelých satelitov a postojoch štátov voči vypúšťaniu

⁶⁰ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 73-74. ISSN 14794195.

⁶¹ HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition*. Sweet & Maxwell, 2010. s. 216. ISBN 9781847032782.

objektov na obežnú dráhu okolo Zeme. Niektorí autori tvrdia, že v súčasnosti existuje pravidlo medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorého hranica medzi vzdušným priestorom a vesmírom leží v mieste, kde sa skutočne môže uskutočniť vesmírny let, to znamená najnižšia obežná dráha obiehajúcich satelitov, ktoré môžu byť kvalifikované ako prirodzené, pohodlné a úplne evidentné. Z hľadiska denuklearizácie vesmíru je tiež dôležité konkrétne ustanovenie Kozmickej zmluvy v článku IV, ktoré hovorí o povinnosti „neumiestňovať jadrové zbrane alebo iné zbrane hromadného ničenia na obežnú dráhu okolo Zeme“, a v skutočnosti predpokladá všeobecnejšiu interpretáciu spodných hraníc vesmíru. Očakáva sa však, že ďalšie technologické vylepšenia umožnia vesmírny let na najnižšej efektívnej obežnej dráhe, na 110-120 km.⁶²

1.1.3.1.6 Vymedzenie na základe gravitačných vplyvov Zeme

Ďalší predložený návrh na stanovenie hranice medzi vzdušným priestorom a vonkajším priestorom hovorí o mieste, kde prestane pôsobiť gravitačná sila Zeme. Vzhľadom na to, že nové lietajúce stroje dosahujú veľké nadmorské výšky, je užitočnejšie stanoviť hranice národnej zvrchovanosti vo vzduchu, pretože inak by mohli byť bez prerušenia porušené cudzie územia. V tomto zmysle sa verí, že kritériá založené na sile zemskej gravitácie ako indikácie zvrchovanosti sú najobjektívnejšie, najrozumnejšie a najbezpečnejšie. Štátna zvrchovanosť sa rozširuje na miesto, kde je gravitačná sila Zeme vyvážená iným nebeským telesom. Gravitačná teória vychádza z potreby zabezpečiť bezpečnosť štátov, pričom základným predpokladom je, že štátna zvrchovanosť by mala presahovať nad každú nadmorskú výšku, od ktorej môže byť objekt pustený. Podľa jedného výpočtu je gravitačná sila Zeme vo vzťahu k Mesiacu dominantná až do 327 000 km, zatiaľ čo vo vzťahu k Slnku až na 1 870 000 km. V opačnom smere sa kumulovaný gravitačný účinok Slnka a Zeme rovná vzdialenosti niekoľkých svetelných rokov až po oblasť priťahovania najbližšej pevnej hviezdy. Gravitačný účinok Zeme závisí aj od rýchlosti úniku objektu.⁶³

⁶² COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat. Legal Subcommittee.* A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 45-47.

⁶³ *Ibid.* s. 48.

1.1.3.1.7 Vymedzenie založené na efektívnej kontrole (princíp efektivity)

Podľa tejto teórie by exkluzívna suverenita štátu mala mať taký dosah, na ktorý má štát schopnosť efektívne uplatňovať svoju právomoc; a preto by hranica medzi vzdušným priestorom a vesmírom mala byť stanovená v nadmorskej výške, kde štáty nemôžu zabezpečiť účinnú kontrolu. Tento prístup je podobný návrhom na začiatku leteckej dopravy. Už v roku 1898 nemecký právnik Von Ullman navrhol, aby národná zvrchovanosť bola obmedzená na nadmorskú výšku, ktorú by mohol človek dosiahnuť. Pokiaľ ide o Parížsky dohovor, štát by mohol uplatniť ustanovenia dohovoru alebo svojho vlastného právneho poriadku proti lietadlám iného štátu len v rámci tej časti vzdušného priestoru, nad ktorou má účinnú kontrolu. Tento limit bude posunutý s vývojom technológií tak, že celý vzdušný stĺp, ktorý sa dá ovládať nad štátnym územím sa stane súčasťou štátneho územia. Ak sa použije pravidlo efektivity na určenie hranice štátneho územia vo vesmíre, potom by pravidlo malo znieť nasledovne: každý štát, bez ohľadu na veľkosť a silu (ekonomickú alebo vojenskú), rovnako ako voči iným štátom, má a mal by byť pripustený mať územné právo nad jeho teritoriálne územia tak vysoko ako práva každého iného štátu bez ohľadu na to, aké mocné sú. Uplatňovanie predmetnej doktríny so zreteľom na akýkoľvek problém právneho poriadku by bolo v súčasnom medzinárodnom spoločenstve nepochybne veľmi nebezpečné, priam katastrofálne. Ak by každý štát mohol navrhnúť svoju zvrchovanosť smerom hore a dole v súlade s jeho efektívnou silou, nevyhnutne by vznikli nespočetné konfliktné nároky bez kritérií pre ich urovanie. To by znamenalo uznanie nestability zvrchovanosti štátnych hraníc, ktoré by sa líšili s rozvojom technológií, ako aj nerovnosti štátov, keďže sa nachádzajú na rôznych úrovniach vedeckého a technického rozvoja. V súvislosti s tým vzniká otázka, ako budú niektoré z nich schopné kontrolovať priestor nad svojim územím, tak efektívne ako ostatné štáty. Jedným z dôležitých nedostatkov tejto teórie je to, že by to viedlo k abnormálnej situácii, keď by niektoré štáty mali pod svojou jurisdikciou vyššie vzdušné (alebo priestorové) stĺpy než iné štáty (rôzne výšky pre rôzne štáty) v závislosti od technickej pokročilosti ich zbraní. Navyše hranica medzi vzduchom a zvyškom priestoru by sa v dôsledku technického vývoja neustále menila.⁶⁴

⁶⁴ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat. Legal Subcommittee.* A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 49-52.

1.1.3.1.8 Vymedzenie založené na rozdelení priestoru do zón

Jeden alebo dvaja autori, ktorí pristupujú analogicky k morskému právu naznačujú kreslenie viacerých hraníc namiesto jednej. Kritériá pre výber týchto ľubovoľných vzdialeností sa líšia a závisia od konkrétnych faktorov, ktoré najviac odrážajú predstavivosť navrhovateľa.⁶⁵ V zásade tento prístup nie je nový. Už v roku 1878 navrhol J. Bluntschli teóriu zón pre vzdušný priestor. V roku 1914 Merignhac obhajoval delenie vzdušného priestoru do troch zón – výhradnú suverenitu „národnú zónu“ (do 200 m), „medzinárodnú zónu“ (200 až 400 m), v ktorej by boli zakázané iba útočné lety, a tretia zóna voľného vzduchu (nad 400 m). V roku 1956 navrhol J. Cooper: „územný priestor“, „prilahlý priestor“ a priestor nad „prilahlý priestor“, ktorý je slobodný pre prechod všetkých zariadení („voľný priestor“). Navrhuje sa, aby štát vykonával úplnú zvrchovanosť až do výšky, do ktorej môže lietadlo vystúpiť. Potom by mala existovať druhá oblasť až do vzdialenosti 483 km, označená ako susedná zóna (*contiguous zone*) umožňujúca právo tranzitu cez túto zónu pre všetky nevojenské letecké nástroje; a nakoniec by mal existovať pre všetkých voľný vesmírny priestor.⁶⁶

W. Hyman navrhol založiť „Neutraliu“, neutrálnu zónu, ktorá by zahŕňala horné hranice vzdušného priestoru a spodné hranice kozmického priestoru, v ktorej by bolo uznané právo pokojného prechodu. Navrhol tiež „naráznikovou zónu“, zónu medzi najvyššou nadmorskou výškou, ktorú môžu dosiahnuť balóny a lietadlá, a najnižšiu nadmorskú výšku, na ktorej môžu satelity zostať na obežnej dráhe bez akýchkoľvek prostriedkov pohonu. Predpokladá sa, že táto oblasť zmizne s vývojom nových typov hybridných vesmírnych lietadiel.⁶⁷

Väčšina z vyššie uvedených teórií predpokladá, že demarkačná čiara musí byť nakreslená niekde v priestore a problémom je jej určenie. Ako alternatívu sa však navrhlo, aby sa štáty sústredili na reguláciu činností v priestore bez ohľadu na umiestnenie týchto činností. Možnosť takéhoto prístupu riešil od júna 1959 *ad hoc* Výbor OSN pre mierové využitie kozmického priestoru: „Diskutovalo sa aj o tom, či by ďalšie skúsenosti mohli navrhnúť iný prístup, a to vhodnosť založiť právny režim, ktorý sa vzťahuje na činnosti vo vesmírnom priestore, predovšetkým na charakter a druh konkrétnych vesmírnych aktivít.“

⁶⁵ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 81. ISSN 14794195.

⁶⁶ HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition*. Sweet & Maxwell, 2010. s. 216. ISBN 9781847032782.

⁶⁷ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat*. Legal Subcommittee. A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 52-54.

Samozrejme, problémom je dosiahnutie dohody o tých činnostiach, ktoré majú byť povolené, a o tých, ktoré sú zakázané. Predmetná dohoda bude ťažko dosiahnutá z dôvodu takmer neprekonateľných technických prekážok pri oddelení civilného od vojenského využívania vesmírnych zariadení. Po druhé, aj keby sa takáto dohoda dosiahla, mohlo by to byť vykonané iba zavedením nejakej formy inšpekčného systému, inými slovami, celá otázka sa stáva len ďalším aspektom problému odzbrojenia.⁶⁸

1.1.3.2 Funkčný prístup

Druhý prístup zohľadňuje funkcie zariadení, rozlišuje sa medzi leteckou a vesmírnou činnosťou, pričom tieto činnosti podliehajú jednej a tej istej právnej úprave bez ohľadu v akej nadmorskej výške sa vykonávajú. Zástancovia tohto prístupu vo všeobecnosti popierajú potrebu vymedzenia medzi vzdušným a vesmírnym priestorom. Namiesto toho sa kladie otázka týkajúca sa vymedzenia činnosti vo vesmíre alebo vesmírneho letu a určenia rozdielu medzi lietadlami a vesmírnymi zariadeniami. Obhajcovia tvrdia, že keďže právna definícia je zvyčajne určená na povolenie určitých činností, dosiahnutie tohto cieľa nie je právnou definíciou hraníc, ale skôr definovaním cieľov a poslaní pre vesmírne zariadenia, čo by zodpovedalo zavedenej praxi. Vesmírne aktivity sa preto považujú za odlišné od pozemských alebo leteckých aktivít, pretože sú zamerané na skúmanie alebo využívanie vesmíru a spadajú pod rozsah vesmírneho práva od ich vzniku až po ich ukončenie.

M. Lemoine v roku 1947 napísal, že letecké právo je oblasť práva, ktorá určuje a študuje právne normy, ktoré regulujú premávku a používanie lietadiel, ako aj vzťahy, ktoré priniesli, a že kozmické právo bolo orientované na navigáciu vo vesmíre. J. Kroell vyjadril názor, že kozmické právo by bolo použiteľné na „kosmokraft“ kvôli svojmu mimozemskému cieľu. Vzťahuje sa na ne v okamihu keď opúšťajú Zem, aby sa vyhli zložitému určeniu ich prechodu z jedného právneho postavenia do druhého. Jednotnosť postavenia predstavuje vhodnejšie, ak nie racionálnejšie riešenie predmetného problému. R. Quadri vysvetlil, že je založený na kozmických aktivitách a tvrdí, že vzduch a vesmír predstavujú neoddeliteľný celok, súvislý, bez rozdielu alebo oddelenia zónami. Všetka právomoc nad vesmírnym zariadením by bola udelená vypúšťajúcemu štátu, územný štát nemá právomoc v súvislosti s preletovými vesmírnymi zariadeniami iných štátov. M. Markov navrhol, aby sa vesmírne právo vzťahovalo na všetky vesmírne lode, dokonca aj tie, ktoré sa mali vrátiť na zem, za predpokladu, že vesmírne aktivity sú mierové. V takýchto

⁶⁸ HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition.* Sweet & Maxwell, 2010. s. 216-217. ISBN 9781847032782.

prípadoch by vzdušný priestor nemal byť podriadený národnej suverenite. Všetky strely a medziplanetárne stanice by mali mať právo na pokojný prechod a právo letu nad štátnymi územiami.⁶⁹

Mateesco považuje priestorové hranice pre vzdušný priestor a vesmír za neprijateľné z vedeckých, ako aj z právnych dôvodov a domnieva sa, že funkčný prístup sa javí ako primeraný pre účinnú spoluprácu medzi štátmi. Zhrňuje tento prístup nasledujúcim spôsobom:

1. Východiskovým bodom je povinnosť rozdelenia všetkého medzi vzdušným a vesmírnym priestorom, pretože nikto nepozná limity jedného alebo druhého, a po druhé, pretože tieto pojmy majú v tejto teórii len prídavnú hodnotu. Vo svetle tejto teórie existuje jeden prostriedok, *ad coelum*, ktorý obklopuje zemeguľu a stráca sa vo vesmíre.
2. Pojmy slobody vesmíru a štátnej zvrchovanosti sa musia chápať ako označujúce funkčnú slobodu a funkčnú zvrchovanosť, čo znamená, že koncepcia zvrchovanosti môže byť koncipovaná len vo vzťahu k konkrétnym funkciám ako v jej abstraktnom zmysle.
3. Funkčná teória neodmieta práva uznávané ako patriace štátom, ako je ich funkčná suverenita nad leteckou dopravou nad ich územím alebo nad činnosťou ich občanov. Takto chápaná, funkčná suverenita zohľadní všetky záujmy štátov vo vojenskej bezpečnosti. Na druhej strane, pre účely letu by mal byť vzduch tak voľný ako vesmír.
4. Funkčná sloboda priestoru neznamena právo robiť čokoľvek. Mala by sa chápať ako sloboda, ktorá je daná iba z hľadiska určitých funkcií, ako sú humanitárne, vedecké, prieskumné a im podobné.
5. Právo na sebaobranu a právo na prístup alebo právo na mobilitu medzi dvomi bodmi vo vesmíre sú uznané ako prirodzené práva a ako také musia byť považované za základné pre štúdium funkčnej teórie.
6. Napokon na základe funkčného prístupu je letecké právo oblasť práva, ktorá sa vzťahuje na činnosti vzdušných zariadení: lietadlá, balóny a akékoľvek zariadenia vyžadujúce vzdušnú podporu.

⁶⁹ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat. Legal Subcommittee.* A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 58-60.

Pri ďalšom spracovaní tohto súhrnu Mateesco poukazuje na to, že prirodzené právo na prístup do vesmíru vychádza zo zásady, že vesmír je otvorený pre všetky štáty a je možné ho porovnávať s právom všetkých krajín, vrátane vnútrozemských. Ďalej znamená, že všetky pokojné a neškodné techniky, pomocou ktorých sa snažia uniknúť pozemskému príťahovaniu, sú dobré, platné a prijateľné všetkými štátmi. Takéto techniky môžu vyžadovať, aby vesmírne zariadenie náhodne preletelo ponad územie niektorých štátov. Ak by zariadenie spôsobilo škodu preletávanému štátu, bude mu dlžné odškodnenie. Ak sa nebude uplatňovať jurisdikcia územného štátu, tak plavidlo bude musieť mať kozmický cieľ. Pod kozmickou cestou zariadenia by sa mala chápať trajektória, pozdĺž ktorej bude aspoň jedna zastávka na inom mieste než na zemskom povrchu, pričom toto zastavenie bude z mierových, vedeckých alebo humanitárnych dôvodov. Autor prichádza k záveru, že na reguláciu takýchto cieľov a trajektórií, ako aj vypúšťanie, by sa mal vyvinúť relevantný súbor pravidiel (kozmicke právo).⁷⁰

Podľa Gala sa vesmírne právo nemôže spájať so žiadnym obmedzeným priestorom (oblasťou alebo zónou), ale iba s charakterom aktivity podliehajúcej regulácii. Vo vesmírnom práve riziko pre bezpečnosť a možnosť odvrátenia od neho už nie je spojené so zemepisným bodom, ktorý by sa úzko spájal s nejakou časťou územia štátu. Pri postupnom rozšírení rozsahu pôsobnosti medzinárodného vesmírneho práva sa medzinárodná regulácia postupne približuje k odpaľovacím zariadeniam. Jediným spôsobom, ako zachovať logickú jednoduchosť právnej regulácie, je vylúčenie vymedzenia vo vesmíre a prijatie funkčného základu. Aj keď je vymedzenie prijaté, musí byť sprievodné s funkčným systémom. Správnosť funkčnej teórie ďalej podporuje skutočnosť, že 71 % povrchu Zeme je pokrytých morom. Len vo vesmíre nad širším morom by úprava založená na povahe vesmírnej činnosti umožnila obmedzenie schopné ochrany bezpečnosti štátov. V opačnom prípade, bez ohľadu na to, ako vysoko by bola vymedzená hranica zvrchovanosti nad kontinentálnymi územiami, ktoré predstavujú iba 29 % zemského povrchu, nechránilo by to štáty pred škodlivým porušením prostredníctvom činností vykonávaných nad morom.⁷¹

Oponenti funkčného prístupu tvrdia, že jej základný východiskový bod (definícia vesmírnych aktivít) je zraniteľný, pretože nie je vždy možné rozlišovať medzi vesmírnymi aktivitami a inými činnosťami. Ďalej argumentujú tým, že funkčný prístup nezohľadňuje

⁷⁰ COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat. Legal Subcommittee.* A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 60-61.

⁷¹ *Ibid.* s. 61-63.

vyhliadky vedeckého a technického pokroku v oblasti vývoja lietadiel, keďže tento pokrok ešte viac komplikuje problém rozlíšenia lietadiel od vesmírnych zariadení. Očakáva sa, že nie v príliš vzdialenej budúcnosti budú zariadenia schopné lietania obiehať pozdĺž balistickej trajektórie Zeme, lietať vo vesmíre a vo vzdušnom priestore s mäkkými pristátiami na Zemi. Tiež sa konštatovalo, že funkčná teória neharmonizuje koncept štátnej suverenity vo vzdušnom priestore. Podľa tejto teórie by štáty vykonávali suverenitu nad činnosťami typickými pre leteckú dopravu, aj keď sa vykonávajú v nadmorskej výške vyššej ako satelitná obežná dráha. Na druhej strane, zvrchovanosť územného štátu by sa nevzťahovala na „vesmírne aktivity“ v žiadnych, dokonca ani malých nadmorských výškach. Táto situácia by mohla viesť k narušeniu niektorých činností vo vesmíre a k porušovaniu suverenity vzdušného priestoru.⁷²

Aj keď je táto teória chválená z hľadiska jej koncepcnej jasnosti a jednotného uplatňovania jedného právneho režimu na jednu činnosť, vyvoláva niekoľko praktických otázok, ktoré jej bránia k jednoznačnej realizácii. Po prvé, kritérium „zamerané na využitie alebo preskúmanie vesmíru“ je dosť vágne a je príliš široké. V tomto zmysle by sa dokonca konštruovanie satelitov alebo ich prepravovanie na miesto vypustenia mohlo považovať za vesmírne činnosti, a preto by podliehali medzinárodnému vesmírnemu právu. Po druhé, funkčné kritérium aj napriek príliš širokým výkladom, sa môže prekrývať s uplatniteľnými právnymi predpismi a zásahmi medzi činnosťami, hoci majú rozdielny charakter. Napríklad vesmírne aktivity môžu spôsobiť následky vo vzdušnom priestore. Preto by sa dalo povedať, že by ako také nemali byť oslobodené od medzinárodného leteckého práva alebo, že by sa mali rozvíjať mechanizmy koordinácie. Naopak, činnosti, ktoré nie sú namierené na používanie alebo skúmanie vesmíru, môžu taktiež zasahovať do činností, ktorými samy spĺňajú toto kritérium, a preto spadajú do pôsobnosti vesmírneho práva.⁷³

Základný rozdiel medzi priestorovým prístupom a funkčným prístupom spočíva v tom, že zatiaľ čo prvý je založený na prijatí určitých vedeckých a technických kritérií; napríklad: gravitačná sila Zeme, najnižšia obežná dráha družíc atď., ktorá je založená na definícii priestorových objektov a ich funkcií alebo účelov a priestorových aktivitách. Základom funkčného prístupu je povaha činností, ktoré sa vykonávajú alebo majú byť vykonané. Preto nie je žiadny rozdiel medzi vzdušným letom a vesmírnym letom, ako aj

⁷² COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat.* Legal Subcommittee. A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970. s. 65.

⁷³ HANSEN, Rik. *An Inductive Approach to the Air-Space Boundary Question.* Leuven: Leuven Centre for Global Governance Studies, 2015. s. 8-9.

medzi lietadlami a vesmírnymi zariadeniami. Čoskoro známe prijateľné a presné definície „lietadiel“ a „vesmírnych zariadení“ budú rovnako neuchopiteľné ako podobné definície leteckého práva a vesmírneho práva.⁷⁴

1.1.4 Geostacionárny orbit

Technologický pokrok vesmírneho veku otvoril dvere smerom k rastúcemu využívaniu geostacionárnej obežnej dráhy (GEO) satelitmi pre telekomunikačné, vysielacie, meteorologické a iné služby. V osemdesiatich rokoch 20. storočia sa uvažovalo dokonca aj nad možným využitím geostacionárneho orbitu satelitmi na prenos slnečnej energie na Zem. Rastúci význam GEO, ktorý sa odráža v týchto skutočných a potenciálnych použitíach spolu s tvrdeniami o suverenite, ktoré podporujú rovníkové krajiny v súvislosti s časťami obežnej dráhy, si vyžaduje analýzu svojho medzinárodného právneho postavenia.⁷⁵

Vznik GEO ako medzinárodnej právnej otázky možno najlepšie pochopiť na pozadí rastúceho tlaku zo strany najmenej rozvinutých krajín (*Least Developed Countries*, LDC) o to, čo považujú za spravodlivejší podiel na celosvetových ekonomických zdrojoch. Tento tlak sa objavil ako koherentná a zosúladená kampaň „skupiny 77“ (G77) na začiatku 70. rokov. Postoj G77 predstavoval rozsiahle nároky na rôznorodých záležitostiach ako napríklad národná suverenita, ktorou sa mení štruktúra medzinárodných finančných inštitúcií zriadených v Bretton Woods, duševné vlastníctvo a uznanie toho, že dve veľké konečné hranice, vesmír a šíre more, sú „spoločným dedičstvom ľudstva“. Všetky tieto otázky boli zahrnuté do vyhľadávania „nového medzinárodného hospodárskeho poriadku“ (NIEO). Jednou konzistentnou témou, ktorá prešla všetkými diskusiami NIEO, bolo využívanie najmenej rozvinutých krajín spočiatku veľkými koloniálnymi mocnosťami a aj industrializovanými štátmi. Úzko spojené k tomu bolo potvrdenie všetkých LDC k právam kontrolovať svoje prírodné zdroje, vrátane nárokov zo strany skupiny LDC k vlastníctvu GEO. Pretože tento nárok sa vynoril po desaťročí čo sa väčšina z medzinárodného spoločenstva dohodla, že „vesmírny priestor ... bude slobodný na prieskum a využívanie všetkými štátmi“, bol považovaný za jednoduchú anomáliu, ktorá je v rozpore s medzinárodným právom. Namiesto toho, aby bola len odchýlkou, toto tvrdenie bolo príznakom frustrácie, ktorý mal veľký význam pre riadny vývoj medzinárodného práva.

⁷⁴ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 69-72. ISSN 14794195.

⁷⁵ GOROVE, Stephen. The Geostationary Orbit: Issues of Law and Policy. In: *The American Journal of International Law*, American Society of International Law, 1979, 73 (3). s. 444-445.

Dôvod tejto reakcie zo strany najmenej rozvinutých krajín je jednoduchý: LDC vnímajú satelitné technológie ako cenný zdroj, ktorý im môže pomôcť s ich rozvojom. Jednoduchšie povedané, Bogotská deklarácia predstavovala politický odpor proti údajnému uzurpovaniu GEO priemyselnými krajinami. Pokiaľ ide o najmenej rozvinuté krajiny, ich budúci vývoj (dokonca aj prežitie) závisí od toho, či sa podelia o výhody pokročilých technológií. Pre priemyselné krajiny môže konflikt s nadmerným využívaním GEO v najmenej rozvinutých krajinách spôsobiť zvlhnenie v iných oblastiach vzťahov medzi severom a juhom.⁷⁶

Zhlukovanie geostacionárnej obežnej dráhy je problémom nielen medzi technologicky vyspelými krajinami využívajúcimi tento medzinárodný zdroj, ale aj medzi rozvojovými krajinami, ktoré sa obávajú, že pre nich nebude v budúcnosti priestor na spustenie geostacionárnych satelitov. Teoreticky je celkový počet satelitov schopných ostať na geostacionárnej dráhe približne 2000.⁷⁷ Počas posledných piatich desaťročí boli vesmírne zariadenia pôsobiace v GEO základnými prvkami v niekoľkých kategóriách infraštruktúry od civilnej a vojenskej komunikácie až po vojenskú spravodajskú službu, včasné varovanie pred raketami a overovanie kontroly zbrojenia, navigáciu, prenos údajov medzi inými vesmírnymi zariadeniami a Zemou, astronómiu, monitorovanie životného prostredia a meteorológiu.⁷⁸ Ďalšie použitia pre geostacionárne družice zahŕňajú: diaľkové snímanie zemského povrchu buď na vojenské účely, alebo na kontrolu prírodných zdrojov; navigačné navádzanie, keďže zacielenie na jeden geostacionárny satelit umožňuje pozemné výpočty polohy; solárne energetické platformy; a vesmírne stanice, vrátane vesmírnych terminálov.⁷⁹ Sedem nevojenských použití geostacionárnej obežnej dráhy bolo ustanovené Výborom OSN pre mierové využitie kozmického priestoru (UN COPUOS): komunikácia, meteorológia, zdroje a životné prostredie, navigácia a riadenie lietadiel, testovanie nových systémov, astronómia, a dátové údaje.⁸⁰ Z vyššie uvedených dôvodov je GEO jedinečným a kontroverzným prírodným zdrojom. Technologicky slúži ako platforma, z ktorej jediný komunikačný satelit môže dosiahnuť takmer polovicu zemského povrchu. Z politického

⁷⁶ GEORGETOWN SPACE LAW GROUP. The Geostationary Orbit: Legal, Technical and Political Issues Surrounding Its Use in World Telecommunication. In: *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1984, 16 (2). s. 227-229.

⁷⁷ FINCH, Michael. Limited Space: Allocating the Geostationary Orbit. In: *Northwestern Journal of International Law & Business*, 1986, 7 (4). s. 789.

⁷⁸ GANGALE, Thomas. Who Owns the Geostationary Orbit? In: *Annals of Air and Space Law*, McGill University, 2006, XXXI. s. 427.

⁷⁹ GEORGETOWN SPACE LAW GROUP. The Geostationary Orbit: Legal, Technical and Political Issues Surrounding Its Use in World Telecommunication. In: *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1984, 16 (2). s. 224.

⁸⁰ Physical Nature and Technical Attributes of the Geostationary Orbit: Study Prepared by the Secretariat, U.N. Doc. A/AC. 105/203, at 15-16 (1977).

hľadiska je ústredným bodom konfliktu medzi rozvinutými krajinami, ktoré sú zriadenými komunikačnými mocnosťami, a rozvojovými krajinami, ktoré považujú pokračujúce pridelenie tohto cenného a obmedzeného prírodného zdroja za hrozbu pre ich budúci vývoj. Z právneho hľadiska je hnacou silou vývoja nových režimov v národnom aj medzinárodnom práve, ktoré upravujú používanie nových informačných technológií.⁸¹ Primerané pochopenie právnych problémov, ktoré sa môžu vyskytnúť v súvislosti s otázkou dostupnosti geostacionárnych orbitálnych pozícií, si vyžaduje, aby sme preskúmali príslušný *lex late* medzinárodného vesmírneho práva, nároky rovníkových krajín na segmenty geostacionárnej obežnej dráhy, pozície iných krajín týkajúcich sa týchto nárokov a niektorých nástrojov Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU), ktoré sa týkajú tejto problematiky.⁸²

1.1.4.1 Fyzikálna charakteristika geostacionárneho orbitu

Geostacionárna obežná dráha sa nachádza v nadmorskej výške približne 35 786 kilometrov od rovníka Zeme a má polomer 42 164 kilometrov.⁸³ Geostacionárna obežná dráha, známa aj ako geosynchrónna stacionárna obežná dráha⁸⁴, je priestor vo vesmíre, ktorý umožňuje satelitu zostať na obežnej dráhe nad jediným bodom zemského povrchu kvôli gravitačnej sile Zeme, Mesiaca a iných planét. Inými slovami, satelit umiestnený na tejto obežnej dráhe, kde sa pohybuje na východ rýchlosťou 11 100 km za hodinu⁸⁵, leží v rovine rovníka a obracia sa okolo polárnej osi Zeme v rovnakom smere a v rovnakom období ako samotná Zem. Preto sa GEO zdá byť stacionárne vo vzťahu pod ním nachádzajúceho sa bodu.⁸⁶

⁸¹ GEORGETOWN SPACE LAW GROUP. The Geostationary Orbit: Legal, Technical and Political Issues Surrounding Its Use in World Telecommunication. In: *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1984, 16 (2). s. 223-224.

⁸² GOROVE, Stephen. The Geostationary Orbit: Issues of Law and Policy. In: *The American Journal of International Law*, American Society of International Law, 1979, 73 (3). s.445-446.

⁸³ FINCH, Michael. Limited Space: Allocating the Geostationary Orbit. In: *Northwestern Journal of International Law & Business*, 1986, 7 (4). s. 789.

⁸⁴ Je dôležité poznamenať rozdiel medzi geosynchrónnou stacionárnou obežnou dráhou a nestacionárnymi geosynchrónnymi dráhami. Každá obežná dráha, ktorej obdobie sa rovná obdobiu pozemského rotačného pohybu (23 hodín, 56 minút, 4,2 sekundy) je podľa definície „geosynchrónne“. In: GANGALE, Thomas. Who Owns the Geostationary Orbit? In: *Annals of Air and Space Law*, McGill University, 2006, XXXI. s. 427-429.

⁸⁵ COLLIS, Christy. The Geostationary Orbit: A Critical Legal Geography of Space's Most Valuable Real Estate. In: *Special Issue: Sociological Review Monograph Series: Space Travel & Culture: from Apollo to space tourism*, 2009, 57 (s1). s. 47.

⁸⁶ GOROVE, Stephen. The Geostationary Orbit: Issues of Law and Policy. In: *The American Journal of International Law*, American Society of International Law, 1979, 73 (3). s. 445.

Po druhé, pretože je nad rovníkom, satelit môže „vidieť“ 42 % zemského povrchu naraz, od 81° severne až 81° južne. To, čo sa nazýva jeho pozemská stopa, je väčšie ako to, čo by bolo možné dosiahnuť satelitom v ktorejkoľvek inej obežnej dráhe okolo Zeme. Ako taký je obzvlášť silný komunikačný nástroj: prijímajúce stanice na Zemi sa pod ním nepotrebnú upravovať ani kalibrovať, pretože sa satelit nikdy nehýbe zo svojej polohy nad nimi a dáta sa môžu vysielat' na 40 % zemského povrchu naraz.⁸⁷ Význam geostacionárnej obežnej dráhy sa stáva zjavným, keď sa uvažuje, že väčšina telekomunikačných, vysielacích a meteorologických družíc musí byť na obežnej dráhe nad určitým bodom Zeme, zvyčajne cez prijímaciu stanicu.⁸⁸

To, čo robí tento satelit taký vplyvný a cenný je to, že sa nachádza na geostacionárnej dráhe, ktorá je najcennejšou pozíciou. So satelitom umiestneným na GEO poskytovateľ komunikačných služieb nemusí platiť obrovské náklady spojené s údržbou viacerých satelitov na poskytovanie plného pokrytia alebo výstavbu viacerých pozemských staníc alebo pohyblivých prijímačov. S iba tromi satelitmi v GEO môže poskytovateľ pokryť takmer celú Zem. Pre satelity, ktoré v súčasnosti nesú väčšinu komunikačných dát na svete, ako aj navigačné a meteorologické informácie, je GEO *tým* miestom. GEO nie je nekonečné: satelity musia byť umiestnené od seba, aby si neovplyvňovali prenosy; sú umiestnené pozdĺž tenkého pásu GEO ako perly na strunách. Pochopenie GEO (najmä jeho právnej geografie) je tak dôležité pre pochopenie toho, ako funguje samotná infraštruktúra svetovej komunikácie, pretože umožňuje existovať súčasným komunikačným postupom.⁸⁹

1.1.4.2 Bogotská deklarácia

Dňa 3. decembra 1976 podpísalo deklaráciu z Bogoty osem rovníkových krajín⁹⁰. Ako sa uvádza v deklarácii, cieľom týchto krajín je, že: Geostacionárna obežná dráha je vzácny prírodný zdroj, ktorého význam a hodnota sa rýchlo zvyšujú s rozvojom vesmírnej technológie a s rastúcou potrebou komunikácie; preto sa na stretnutiach rovníkových krajín v Bogote rozhodli vyhlásiť a obhajovať v mene svojich národov existenciu ich suverenity

⁸⁷ COLLIS, Christy. The Geostationary Orbit: A Critical Legal Geography of Space's Most Valuable Real Estate. In: *Special Issue: Sociological Review Monograph Series: Space Travel & Culture: from Apollo to space tourism*, 2009, 57 (s1). s. 47.

⁸⁸ FINCH, Michael. Limited Space: Allocating the Geostationary Orbit. In: *Northwestern Journal of International Law & Business*, 1986, 7 (4). s. 788-789.

⁸⁹ COLLIS, Christy. The Geostationary Orbit: A Critical Legal Geography of Space's Most Valuable Real Estate. In: *Special Issue: Sociological Review Monograph Series: Space Travel & Culture: from Apollo to space tourism*, 2009, 57 (s1). s. 47-53.

⁹⁰ Kolumbia, Kongo, Ekvádor, Indonézia, Keňa, Uganda, Zair (Konžská demokratická republika) a Brazília ako pozorovateľ.

nad týmto prírodným zdrojom. Bogotská deklarácia by teoreticky mohla byť použitá na zabránenie tomu, aby národy vypustili satelity na geostacionárnu obežnú dráhu. Signatári Bogotskej deklarácie tvrdia, že: „Existencia geostacionárneho orbitu závisí výlučne od gravitačnej sily Zeme. Preto nie je súčasťou vesmíru. Takýto nárok na suverenitu odmietajú národy, ktoré spustili satelity na geostacionárnu obežnú dráhu a rozvojové národy, ktoré ešte nevypustili také satelity.“ Väčšina národov verí, že geostacionárna obežná dráha je súčasťou vesmíru a ako taká je riadená ustanovenia Kozmickej zmluvy. Väčšina odborníkov v tejto oblasti nesúhlasí s tvrdením Bogotskej deklarácie, že existencia obežnej dráhy závisí výlučne od gravitačnej sily Zeme. Experti v oblasti vesmírnej technológie súhlasia s tým, že postavenie umelého satelitu na geostacionárnej dráhe závisí od viacerých faktorov, ako napríklad: vypustenie a pohon stanice, gravitácia Zeme, Mesiaca a Slnka a tlak slnečného žiarenia. Preto je sila príťažlivosti Zeme len jedným z prvkov. Aj keby zemská gravitačná sila bola jedinou príčinou geostacionárnej obežnej dráhy, bolo by nepresné predpokladať, že krajiny ležiace na rovníku vytvárajú gravitačné sily.⁹¹

Neexistuje žiadna platná alebo uspokojivá definícia vesmírneho priestoru, ktorá by mohla byť rozšírená na podporu argumentu, že geostacionárna obežná dráha je zahrnutá do vesmíru. Právny podvýbor už dlho pracuje na definícii vesmírneho priestoru, avšak doteraz nebola dohodnutá v tomto ohľade.⁹²

Článok 2 (d) ustanovuje, že „zariadenia, ktoré sa majú natrvalo umiestniť na segment geostacionárnej obežnej dráhy v rovníkovej oblasti, vyžadujú predchádzajúce a vyjadrené oprávnenie zo strany dotknutého štátu a činnosť prístroja by mala byť v súlade s národným právom tejto územnej krajiny, nad ktorou je umiestnená.“ Inými slovami, tieto štáty tvrdia, že časti orbitu geostacionárnych satelitov nie sú v kozmickom priestore, ale sú neoddeliteľnou súčasťou prelietavaného územia, čo znamená, že pre nich vesmírny priestor, nad ktorým sa vesmírne zmluvy vyslovujú ako provincia ľudstva, začína nad geostacionárnou dráhou. Možno preto tvrdiť, že ak objekt natrvalo visí nad štátom, má k nemu osobitný vzťah, ktorý sa nedá ľahko prehliadnuť. Bogotská deklarácia tiež vyvoláva určité otázky týkajúce sa tichého súhlasu (*consentment tacite*), ktorý mnohí autori predpokladali o praxi vesmírneho letu nad štátnym územím, najmä o lete alebo umiestnení satelitov cez národný vzdušný priestor. Možno tvrdiť, že Bogotská deklarácia predstavuje

⁹¹ FINCH, Michael. Limited Space: Allocating the Geostationary Orbit. In: *Northwestern Journal of International Law & Business*, 1986, 7 (4). s. 790-791.

⁹² GANGALE, Thomas. Who Owns the Geostationary Orbit? In: *Annals of Air and Space Law*, McGill University, 2006, XXXI. s. 431.

skutočný nástroj v zbrojení štátov, ktoré v budúcnosti môžu argumentovať, že let satelitu nad ich územiami porušuje ich vzdušný priestor.⁹³

Z predchádzajúceho preskúmania nástrojov a úvah súvisiacich s vesmírnym priestorom sa zdá, že nároky rovníkových krajín na segmenty geostacionárnej obežnej dráhy sú právne a vedecky neudržateľné. Zároveň sa zdá, že v rámci Právneho podvýboru bola pomerne výrazná podpora spravodlivosti a rovnosti, ktorá by uprednostňovala alebo prinajmenšom ponechala otvorené dvere na zváženie vývoja právnych zásad, ktorými sa bude riadiť používanie geostacionárneho orbitu.⁹⁴

Zdá sa teda, že osem rovníkových štátov selektívne vyjadruje svoju konzervatívnu túžbu uplatňovať územnú suverenitu vo vesmíre. Tvrdenie suverenity nad geostacionárnym orbitom je zjavným pokusom štátov, ktoré v súčasnosti bez satelitnej technológie chránia svoje územie proti štátom so satelitnou technológiou. Takýto pokus o posun tradičných pojmov do budúcnosti predstavuje významnú prekážku v úsilí o spoluprácu v záujme medzinárodného spoločenstva vo vesmíre. Hoci nie je univerzálna, ale podpora „spoločného dedičstva ľudstva“ je rozšírená. Odráža sa v oficiálnych aj akademických kruhoch uznanie ľudstva ako predmetu práva v medzinárodných dohodách a šírenie akademických aktivít obhajujúcich toto uznanie. Takáto podpora predstavuje odklon od územnej zvrchovanosti a trend smerujúci k uplatňovaniu novej neteritoriálnej suverenity, ktorá sa uplatňuje v záujme medzinárodného spoločenstva, ochrany práv ľudstva vo vesmíre. Pokiaľ ide o družicovú aktivitu, tí, ktorí nesúhlasia s predchádzajúcim súhlasom a s uplatňovaním územnej zvrchovanosti vo vesmíre, obhajujú „spoločné dedičstvo ľudstva“ ako životaschopnú zvrchovanosť vesmíru. Najčastejšie citovaný na podporu tohto názoru je článok 19 Všeobecnej deklarácie ľudských práv z roku 1948, ktorý čiastočne uvádza: „Každý má právo na slobodu presvedčenia a prejavu; toto právo nepripúšťa, aby niekto trpel ujmu za svoje presvedčenie a zahrňuje právo vyhľadávať, prijímať a rozširovať informácie a myšlienky akýmkoľvek prostriedkami a bez ohľadu na hranice.“ Tento dokument stelesňuje uznanie základných ľudských práv a začlenenie slobody informácií medzi tieto práva. Uplatňovanie takýchto princípov na diaľkové snímanie a priame vysielanie, ako aj na činnosti vo vesmíre

⁹³ ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). s. 75-77. ISSN 14794195.

⁹⁴ GOROVE, Stephen. The Geostationary Orbit: Issues of Law and Policy. In: *The American Journal of International Law*, American Society of International Law, 1979, 73 (3). s. 450-459.

vo všeobecnosti, predstavuje vyhlásenie neuplatniteľnosti územnej zvrchovanosti vo vesmíre.⁹⁵

Bol to radikálny krok, prvýkrát si štát nárokoval kozmickú suverenitu: k dnešnému dňu GEO zostáva jedinou oblasťou vesmíru, ktorá podlieha formálnemu nároku štátu. Ďalej uplatnila právny princíp kontinuity (ten istý princíp, ktorým štáty presadzujú zvrchovanosť v oblasti kontinentálneho šelfu z ich brehov) do GEO, čím pevne umiestňuje GEO do zemskej právnej geografie štátnej suverenity. Deklarácia tvrdila, že štátne nárokovanie si GEO signatármi bolo len ťažko radikálne alebo nové: „pod názvom tzv. nenárodné pridelenie,“ tvrdili, „to, čo bolo skutočne vyvinuté, bolo technologické rozdelenie obežnej dráhy, čo je jednoducho národné privlastnenie“ rozvinutými štátmi a najmä USA. GEO podlieha *de facto* vnútroštátnym nárokom založeným na *a posteriori* legálnej geografii. Deklarácia zaobchádzala s existujúcimi satelitmi ako s predchádzajúcimi európskymi ríšami, ktoré zaobchádzali s obyvateľmi „nových“ území, ktoré „objavili“ a tvrdili, že „rovníkové krajiny neschvália existujúce satelity alebo pozície, ktoré zaujímajú na svojich segmentoch geostacionárneho orbitu, ani existencia uvedených satelitov alebo použitie segmentu, ak to výslovne nepovolí štát vykonávajúci zvrchovanosť nad týmto segmentom“. Skoro všetky štáty a vesmírne organizácie jednoznačne odmietli Bogotskú deklaráciu. Väčšina protiargumentov spočívala na skutočnosti, že GEO je súčasťou vesmíru, aj keď neexistuje jasná právna definícia vesmírneho priestoru. Bogotská deklarácia bola mimoriadne produktívna pri stimulovaní nových diskusií o právnej geografii GEO.⁹⁶

⁹⁵ SITTENFELD, Linda. The Evolution of a New and Viable Concept of Sovereignty for Outer Space. In: *Fordham International Law Journal*, 1980, 4 (1). s. 209-211.

⁹⁶ COLLIS, Christy. The Geostationary Orbit: A Critical Legal Geography of Space's Most Valuable Real Estate. In: *Special Issue: Sociological Review Monograph Series: Space Travel & Culture: from Apollo to space tourism*, 2009, 57 (s1). s. 55-57.

1.2 Medzinárodnoprávna úprava vzdušného priestoru

Vzdušné právo bolo opísané ako „posledné narodenie právnických pojmov“. Jeho samotný pôvod však možno vysledovať už vo vyššie spomínanom klasickom rímskom práve, keď bol prvýkrát zaznamenaný základný problém práv vo vzdušnom priestore. Rímska maxima „*cuius est solum, eius est usque ad coelum*“, od tej doby vyvoláva právnu diskusiu, tak v oblasti vnútroštátneho ale aj medzinárodného práva. „Vzdušné právo“ bolo zachované ako všeobecný pojem pre to, čo je v súčasnosti „letecké právo“.⁹⁷

Termín vzdušné právo alebo medzinárodné vzdušné právo v súčasnom používaní odkazuje v podstate na tú časť medzinárodného práva, ktorá sa vzťahuje na civilné letectvo vrátane medzinárodných inštitúcií zaoberajúcich sa vzdušným právom. Pojmy vzdušné právo, ale aj pojmy ako letecké právo alebo právo civilného letectva sa používajú, ale vzdušné právo je všeobecne uznávaný termín. Výrazy aeronautika alebo letecké predpisy často obsahujú technické aspekty leteckej navigácie, zatiaľ čo pojem letecká doprava sa väčšinou vzťahuje na letecké služby a letecká preprava označuje komplex činností leteckého dopravcu. Normatívne, medzinárodné vzdušné právo zahŕňa pravidlá všeobecného ako aj obyčajového medzinárodného práva, zmluvy, či už dvojstranné alebo mnohostranné, ktoré sa zaoberajú civilným letectvom, spolu s ich základnými normami vyplývajúcimi z ich ustanovení. Medzinárodné vzdušné právo, najmä prostredníctvom zmlúv a inštitúcií, ktoré ich vytvorili, často smeruje do oblastí národného civilného letectva a rieši problémy národných leteckých zákonov. V skutočnosti, s výnimkou krajín kontinentálnych rozmerov, vzhľadom na medzinárodný charakter civilného letectva, je veľká potreba, a veľa už bolo urobené pre dosiahnutie medzinárodnej koordinácie a štandardizácie vnútroštátnych leteckých zákonov. Platí to najmä pre technické pravidlá a predpisy, ale vzťahuje sa aj na pravidlá týkajúce sa záväzkov a čoraz viac ďalších oblastí.⁹⁸

Keďže medzinárodné spoločenstvo nemalo žiadne skúsenosti s využívaním vzdušného priestoru, „vzory“ pre jeho právnu úpravu sa hľadali v iných odvetviach medzinárodného práva. Zástancovia prvej názorovej skupiny sa prihovárali za slobodu využívania vzdušného priestoru, inšpirujúc sa slobodou plavby na šírom mori. Ďalšia názorová skupina, ktorá (hoci tiež nebola proti slobode jeho využívania) požadovala, aby bol vzdušný priestor do určitej výšky nad štátnym územím považovaný za súčasť štátneho

⁹⁷ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 24-25.

⁹⁸ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 5-6. ISBN 9780444862426.

územia (podobne ako pobrežné vody v morskom práve), pričom nad touto vzdušnou vrstvou sa pripúšťala sloboda letov. Napokon, zástancovia poslednej teórie sa prihovárali za zakotvenie plnej a výlučnej suverenity štátov nad vzdušným priestorom. Rovnako ako v niektorých ďalších nových oblastiach ľudskej činnosti sa za slobodné využívanie vzdušného priestoru prihovárali štáty, ktoré mali technologický náskok v rozvoji letectva, zatiaľ čo tie, ktoré mali v tejto oblasti určité „rezervy“, sa prihovárali za suverenitu štátu nad vzdušným priestorom.⁹⁹

Od samého začiatku sa letecká doprava riadi všeobecným právom, či už vnútroštátnym alebo medzinárodným. Prvý právny predpis zameraný konkrétne na leteckú dopravu je vyhláška vydaná parížskou prefektúrou dňa 23 apríla 1784. Bolo to rok po tom, ako bratia Montgolfier úspešne demonštrovali svoj vynález vzdušného balónu. Táto vyhláška zakazuje uvoľňovanie balónov bez osobitného povolenia. V rovnakom roku, Rada mesta Ypres v Belgicku vydala podobné nariadenie týkajúce sa letov balónov, nasledovali ich mestá Namure v Belgicku v roku 1785, a Hamburg v roku 1786. Prvé nariadenie upravujúce leteckú bezpečnosť bolo prijaté v roku 1819 vyžadujúce, aby balóny boli vybavené padákmi a zakazujúce letecké pokusy počas zberu úrody.¹⁰⁰ Prvá medzinárodná mierová konferencia v Haagu v roku 1899 prišla k dočasnej dohode o leteckej vojne: „Zmluvné mocnosti sa dohodli na 5-ročnom zákaze vypúšťania projektilov a výbušnín z balónov alebo inými novými metódami podobnej povahy.“ Toto vyhlásenie však nebolo na druhej Haagskej konferencii v roku 1907 obnovené. Prvé lietadlo ťažšie ako vzduch letelo v roku 1903 (bratia Wright). Hoci samotná letecká navigácia bola na pomerne primitívnej úrovni, mnohé z právnych problémov, ktoré sa vyskytli mohli byť predvídané, vydiskutované a vyriešené právnikmi predtým, než sa pokroky v technických aspektoch letectva stali naliehavými. V dôsledku medzinárodného charakteru leteckej navigácie sa čoskoro ukázalo, že väčšina právnych problémov sa nedá vyriešiť na čisto vnútroštátnej úrovni. Medzinárodná regulácia bola potrebná.¹⁰¹

V rámci dobových pomerov na počiatku 20. storočia tak išlo o spor medzi francúzskou koncepciou slobody vzduchu a britskou koncepciou suverenity štátu nad

⁹⁹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 299. ISBN 9788080784140.

¹⁰⁰ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 25.

¹⁰¹ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 6. ISBN 9780444862426; SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 27-29.

vzdušným priestorom. Pre pretrvávajúce rozdielne názory na právny režim vzdušného priestoru sa neúspešne skončila aj prvá medzinárodná konferencia venovaná predmetnej otázke, ktorá sa konala v roku 1910 v Paríži. Prvá svetová vojna prerušila diplomatické rokovania o civilnom letectve. Obrovský rozvoj vojenského letectva však priniesol rozhodujúcu zmenu vo vládných postojoch voči leteckej doprave. Využitie letectva, ktoré počas prvej svetovej vojny odkrylo jeho „deštruktívny“ rozmer, lietadlá sa ukázali ako nová impozantná zbraň, ktorá ohrozuje bezpečnosť susedných štátov, čo znamenalo koniec doktrinálnych debát o režime vzdušného priestoru, pretože štáty sa priklonili k suverenite nad svojim vzdušným priestorom.¹⁰²

Vo vzdušnom priestore plne ovládanom princípom územnej suverenity, je prelietanie cudzích lietadiel, prípadne aj ich pristátie, dovoľené len so súhlasom príslušného územného štátu, a to súhlasom daným *ad hoc* k jednotlivému preletu a prípadné pristátia, alebo je takýto súhlas daný za tým účelom dohodnutou medzinárodnou zmluvou. S rozvojom techniky lietania sa najprv uzatvárali dvojstranné zmluvy, prvá zmluva tohto druhu bola francúzsko-nemecká dohoda z roku 1913, ktorú zmluvné strany uzavreli v zjednodušenej forme a to výmenou diplomatických nôt.¹⁰³

1.2.1 Parížsky dohovor o regulácii leteckej navigácie

Počas vojny v rokoch 1914-1918 sa lietadlá používali na mnohé účely a ich počty sa zvyšovali v rýchlom tempe. Toto zvýšenie počtu lietadiel spolu so začiatkom prvej pravidelnej služby pre medzinárodnú dopravu 22. marca 1919 (vzdušný balón medzi Parížom a Bruselom) a prvým letom cez Atlantik medzi 14. a 15. júnom toho istého roka ukázali naliehavú potrebu nejakého druhu medzinárodnej regulácie letectva. Na podnet francúzskej vlády sa v Paríži konala konferencia, ktorej sa zúčastnilo 38 štátov.¹⁰⁴ Prvým významným krokom k medzinárodnej spolupráci v tejto oblasti bol (*Parížsky*) *Dohovor o regulácii leteckej navigácie* (*Convention portant réglementation de la navigation aérienne*) z roku 1919 ako súčasť dohôd o mierovej konferencii v Paríži. Jeho hlavným cieľom bolo zabezpečiť lepšiu kontrolu medzinárodného civilného letectva prostredníctvom

¹⁰² KEUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 299-300. ISBN 9788080784140.; BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 297. ISBN 9780444862426; SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 31-32.

¹⁰³ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 283. ISBN 8086432572.

¹⁰⁴ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 31-33.

medzinárodného rámca založeného na princípe vzdušnej suverenity, aby sa letecké vzťahy mohli rozvíjať pokojne.¹⁰⁵

Medzi hlavné zásady Dohovoru možno uviesť nasledovné:

1. *Uznanie, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad svojím územím (článok 1).* Parížsky dohovor uznáva zásadu podporovanú štátnou praxou pred prvou svetovou vojnou. Predstavitelia teórie „voľného vzduchu“ boli porazení. Akákoľvek ďalšia diskusia o tejto téme by mohla byť zameraná iba na to, aby štáty mohli zmeniť alebo pozmeniť predmetný princíp.
2. *Sloboda pokojného prechodu lietadiel zmluvných štátov nad územím iných zmluvných štátov a právo používať verejné letiská tohto štátu (článok 2);* Je dôležité uvedomiť si, že predmetná sloboda bola udelená ako privilégium a nebola uznaná ako prirodzené právo. Štáty si uvedomili ekonomickú hodnotu vzdušného priestoru nad svojím územím a neboli ochotné vzdať sa bohatého zdroja príjmov. Takže zriadenie medzinárodných leteckých ciest a liniek bolo aj naďalej predmetom rokovaní alebo skôr tvrdého vyjednávania medzi štátmi.
3. *Z vojenských dôvodov alebo v záujme verejnej bezpečnosti môže byť lietadlám zakázané lietať nad určitými oblasťami územia štátu bez rozdielu medzi jeho vlastným a zahraničným lietadlom (článok 3);* Táto doložka bola zrušená protokolom v roku 1929. Odstránenie doložky a samotného zákazu poukazuje na kontrolu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú zavádza zásada suverenity.
4. *Lietadlám štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami, sa nemal povoliť vstup do vzdušného priestoru zmluvných štátov.* Toto bolo čoskoro upravené protokolom z 27. októbra 1922, keďže mnohé štáty odmietli ratifikovať Dohovor z dôvodu obmedzenia, ktoré predmetný článok uvalil na svoju vyjednávaciu právomoc.
5. *Jednotná a povinná regulácia letovej navigácie s cieľom zabezpečiť bezpečnosť.*

¹⁰⁵ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 9. ISBN 9781315297774.

6. *Ďalšie právne otázky, ktorými sa Dohovor zaoberal, zahŕňali registráciu lietadiel, osvedčenia o letovej spôsobilosti, osvedčenia o spôsobilosti a licencie, ktoré sa majú vydávať personálu lietadiel a kabotáž.*¹⁰⁶

Princíp plnej suverenity štátu nad svojim vzdušným priestorom (vrátane kolónií a pobrežných vôd) nájdeme v článku 1¹⁰⁷ Dohovoru (skoršie ponímanie vyjadrovala maxima *cuisus est solum eius usque ad coelum et ad inferos*). Jej zakotvenie do medzinárodného práva sa prejavilo v opatreniach štátov voči cudzím lietadlám v ich vzdušnom priestore. Zo suverenity štátu nad vzdušným priestorom vyplýva, že do neho môžu cudzie lietadlá vletieť len po jeho predchádzajúcom súhlase, náležitosti ktorého sa odlišujú v závislosti od druhu cudzieho lietadla a povahy leteckej činnosti. Prax potvrdila, že jednorazový súhlas štátu je potrebný pre každý prelet cudzieho vojenského alebo štátneho lietadla, zatiaľ čo súhlas poskytnutý v rámci dvojstrannej alebo mnohostrannej zmluvy sa požaduje pre cudzie civilné lietadlá na pravidelných linkách. Medzi ďalšie oprávnenia vyplývajúce zo suverenity štátov nad vzdušným priestorom patrí určenie spôsobu a miesta prekročenia vzdušnej hranice cudzími lietadlami, podmienky a trasy ich letov v ich vzdušnom priestore, ako aj uplatňovanie jurisdikcie voči cudzím lietadlám. Takéto oprávnenia sa stávajú predmetom úpravy vnútroštátnych zákonov o civilnom letectve, ktoré sa v európskych štátoch začínajú prijímať od dvadsiatich rokov minulého storočia.¹⁰⁸

V záujme rozvoja medzinárodnej leteckej dopravy poskytujú si signatári Dohovoru navzájom právo pokojného preletu nad svojím štátnym územím pre civilné lietadla, ako aj rovné zaobchádzanie pri vnútroštátnej úprave predmetnej dopravy. Pokojným preletom sa rozumie prelet, ktorý nepoškodzuje bezpečnostné a hospodárske záujmy územného štátu a jeho obyvateľov. Lietadlá, prelietajúce územím cudzieho štátu, podliehajú zásadne jeho jurisdikcii. Štáty však spravidla svoju jurisdikciu nevykonávajú, pokiaľ nejde o skutočnosť, ktorá sa so svojimi dôsledkami prejavuje na zemi. Pri pristáti podlieha lietadlo plnej jurisdikcii územného štátu. Odlišnú úpravu majú vojenské lietadlá, ako aj štátne lietadlá (policajné, colné, atď.). Vojenské lietadlá majú počas mieru právo preletu a pristátia len na základe osobitného povolenia územného štátu, čím potom požívajú extrateritorialitu. Cudzie

¹⁰⁶ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 33-34.

¹⁰⁷ „Vysoké zmluvné strany uznávajú, že každá moc má úplnú a výhradnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojím územím.“ Článok 1, Parížsky dohovor o regulácii leteckej navigácie z roku 1919. In: BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 297. ISBN 9780444862426.

¹⁰⁸ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 300. ISBN 9788080784140.

vojenské lietadlo, ktoré pristane bez tohto súhlasu je v prípade tiesne, extraterritorialitu nepožíva. Signatári Parížskeho dohovoru si naďalej udržali právo zakázať prelet určitými oblasťami (tzv. zakázané pásma) z dôvodu vojenských alebo verejnej bezpečnosti, môžu taktiež obmedziť slobodu lietania za mimoriadnych okolností ako je nebezpečenstvo vojny, vnútorných nepokojov a iných podobných udalostí, ohrozujúcich ich bezpečnosť. Územný štát môže taktiež predpísať prelietajúcemu lietadlu smer letu a určiť mu aj letisko pristátia. Lietadlá zmluvných štátov môžu využívať všetky letiská prístupné k verejnému užívaniu príslušníkom územného štátu, a to za rovnakých podmienok.¹⁰⁹ Podľa Parížskeho dohovoru sa právo preletu nevzťahovalo na pravidelné letecké linky, na prevádzku ktorých sa vyžadoval osobitný súhlas štátov nad územiami ktorého linka viedla. Medzivojnová prax potvrdila, že komerčná letecká doprava prostredníctvom pravidelných leteckých liniek bola medzi európskymi štátmi upravovaná dvojstrannými dohodami o leteckých službách na princípe reciprocity, hoci sa vyskytli aj prípady, keď jednou zo zmluvných strán takejto dohody sa namiesto štátu stala jeho silná letecká spoločnosť.¹¹⁰

Každé lietadlo má štátnu príslušnosť toho štátu, v ktorom bolo registrované. Lietadlo môže byť registrované iba v štáte, ktorého je vlastníkom štátnym príslušníkom, a iba v tom štáte, v ktorom je dvojitá štátna príslušnosť lietadiel vylúčená. Registrácia bez tohto vzťahu štátnej príslušnosti vlastníka stroja (*genuine link*) je totiž neprístupná. Neexistuje len formálne založená príslušnosť (*flag of convenience*), aká je bežná pri námorných lodiach. O zápise do registra sa vystavuje registračný certifikát (*certificate of registration*), ktorý oprávňuje požadovať od štátu príslušnosti diplomatickú ochranu. Lietadlá, pokiaľ vykonávajú medzinárodné lety, musia niesť znaky svojej štátnej príslušnosti a registrácie (*nationality and registration markings*). Územný štát má právo podrobiť lietadlo prehliadke, ako aj skontrolovať zmluvne predpísané palubné dokumenty, ako registračný certifikát, osvedčenie o spôsobilosti stroja, posádky, ... a to pri pristáti a aj odlete.¹¹¹ Význam tohto ustanovenia spočíval v tom, že len lietadlá so štátnou príslušnosťou boli oprávnené požívať práva, ktoré im priznáva letecké právo.¹¹²

¹⁰⁹ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 283-284. ISBN 8086432572.

¹¹⁰ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 300-301. ISBN 9788080784140.

¹¹¹ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 284. ISBN 8086432572.

¹¹² KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 301. ISBN 9788080784140.

Parížsky dohovor taktiež zriadil stály orgán Medzinárodnú komisiu pre letectvo (*Commission internationale de navigation aérienne, International Commission for Air Navigation*), pripravujúci návrhy zmien úpravy, vrátane technických otázok a riešiaci spory technickej povahy medzi zmluvnými štátmi. Pre spory o výklad a aplikáciu samotného Dohovoru bol príslušný Stály dvor medzinárodnej spravodlivosti. Založený systém bol európskym systémom. V dobe jeho uzavretia rozvoj leteckej techniky neumožňoval ešte medzikontinentálne lety a štáty nemali preto záujem o jednotnú celosvetovú úpravu. Postupne však narastal objem letecky dopravovaného nákladu a počet takto prepravovaných osôb, a to už aj medzi kontinentmi.¹¹³ Parížsky dohovor z roku 1919 vytvoril európsky systém pravidiel medzinárodnej leteckej dopravy, ktorý v danom období neprekročil európsky (regionálny) rozmer.¹¹⁴

Dôležitosť Dohovoru nemožno nadmerne zdôrazňovať. Jeho ustanovenia sa stali súčasťou vnútroštátnych právnych predpisov zmluvných štátov a ukázali sa inšpiráciou pre rozvoj vnútroštátneho leteckého práva v Európe, ktorý bol do tej doby veľmi obmedzený. *Iberoamerický dohovor* podpísaný v Madride v roku 1926, upravoval rovnakú problematiku medzi štátmi Iberského polostrova a niektorými štátmi Latinskej Ameriky a dokonca aj *Panamerický (Havanský) dohovor* podpísaný v Havane v roku 1928, prebral niekoľko jeho základných ustanovení, hoci, zatiaľ čo Parížsky dohovor sa zaoberal výlučne verejným vzduchom, Havanský dohovor sa zaoberal aj niektorými otázkami súkromného leteckého práva.¹¹⁵ Na rozdiel od právnej úpravy vzdušného priestoru nad štátnym územím, sa v 20. storočí nestal predmetom žiadneho sporu právny režim vzdušného priestoru nad širým morom, v rámci ktorého bola uznaná sloboda preletov pre lietadlá všetkých štátov, a spor nevznikol ani pri príprave právneho režimu Antarktídy koncom päťdesiatych rokov, v rámci ktorého sa takisto uznala sloboda letov pre lietadlá všetkých štátov.¹¹⁶

Spojené štáty americké na konferencii v Paríži neboli prítomné. Podporovali zásadu vzdušnej zvrchovanosti a ostatné zásady Dohovoru, ale zastávali názor, že Parížsky dohovor dostatočne neumožňoval koncept slobody leteckého obchodu, a preto sa nikdy tento dohovor

¹¹³ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 284-285. ISBN 8086432572.

¹¹⁴ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 301. ISBN 9788080784140.

¹¹⁵ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 35.

¹¹⁶ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 301. ISBN 9788080784140.

nedodržel. Táto pozícia bola prevzatá do Atlantickkej charty z roku 1941¹¹⁷, do ktorej spojenecké mocnosti zapracovali slobodu medzinárodnej výmeny založenú na slobodnom obchode a doprave. Do roku 1944 sa komerčná medzinárodná letecká doprava z veľkej časti zrútila kvôli nepriateľským útokom počas druhej svetovej vojny. Avšak druhá svetová vojna podstatným spôsobom ovplyvnila rozvoj leteckej techniky vôbec, ako aj leteckého a dopravného priemyslu, najmä tiež v Spojených štátoch amerických. Z toho dôvodu sa Spojené štáty americké podujali zorganizovať konferenciu zameranú na vytvorenie nového právneho rámca pre povojnové obdobie, v ktorom by sa lepšie realizovala zásada slobody leteckého obchodu.¹¹⁸

Druhá svetová vojna predstavovala radikálny krok vpred pre leteckú dopravu. Dosiahla obrovský pokrok v technických normách lietadiel (zvyšovanie rýchlosti a kapacity), v navigačných pomôckach (otváranie severoatlantickej trasy leteckými základňami, rozhlasové stanice a plávajúce meteorologické stanice) a medzinárodnej organizácie, čo malo za následok značné zníženie nákladov leteckej dopravy. Komerčná letecká doprava na samonosnom základe sa zdala byť skutočnosťou.¹¹⁹

1.2.2 Medzinárodnoprávna úprava „vzdušných slobôd“ („*freedoms of air*“)

K novej právnej úprave civilného letectva došlo počas druhej svetovej vojny. Koncom roku 1944 bola do Chicaga zvolaná celosvetová konferencia o civilnom letectve, ktorej sa zúčastnilo 52 štátov, avšak okrem mocností Osy a ich spojencov, ale aj okrem ZSSR. Svoju neúčast' na chicagskej konferencii potom odôvodnil tým, že sa jej naopak zúčastnia štáty, s ktorými nemá alebo ešte nemá diplomatické styky (Španielsko, Portugalsko a Švajčiarsko). V dôsledku čoho celá jedná osmina všetkej suchozemskej časti Zeme zostala zneprístupnená preletom cudzích lietadiel a bola odkázaná na dvojstrannú úpravu. Zatiaľ čo Parížsky dohovor bol jediným zmluvným dokumentom o 43 článkoch,

¹¹⁷ Tento dokument nebol zmluvou medzi USA a Spojeným kráľovstvom. Ani to nebolo konečným a formálnym prejavom mierových cieľov. Bolo to iba potvrdenie, ako dokument deklaroval, „o určitých spoločných princípoch v národných politikách ich príslušných krajín, na ktorých založili svoje nádeje na lepšiu budúcnosť pre svet“. Dostupné na: <http://www.un.org/en/sections/history-united-nations-charter/1941-atlantic-charter/index.html>; https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_16912.htm

¹¹⁸ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 9. ISBN 9781315297774.

¹¹⁹ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 125.

novú pripravovanú úpravu sprevádzala pluralita týchto nástrojov s rôznym režimom aplikácie.¹²⁰

Hlavným predmetom diskusie sa stala otázka komerčných slobôd vzduchu, k úprave ktorých smerovali viaceré návrhy od ich celkovej liberalizácie (USA), cez rôzne formy kontroly prostredníctvom medzinárodného orgánu (Veľká Británia a Kanada) až po vytvorenie medzinárodnej leteckej spoločnosti s monopolom na medzinárodnú leteckú dopravu (Austrália a Nový Zéland). Podobne ako pri Parížskom dohovore ani do Chicagského dohovoru sa nepodarilo presadiť slobody komerčného využívania medzinárodných leteckých liniek, o ktoré sa usilovali USA. Takéto ustanovenie by im dovolilo využiť prevahu v civilnom letectve, ale na druhej strane ostatným štátom by znemožnilo vybudovanie vlastného letectva. V dôsledku rozporov v otázke komerčného využívania medzinárodných leteckých liniek medzi USA na strane jednej a ostatnými účastníkmi konferencie na strane druhej, boli slobody vzduchu upravené v dvoch alternatívnych dohodách mimo Chicagského dohovoru.¹²¹

Výsledkom konferencie bolo prijatie nasledovných nástrojov: a) *Dočasná dohoda o medzinárodnom civilnom letectve*, ktorou sa zriaďuje Dočasná medzinárodná organizácia civilného letectva (*Provisional International Civil Aviation Organization, PICA*O) s cieľom preklenúť čas do nadobudnutia platnosti hlavného dohovoru; b) *Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve*, hlavný dohovor, ktorý vo svojej časti II (články 43-66) stanovuje Chartu Medzinárodnej organizácie civilného letectva (*International Civil Aviation Organisation, ICAO*), ktorá je špecializovanou agentúrou OSN pre medzinárodné civilné letectvo; c) *Dohoda o medzinárodnej leteckej prepravnej službe (International Air Service Transit Agreement)*; d) *Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave (International Air Transport Agreement)*; e) Návrhy 12 technických Príloh k hlavnému dohovoru na stanovenie noriem a odporúčaných postupov pre technické a prevádzkové aspekty medzinárodného civilného letectva, ako je letová spôsobilosť lietadiel, udeľovanie licencií pre personál, riadenie letovej prevádzky, telekomunikácie a iné; a f) odporúčanú štandardnú dvojstrannú dohodu o výmene prepravných práv pre pravidelné medzinárodné letecké služby, ktorá bola zahrnutá

¹²⁰ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 285. ISBN 8086432572.

¹²¹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 301. ISBN 9788080784140.

do záverečného aktu.¹²² Technické prílohy mali veľký význam pre medzinárodnú leteckú navigáciu.

Hodnotenie výsledkov konferencie ako celku zdôrazňuje neúspech konferencie v ekonomickej oblasti, všeobecne podčiarkuje úspech dosiahnutý v technickej oblasti v medzinárodnej organizácii a všeobecné prijatie hlavných dohôd. Na druhej strane dokumenty dokazujú skutočnosť, že Spojené štáty prevzali vedúce postavenie v oblasti medzinárodného leteckého práva, ktoré až do tej doby bolo výsadou európskych štátov s dominantným Francúzskom.¹²³

Dohoda o medzinárodnej leteckej prepravnej službe známa tiež ako *Dohoda o dvoch slobodách*, ktorou si jej zmluvné strany priznali práva preletu štátnych území bez pristátia (prvá sloboda) a pristátie z technických dôvodov (druhá sloboda), napríklad doplnenie paliva, prípadne opravy stroja.¹²⁴ Prijatie predmetnej dohody sa stalo nevyhnutnosťou, keďže zásada mierového prechodu cez vnútroštátny vzdušný priestor pre lietadlá iných zmluvných štátov, ako je obsiahnutá v Parížskom dohovore, už nebola uznaná v Chicagskom dohovore.¹²⁵ Hoci predmetnú dohodu vtedy podpísalo 33 štátov, postupom času ju ratifikovalo 133 štátov¹²⁶ zo 192 členských štátov ICAO¹²⁷. Čo predstavuje väčšinu štátov, cez územie ktorých prechádzajú hlavné letecké linky. Niektoré veľké štáty, ako napríklad Brazília, Kanada, Čína a Ruská federácia sa zdržali ratifikácie alebo ju vypovedali. Znamená to teda, že otázky vlastných komerčných aspektov pravidelných leteckých služieb sú naďalej riešené množstvom dvojstranných dohôd, prípadne aj regionálnymi dohodami (EUROCONTROL), najmä v spojitosti so spoločnými záujmami o zvýšenie bezpečnosti leteckej prepravy vôbec.¹²⁸

Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave, známa taktiež ako *Dohoda o piatich slobodách*, bola prijatá 7. decembra 1944 a presadzovalo ju predovšetkým USA. V predmetnej dohode si zmluvné strany priznali právo preletu cudzích lietadiel nad štátnymi

¹²² DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 9-10. ISBN 9781315297774.

¹²³ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 130.

¹²⁴ KEUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 305. ISBN 9788080784140.

¹²⁵ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 10. ISBN 9781315297774.

¹²⁶ Dostupné na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf

¹²⁷ Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>, <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

¹²⁸ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 287. ISBN 8086432572.

územiai bez pristátia (prvá sloboda), právo na pristátie z technických dôvodov (druhá sloboda), právo vysadiť cestujúcich a vyložiť poštu a náklad prevzatých na leteckú dopravu v štáte, ktorého príslušnosť má civilné lietadlo (tretia sloboda), právo prevziať na dopravu cestujúcich, poštu a náklad do štátu, ktorého príslušnosť lietadlo má (štvrtá sloboda) a napokon právo vysadiť cestujúcich a vyložiť poštu a tovar prevzatých na dopravu v ktoromkoľvek štáte a prevziať ich na dopravu do ktoréhokoľvek štátu, ktorým letecká linka prechádza (piata sloboda). Prvé dve slobody umožňujú výkon leteckej dopravy bez komerčného dopadu, tretia a štvrtá sloboda sa uplatňujú na princípe reciprocity v rámci bilaterálnych vzťahov (a bez vážnejších problémov). Hlavný problém predstavovala piata sloboda, pretože umožňovala presadiť sa silným leteckým spoločnostiam na medzinárodných leteckých linkách na úkor slabších leteckých spoločností štátov, cez ktoré tieto linky prechádzajú.¹²⁹ Prakticky to teda znamená, že americký prepravca s bohatým strojovým parkom má už podľa zmluvnej úpravy právo, okrem vnútroštátnej leteckej prepravy (*air cabotage*) vyhradenej národným prepravcom, svojimi lietadlami obstaráť prepravu z USA do ktoréhokoľvek zmluvného štátu, podobne ako z ktoréhokoľvek zmluvného štátu do USA, a využiť medzipristátie na svojej pravidelnej linke k preprave v ktoromkoľvek zmluvnom štáte do ktoréhokoľvek zmluvného štátu, a to všetko bez faktickej (materiálnej) reciprocity, ktorá je už formálne daná účasťou na predmetnom dohovore. Pochopiteľne o predmetnú formálnu reciprocitu malo záujem iba málo štátov (11), predovšetkým tie, ktoré leteckú prepravu samy vo väčšom meradle zatiaľ neprevádzkovali.¹³⁰

Keďže v povojnovom období sa dala predpokladať práve takáto situácia, USA na Chicagskej konferencii naliehali na prijatie *Dohody o piatich slobodách*. Napriek tomu, že svoj prístup zdôvodňovali poukazovaním na spravodlivé a rovnaké možnosti pre oblasť komerčného využívania medzinárodných leteckých liniek, účastnícke štáty chicagskej konferencie ich prístup odmietli, pretože jeho prijatím by sa znemožnilo alebo aspoň výrazne sťažilo budovanie ich vlastných leteckých spoločností.¹³¹ Vzhľadom k tomu, že štáty poväčšine o komerčnej leteckej preprave uzatvárali dvojstranné zmluvy zaručujúce aj materiálnu reciprocitu, a taktiež USA na túto prax neskôr pristúpili, následne 25. júla 1947

¹²⁹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 305. ISBN 9788080784140.

¹³⁰ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 286. ISBN 8086432572.

¹³¹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 305. ISBN 9788080784140.

vypovedali Dohodu (obávali sa totiž, aby neboli nastupujúcou konkurenciou vytlačení, nasledovali ich ďalšie štáty, vrátane Číny), v dôsledku čoho predmetná dohoda stratila svoj praktický význam (k dnešnému dňu ju ratifikovalo 11 štátov¹³²).¹³³ Cieľom Dohody bolo zabezpečiť mnohostrannú výmenu prepravných práv, ale nepodarilo sa to, pretože bola podpísaná a prijatá iba niekoľkými štátmi (niektoré s výhradami) a zostala väčšinou mŕtvym listom¹³⁴ a naopak opodstatnenosť si uchovala *Dohoda o dvoch slobodách*.

Od začiatku päťdesiatych rokov minulého storočia štáty pre úpravu civilnej leteckej dopravy preto využívali buď niektorú z dohôd prijatých v Chicagu v roku 1944, alebo dvojstranné dohody o leteckých službách. Povojnová prax potvrdila, že bilaterálna právna úprava prostredníctvom dohôd o leteckých službách sa po druhej svetovej vojne stala prevažujúcou metódou úpravy komerčných slobôd vzduchu, pretože bola pre zmluvné strany výhodná. Jej výhodnosť spočívala v tom, že každej zmluvnej strane garantovala plnú kontrolu nad leteckými spojeniami s iným štátom. Letecké spojenia uskutočňovali národní leteckí dopravcovia (tzv. *flag carriers*), ktorí ako jediní boli tiež držiteľia letových licencií a ich vlastníckmi či spoluvlastníkmi bývali ich domovské štáty. Dohody takisto určovali, ktoré letiská a za akých podmienok možno využívať pre leteckú dopravu, ustanovovali frekvenciu vzájomných letov, rozdelenie prepravnej kapacity medzi leteckými dopravcami a pod. Vo svojich dôsledkoch systém vytvorený takýmito dohodami v podstate vylučoval konkurenciu na poli prepravných služieb medzinárodnej leteckej dopravy, čo malo dopad na cenu leteniek, letiskových poplatkoch a pod. Tento systém sa aplikoval na pravidelnú medzinárodnú leteckú dopravu, zatiaľ čo nepravidelná doprava prostredníctvom charterových letov mala voľnejší režim.¹³⁵

Predmetná situácia viedla k uzavretiu prvej povojnovej dvojstrannej dohody o leteckých službách medzi Spojeným kráľovstvom a Spojenými štátmi americkými na bilaterálnej Bermudskej konferencii v roku 1946. Tzv. *Bermudská dohoda* zohrávala osobitnú úlohu pri rekonštrukcii leteckej dopravy vzťahov počas povojnového obdobia,

¹³² Dostupné na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transport_EN.pdf

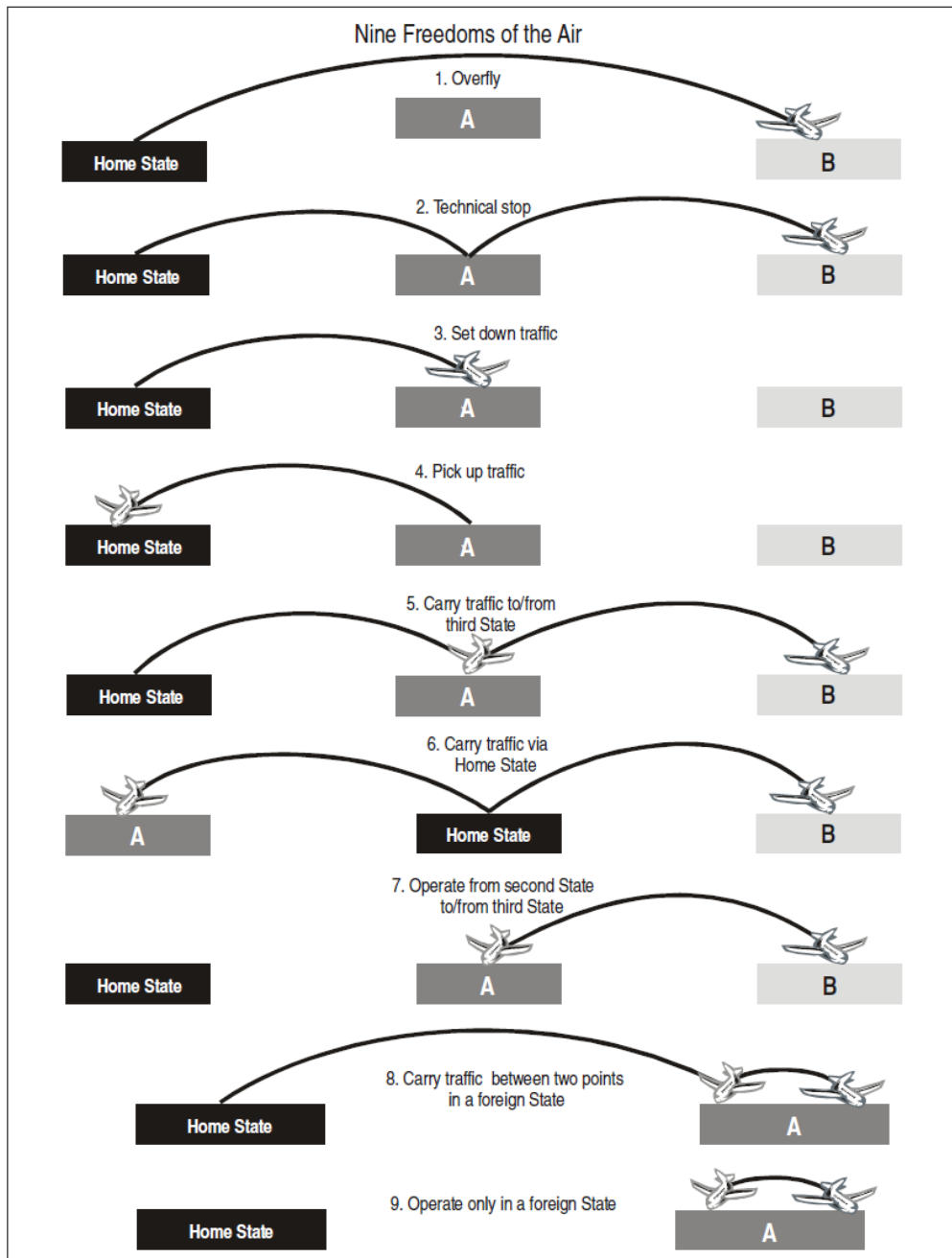
¹³³ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 286. ISBN 8086432572.

¹³⁴ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 11. ISBN 9781315297774.

¹³⁵ KLUČKA, Ján. *Mezinárodní právo veřejné. Všeobecná a osobitná část, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 306. ISBN 9788080784140.

pretože stanovila vzor pre stovky ďalších bilaterálnych dohôd o leteckých službách uzatvorených medzi štátmi počas nasledujúcich troch desaťročí.¹³⁶

Obrázok 1 Vzdušné slobody



Prameň: ICAO Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626, Part 4), CLYDE&CO. Brexit scenarios for business aviation. January 2018. s. 49

¹³⁶ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 11. ISBN 9781315297774.

Vyššie spomenutých päť „slobôd“ bolo oficiálne uznaných ako takých medzinárodnou zmluvou. V dôsledku toho sú všetky slobody nad rámec piatej slobody (6.-9. sloboda) charakterizované ICAO ako „tzv. slobody ovzdušia“: (vi) právo, pokiaľ ide o pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby na prepravu cez domovský štát dopravcu medzi dvoma ďalšími štátmi; (vii) právo, v súvislosti s pravidelnými medzinárodnými leteckými dopravnými službami udelené jedným štátom inému štátu na prepravu medzi územím udeľujúceho štátu a akýmkoľvek tretím štátom bez požiadavky zahrnutia do tejto operácie, akýkoľvek bod na území prijímacieho štátu, služba sa nemusí pripájať alebo rozšíriť o akúkoľvek službu do alebo z domovského štátu dopravcu; (viii) právo, vo vzťahu s pravidelnými medzinárodnými leteckými dopravnými službami na kabotážnu prepravu medzi dvoma miestami na území štátu udeľujúceho službu, ktorá vzniká alebo končí v domovskej krajine cudzieho dopravcu, alebo mimo územia udeľujúceho štátu (*consecutive cabotage*); a (ix) právo na kabotážnu prepravu udeľujúceho štátu na službu vykonávanú výhradne na území udeľujúceho štátu („*stand alone*“ *cabotage*).¹³⁷

1.2.3 Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný 7. decembra 1944 v Chicagu je základným právnym nástrojom, ktorý upravuje práva a povinnosti štátov vo vzťahu k medzinárodnému civilnému letectvu. Poskytuje právny rámec pre činnosti medzinárodného civilného letectva, ktorého mnohé aspekty sú podrobnejšie upravené inými mnohostrannými a dvojstrannými dohodami. Dohovor v podstate prevzal, ale do 96 článkov rozpracoval, právne princípy predchádzajúcich úprav, ktoré boli nahradené¹³⁸, a to v roku 1947, kedy predmetná nová úprava vstúpila do platnosti.¹³⁹

Na rozdiel od Parížskej konferencie v roku 1919 sa Chicagská konferencia zišla v období, keď letecká doprava nadobudla transkontinentálny rozmer (Lindbergov prelet Atlantického oceánu z USA do Európy v roku 1929) a jej zámerom bolo vytvorenie

¹³⁷ Dostupné na: <https://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>

¹³⁸ „Každý smluvní stát se zavazuje, že ihned, jakmile tato Úmluva nabude platnosti, vypoví Úmluvu o úpravě letectví podepsanou v Paříži dne 13. října 1919, nebo Úmluvu o obchodním letectví, podepsanou v Havaně dne 20. února 1928, je-li stranou některé z nich. Mezi smluvními státy nahrazuje tato Úmluva shora zmíněné Úmluvy pařížskou a havanskou.“ Článek 80, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹³⁹ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 285. ISBN 8086432572; DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 9. ISBN 9781315297774.

univerzálnej medzinárodnoprávnej úpravy civilného letectva, ktorá mala nahradiť regionálne dohody o civilnom letectve.¹⁴⁰

Chicagsky dohovor jasne odzrkadľuje kompromis medzi pozíciou viacerých štátov zameraných na úzku medzinárodnú reguláciu civilného letectva na jednej strane a pozíciou Spojených štátov amerických, ktorá na druhej strane uprednostňuje slobodu leteckého obchodu. ICAO bolo zriadené s hlavne technickými normotvornými povinnosťami týkajúcimi sa bezpečnosti letectva, pričom ekonomická regulácia leteckej dopravy bola ponechaná predovšetkým na dvojstranné dohody medzi štátmi. Od roku 1946, kedy bola uzavretá prvá poverovacia bilaterálna dohoda o medzinárodných leteckých službách, boli bilaterálne upravené vydania medzinárodných trás, určenie leteckých dopravcov, kapacita, frekvencia prevádzky a ostatné záležitosti leteckého obchodu. Regulácia taríf, poplatkov a sadziieb bola ponechaná na samoreguláciu konferenciami leteckého priemyslu, ktoré podliehajú vládnemu schváleniu. Možnosť zriadiť regionálne komisie pre leteckú dopravu bola ustanovená v neskoršom štádiu v článku 55 písm. a)¹⁴¹ Dohovoru.¹⁴²

Chicagský dohovor, buď potvrdením existujúcich zásad všeobecného medzinárodného práva alebo ustanovením nových, poskytuje právny rámec pre medzinárodné civilné letectvo. Možno spomenúť päť hlavných zásad:

1. *Zvrchovanosť vzdušného priestoru.* Článok 1 potvrdzuje pravidlo všeobecného medzinárodného práva, podľa ktorého „každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad svojim územím a pobrežnými vodami“. Zásada zvrchovanosti nad vzdušným priestorom je východiskom pre reguláciu väčšiny problémov medzinárodného vzdušného práva, napríklad prílet a odlet lietadiel, posádky, cestujúcich a nákladu a jurisdikciu nad nimi na regulačné účely alebo na vykonávanie trestného práva a aj osobitné pravidlá ochrany medzinárodného civilného letectva.¹⁴³

¹⁴⁰ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie.* Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 301. ISBN 9788080784140.

¹⁴¹ „Rada smí: a) bude-li se to jeviti vhodným a podle zkušeností žádoucím, zřídití podřízené letecko-dopravní komise na oblastním nebo jiném podkladě a určití skupiny států nebo leteckých dopravních podniků, s nimiž nebo jichž prostřednictvím smí jednati, aby se usnadnilo provádění účelů této Úmluvy;“ Článok 55, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁴² DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law.* WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention.* New York: Routledge, 2017. s. 10. ISBN 9781315297774.

¹⁴³ Zvyšné ustanovenia Parížskeho a Chicagského dohovoru obmedzili „úplnú a exkluzívnu zvrchovanosť“ uvedenú v článku 1 rôznymi spôsobmi, pričom určili, čo štáty musia a nesmú robiť. Prílohy obmedzujú túto zvrchovanosť ešte ďalej. Štáty sú ochotné vzdať sa zvrchovanosti s cieľom uľahčiť ich spoločný záujem zabezpečiť bezpečnosť a ochranu v komerčnej leteckej doprave. In: DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law.* DEMPSEY, Paul Stephen. *Introduction: Multilateral Conventions and Customary International Law.* New York: Routledge, 2017. s. 6. ISBN 9781315297774.

2. *Štátna príslušnosť lietadiel.* Chicagský dohovor v zásade vyžaduje, aby každé lietadlo, ktoré má záujem využívať podmienky Dohovoru, bolo registrované v zmluvnom štáte, a nie vo viacerých, ktorého štátnu príslušnosť bude potom mať (článok 17 a 18¹⁴⁴). Rada ICAO môže však podľa článku 77 Dohovoru povoliť, s výhradou záruk, ktoré má schváliť v každom jednotlivom prípade, spoločnú registráciu dvoch alebo viacerých štátov a kontroverzejšie medzinárodný zápis medzivládnej organizácii. Existencia štátnej príslušnosti civilného lietadla umožňuje prenášať výhody a povinnosti podľa medzinárodného práva, prostredníctvom príslušného štátu na lietadlo, všetky osoby a náklad na palube a ich prevádzkovateľom a vlastníkom, ako aj iným dotknutým osobám.¹⁴⁵
3. *Podmienky, ktoré sa majú splniť s ohľadom na lietadlá a uľahčenie plavby.* Okrem toho Dohovor v hlave V predpisuje rôzne ďalšie podmienky, ktoré musia splniť lietadlá zmluvných štátov, ktoré sa chcú zapájať do medzinárodného lietania. Dohovor zároveň ustanovuje pravidlá na uľahčenie a urýchlenie letu lietadlami medzi územiaми zmluvných štátov (hlava IV). Tieto pravidlá ďalej rozvíja organizácia ICAO, najmä v Prílohe 9 k Chicagskému dohovoru nazvanej Usporiadanie (*Facilitation*).
4. *Medzinárodná štandardizácia.* Chicagský dohovor okrem toho poskytuje ICAO pravidlá a postupy určené na podporu medzinárodnej štandardizácie regulačných a iných opatrení ovplyvňujúcich medzinárodné civilné letectvo, najmä leteckú navigáciu. Predmetná právomoc organizácie ICAO sa považuje za kvázi legislatívnu, pretože každý zmluvný štát je povinný bezodkladne oznámiť ICAO, kedy nebude dodržiavať ustanovenia označené ako „štandardy“ alebo „normy“ (článok 38¹⁴⁶).

¹⁴⁴ „Lietadla majú štátnu príslušnosť toho štátu, v ktorom sú zapsané do rejstříku.“ Článok 17, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944; „Lietadlo nemôže byť platne zapsané do rejstříku vo viac než jednom štáte, avšak jeho zápis môže byť prevedený z jedného štátu do druhého.“ Článok 18, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁴⁵ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space.* Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 7. ISBN 9780444862426.

¹⁴⁶ „Štát, ktorý sleduje, že mu není možno podrobiť se ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení, nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou neb řízením, když taková norma nebo řízení byly změněny, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy, lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod, stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíl mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou. Jde-li o změny mezinárodních norem, jest štát, který ve svých vlastních nařízeních nebo předpisech neučiní příslušných změn, povinen oznámiti to Radě do šedesáti dnů ode dne přijetí změny mezinárodní normy, anebo udati, co hodlá podniknouti. Rada pak všem ostatním státům ihned oznámí, v čem se

5. *Mierové riešenie sporov.* Napokon Chicagský dohovor v hlave XVIII zakotvuje princíp mierové urovnania sporov a priznáva Rade ICAO povinnú právomoc v sporoch medzi zmluvnými štátmi, ktoré sa týkajú výkladu alebo uplatňovania Dohovoru (článok 84¹⁴⁷), s možnosťou odvolania sa na Medzinárodný súdny dvor.¹⁴⁸ Článok 84 Dohovoru ustanovuje, že ak nejaký spor medzi dvoma alebo viacerými zmluvnými štátmi, ktorý sa týka výkladu alebo uplatňovania Dohovoru a jeho príloh, nemôže byť vyriešený rokovaním, spor na žiadosť ktoréhokoľvek štátu rozhodne Rada. Postup, ktorý sa má uplatniť pri riešení sporu, je stanovený v rokovacom poriadku pre urovanie rozdielov (ICAO doc. 7782/2). Podľa tohto rokovacieho poriadku funguje Rada ako súdny orgán; môže rozhodnúť na základe písomných podaní strán a usporiadať ústne vypočutia. Pred vydaním rozhodnutia sa pokúsi dohodnúť dohodu medzi stranami prostredníctvom priamych rokovaní alebo zmierom. Na tento účel môže Rada vymenovať zmierovateľa. Iba v prípade, že tieto pokusy zlyhajú, bude Rada postupovať a vynesie rozsudok.¹⁴⁹

Rovnako ako Parížsky dohovor z roku 1919, ani Chicagský dohovor neobsahoval pravidlo o výškovom ohraničení vzdušného priestoru, ktorý sa naďalej chápal ako siahajúci „do neba“. Dôvod bol ten, že v období prípravy Chicagského dohovoru medzinárodné spoločenstvo necítilo potrebu zaoberať sa touto otázkou, vzhľadom na nedostatok takých „nadzemských“ činností, ktoré by podnietili diskusiu o horných hraniciach vzdušného priestoru. Túto otázku nastolil až technologický vývoj od druhej polovice päťdesiatych rokov v dôsledku rozvoja kozmickej činnosti človeka, ktorá vyvolala viaceré problémy technickej, ale aj právnej povahy vrátane definovania kozmického priestoru a jeho dolnej

mezinárodní norma liší od příslušného předpisu tohoto státu.“ Článok 38, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁴⁷ „Nelze-li neshodu mezi dvěma nebo několika státy ve věci výkladu nebo provádění této Úmluvy a jejich příloh urovnati vyjednáváním, rozhodne o ní Rada, požádá-li o to některý stát, jehož se neshoda týká. Žádný člen Rady nesmí hlasovati, vyřizuje-li Rada rozepři, ve které jest tento stát stranou. Smluvní stát se smí s výhradou článku 85 odvolati do rozhodnutí Rady k rozhodčímu soudu ad hoc, ujednanému s ostatními stranami v rozepři, anebo k Stálému dvoru mezinárodní spravedlnosti. Takové odvolání jest oznámiti Radě do 60 dnů od přijetí oznámení o rozhodnutí Rady.“ Článok 84, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁴⁸ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space.* Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 7-8. ISBN 9780444862426.

¹⁴⁹ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law.* WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention.* New York: Routledge, 2017. s. 27-28. ISBN 9781315297774.

hranice. Ak by bol tento problém vyriešený, vzdušným priestorom štátu by sa rozumel priestor nachádzajúci sa nad jeho štátnym územím až po dolnú hranicu kozmického priestoru. Napriek viacerým doktrínam vedy medzinárodného práva a pokusom medzinárodného spoločenstva v rámci špecializovaných orgánov (v rámci OSN), hranica medzi vzdušným a kozmickým priestorom nebola jednoznačne určená. Tak v rámci Parížskeho dohovoru, ako aj Chicagského dohovoru suverenita štátov nad vzdušným priestorom sa prejavuje ich oprávneniami voči cudzím lietadlám nachádzajúcim sa v tomto priestore, pričom jej obsah podľa Chicagského dohovoru je v zásade identický ako podľa Parížskeho dohovoru. Vývoj po roku 1944 však potvrdil aj ďalšie práva a záväzky vyplývajúce zo suverenity štátu nad vzdušným priestorom, k „aktivovaniu“ ktorých dochádza pri nepovolenom vstupe cudzieho vojenského alebo civilného lietadla do vzdušného priestoru iného ako „domovského“ štátu. Medzinárodný súdny dvor vo svojom rozsudku v prípade *Nicaragua v USA* na margo takýchto prípadov uviedol: „K priamemu porušeniu zásady rešpektovania územnej suverenity štátu dochádza v prípade nepovoleného preletu štátneho územia lietadlom patriacim inému štátu, resp. takým, nad ktorým iný štát vykonáva svoju kontrolu.“¹⁵⁰ Zatiaľ čo voči cudziemu vojenskému lietadlu by sa v konečnom dôsledku mohla použiť aj ozbrojená sila, otázka jej použitia voči civilnému lietadlu je oveľa zložitejšia.¹⁵¹

Podľa článku 1 Chicagského dohovoru zmluvné štáty „uznávajú, že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojim územím“. Toto znenie poukazuje na to, že princíp štátnej suverenity nad vzdušným priestorom nebol vytvorený Chicagským dohovorom a neuplatňuje sa len na jeho zmluvné strany, ale bol uznaný iba v Dohovore ako pravidlo všeobecného medzinárodného práva, a preto sa vzťahuje aj na nezmluvné štáty.¹⁵²

Táto základná zásada všeobecne považovaná za zásadu medzinárodného zvykového práva a najskôr ustanovená v Parížskom dohovore z roku 1919, bolo opätovne potvrdená vo vzťahu ku všetkým štátom, vrátane štátov, ktoré nie sú zmluvnými stranami. Princíp mierového prechodu cez národný vzdušný priestor pre lietadlá iných zmluvných štátov, ako je uvedený v Parížskom dohovore, už nebol uznaný v Chicagskom dohovore, a to prevažne kvôli skúsenosti z druhej svetovej vojny. Ako bolo uvedené vyššie, práva preletu boli

¹⁵⁰ ICJ, Reports, 1986, pp. 3,128.

¹⁵¹ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 302-303. ISBN 9788080784140.

¹⁵² BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 297. ISBN 9780444862426.

mnohostranne vymenené v Dohode o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb, ale iba medzi jej zmluvnými stranami. Podľa článku 2 Dohovoru sa zásada suverenity vzťahuje na vzdušný priestor nad územnými plochami štátu a susednými teritoriálnymi vodami pod zvrchovanosťou, suverenitou, ochranou alebo mandátom štátu. Obmedzenia teritoriálnych vôd pobrežného štátu sú určené ustanoveniami článku 3 Dohovoru OSN o morskom práve (12 námorných míľ). Podobne podľa článku 49 toho istého dohovoru sa zvrchovanosť súostrovného štátu rozširuje na vzdušný priestor nad svojimi súostrovnými vodami, ktorý je ohraničený základnými líniami podľa článku 47. Zásada suverenity vzdušného priestoru sa však nevzťahuje na vzdušný priestor nad štátnej susediacej zóny alebo výhradnej hospodárskej zóny.¹⁵³

V dôsledku suverenity vzdušného priestoru územný štát môže odmietnuť povolenie kabotáže (článok 7¹⁵⁴), vyhlásiť zakázané oblasti (článok 9¹⁵⁵) a vyžadovať uplatňovanie

¹⁵³ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 11. ISBN 9781315297774.

¹⁵⁴ „Každý smluvní štát bude oprávnený odmietnuť letadlám jiných smluvních států povolení nakládati na jeho území cestující, poštu a zboží dopravované za odměnu nebo plat a určené do jiného místa na jeho území. Každý smluvní štát se zavazuje, že neučiní ujednání, kterým by se některému jinému státu nebo leteckému podniku jiného státu výslovně poskytovala některá tato výsada na podkladě výlučného práva, ani že neobdrží takovou výlučnou výsadu od některého jiného státu.“ Článek 7, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁵⁵ „a) Každý smluvní štát může z důvodů vojenské nezbytnosti nebo veřejné bezpečnosti jednotně omezit nebo zakázat létání letadel jiných států nad jistými oblastmi svého území, s výhradou však, že nebude v tomto směru činit rozdílu mezi letadly státu, jehož území jest dotčeno, používanými k pravidelným mezinárodním civilním leteckým dopravním službám a letadly jiných smluvních států, která jsou používána k podobným službám. Takovéto zakázané oblasti budou přiměřeného rozsahu a takové polohy, aby létání zbytečně nepřekážely. Popisy takovýchto zakázaných oblastí na území smluvního státu, jakož i veškeré jejich pozdější změny musí býti co nejdříve sděleny ostatním smluvním státům a Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. b) Každý smluvní štát vyhrazuje si též právo, za výjimečných okolností nebo po dobu naléhavé potřeby nebo v zájmu veřejné bezpečnosti dočasně omezit nebo zakázat, a to s okamžitou platností, létání nad celým svým územím nebo nad některou jeho částí, s podmínkou, že se takovéto omezení nebo zákaz bude vztahovati na letadla všech ostatních států bez rozdílu státní příslušnosti. c) Každý smluvní štát může podle předpisů, které vydá, žádati, aby každé letadlo, které vstoupí do oblastí zmíněných shora v odstavcích a) a b), přistálo, jakmile mu to bude možné, na některém letišti určeném na jeho území.“ Článek 9, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

svojich právnych predpisov a regulácie zahraničnými civilnými lietadlami na svojom území, s výhradou ustanovení dohovoru (Články 11 až 13¹⁵⁶).¹⁵⁷

Cudzí civilné lietadlá, ktoré vstúpili do vzdušného priestoru bez oprávnenia alebo ktoré nedodržiavajú základné pravidlá alebo sa na požiadanie nedokážu identifikovať, budú zachytené vojenskými lietadlami (článok 3*bis* písm. b) a c)), pri prísnom dodržiavaní medzinárodných predpisov, postupov a odpočívania stanovených v Prílohe 2 k Dohovoru (*Rules of the Air*). Zachytenie zvyčajne zahŕňa pokyny od samotného zachytenia lietadla, nadviazania komunikácie, identifikácie lietadla a pristátie na určenom letisku alebo, v prípade potreby, sprevádzanie zachyteného lietadla na určené letisko alebo zo zakázanej zóny. Je dôležité poznamenať, že tieto postupy uplatňované na civilné lietadlo neopravňujú alebo nepovoľujú použitie zbraní. Podľa článku 3*bis* písm. a) Dohovoru, sa štáty musia zdržať použitia zbraní proti lietadlám počas letu a v prípade zasiahnutia, životy osôb na palube a bezpečnosť lietadla nesmú byť ohrozené. Ustanovenia Charty OSN, najmä právo na sebaobranu podľa článku 51, zostávajú nedotknuté čo sa týka veľmi výnimočných okolností sebaobrany proti ozbrojenému útoku prostredníctvom civilných lietadiel.¹⁵⁸

V preambule Protokolu pozmeňujúceho Chicagský dohovor o článok 3*bis*, ktorý nadobudol platnosť v roku 1998, sa zdôrazňuje, že zmluvné strany si želajú opätovne potvrdiť zásadu nepoužitia zbraní voči civilným lietadlám za letu, pretože „elementárne zásady ľudskosti“ prikazujú zaručiť bezpečnosť a životy osôb na palube civilného lietadla.

¹⁵⁶ „Zákony a nařízení smluvního státu, kterými se upravují vstup letadel užívaných v mezinárodním létání na jeho území nebo výstup z něho, nebo které upravují provoz a létání těchto letadel, pokud jsou na jeho území, budou se vztahovati, s výhradou ustanovení této Úmluvy, na letadla všechsmluvních států bez ohledu na státní příslušnost, a tato letadla se jim podrobí při vstupu, výstupu a pobytu na území onoho státu.“ Článek 11, Chicagský dohovor o mezinárodním civilním letectví z 7. decembra 1944.

„Každý smluvní stát se zavazuje, že učiní opatření, aby bylo zajištěno, že každé letadlo letící nad jeho územím nebo pohybující se na jeho území, jakož i každé letadlo, jež nese značku jeho státní příslušnosti, ať se nachází kdekoliv, se podrobí platným tam pravidlům a předpisům, které se týkají letu a pohybu letadel. Každý smluvní stát se zavazuje udržovati své vlastní předpisy o těchto věcech největší možnou měrou ve shodě s předpisy, stanovenými čas od času podle této Úmluvy. Na širém moři budou platiti pravidla stanovená podle této Úmluvy. Každý smluvní stát se zavazuje, že zajistí stíhání všech osob, které by porušily předpisy v tom směru platné.“ Článek 12, Chicagský dohovor o mezinárodním civilním letectví z 7. decembra 1944.

„Zákonům a nařízením smluvního státu, které upravují přípuštění cestujících, posádek nebo zboží letadla na jeho území nebo výstup z něho, jakož i předpisům, které se týkají vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních pasů, cla a karantény, podrobí se tyto cestující, posádky nebo zboží sami nebo zástupcem při vstupu, výstupu nebo pobytu na území tohoto státu.“ Článek 13, Chicagský dohovor o mezinárodním civilním letectví z 7. decembra 1944.

¹⁵⁷ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 11-12. ISBN 9781315297774.

¹⁵⁸ *Ibid.* s. 12.

Rezolúcia Bezpečnostnej rady OSN 1067 (1996)¹⁵⁹ prijatá po tom, čo kubánske letecké sily 24. februára 1996 zostrelili dve civilné lietadlá, uvádza, že pravidlo o nepoužití sily voči civilnému lietadlu za letu je obyčajovým medzinárodným právom, kodifikáciu ktorého predstavuje čl. 3bis. Zmluvné strany Protokolu ďalej pripomínajú, že každý štát sa musí zdržať použitia sily voči lietadlu za letu a v prípade jeho zadržania nesmie byť ohrozená bezpečnosť lietadla a ani životy na jeho palube. Signatári Protokolu tiež uznávajú, že každý štát vykonávajúci suverenitu nad svojím vzdušným priestorom je oprávnený žiadať, aby cudzie lietadlo, ktoré sa ocitlo v jeho vzdušnom priestore bez povolenia, na jeho príkaz pristálo na určenom letisku a rovnaké právo mu vzniká aj vtedy, ak existujú rozumné dôvody pre domnienku, že takéto lietadlo je používané v rozpore s cieľmi Chicagského dohovoru. Každé civilné lietadlo je povinné podrobiť sa príkazu na pristátie a štáty sa zaväzujú zakotviť rešpektovanie príkazu do svojich právnych predpisov pod sankciami. Posledný záväzok ukladá zmluvným stranám zakázať úmyselného použitia akéhokoľvek civilného lietadla s miestom registrácie na svojom území na ciele v rozpore s Chicagským dohovorom. Príloha II k Chicagskému dohovoru detailne upravuje procedúry používané na zadržanie civilného lietadla, pričom sa opätovne zdôrazňuje, že zasahujúce lietadlo sa musí vo všetkých prípadoch zdržať použitia zbraní.¹⁶⁰ Problematike leteckej bezpečnosti sa podrobnejšie venujeme v kapitole *Bezpečnosť leteckej dopravy*.

Parížsky dohovor vo svojej dobe nijako neupravoval prevádzkovanie pravidelných komerčných leteckých liniek, avšak pre trvajúce rozpory v tejto otázke ani Chicagský dohovor neobsahoval predmetnú problematiku. Cieľom konferencie v Chicagu v roku 1944 bolo poskytnúť práva lietadlám zmluvných štátov, či už vykonávajú pravidelné letecké služby alebo nepravidelné lety, aby lietalí cez územia iných zmluvných štátov. Niekoľko kompromisov bolo dosiahnutých pri nepravidelných letov upravených v článku 5¹⁶¹, ktorý

¹⁵⁹ UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. *Resolution 1067 (1996)*. S/RES/1067 (1996). 26 July 1996. Dostupné na: [http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1067%20\(1996\)&Lang=E&Area=UNDOC](http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&DS=S/RES/1067%20(1996)&Lang=E&Area=UNDOC)

¹⁶⁰ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 303-304. ISBN 9788080784140.

¹⁶¹ „Každý smluvní stát se shoduje na tom, že veškerá letadla jiných smluvních států, která nejsou používána při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách, budou oprávněna, jsouce vázána předpisy této Úmluvy, přilétávatí na jeho území, nebo je transitně, aniž přistanou, přelétávatí, jakož i přistávatí pro potřeby nikoliv obchodní, aniž jest třeba, aby k tomu obdržela předem svolení, a s výhradou, že přelétávaný stát jest oprávněn žádati, aby se přistálo. Každý smluvní stát si však vyhrazuje právo z důvodů bezpečnosti letu žádati, aby letadla, která hodlají letěti nad oblastmi nepřístupnými nebo nedostatečně vybavenými leteckými pomocnými zařízeními, sledovala předepsané letecké cesty nebo si pro takové lety vyžádala zvláštní svolení. Jsou-li tato letadla používána k dopravě cestujících, zboží nebo pošty za odměnu nebo plat mimo pravidelné mezinárodní civilní letecké dopravní služby, budou rovněž oprávněna, jsouce vázána ustanovením čl. 7, přijímatí nebo vykládatí cestující, zboží nebo poštu, s výhradou, že stát, ve kterém se toto

je v praxi však viac známy svojím porušovaním ako dodržiavaním. Článok 6¹⁶², ktorý je založený na princípe zvrchovanosti, je príkladom zlyhania v dosiahnutí dohody o mnohostrannej výmene práv pre pravidelné medzinárodné letecké služby tým, že stanovuje, že môžu byť prevádzkované na území zmluvného štátu len s jeho povolením.¹⁶³ V roku 1946 Spojené štáty a Spojené kráľovstvo uzavreli prvú povojnovú dvojstrannú dohodu o leteckých službách, ktorá sa stala známa ako „Bermudská dohoda“. Slúžila ako vzor rozsiahlej siete dvojstranných dohôd o medzinárodných pravidelných leteckých službách, ktoré sa rozvíjali počas povojnového obdobia, keď sa rozšírili siete medzinárodných dopravcov.¹⁶⁴

V dôsledku požiadavky predchádzajúceho povolenia na pravidelné letecké dopravné služby v článku 6 sa práva plánovaných lietadiel na prelety a prepravné práva musia udeliť viacstranne alebo dvojstranne mimo Dohovoru. Ako sa už uviedlo, práva na prelety boli udelené multilaterálne do *Dohody o medzinárodnej tranzitnej leteckej preprave* (nazývanej aj *Dohoda o dvoch slobodách*), ktorá zabezpečuje vzájomnú výmenu práv na leteckú prepravu medzi jej 130 zmluvnými štátmi. Práva na prepravu leteckou dopravou zahŕňajú právo preletieť ponad územie iného štátu bez zastavenia (tzv. prvá sloboda), ako aj právo preletov so zastavením na technické účely, t. j. na iné účely, ako sú cestujúci, náklad alebo pošta (tzv. druhá sloboda). Medzi štátmi, ktoré nie sú zmluvnými stranami Dohody, sa letecké prepravné práva na pravidelné lety musia dohodnúť na bilaterálnom základe alebo sa majú získať na základe osobitného povolenia. Dopravné práva sú obchodné práva, a to právo na let na územie iného štátu, aby sa prepravovali cestujúci, náklad alebo poštové zásielky na komerčné účely. Zahŕňajú práva tretej, štvrtej a piatej slobody, konkrétne právo prepravovať cestujúcich, náklad alebo poštu na miesto v inom štáte, právo vziať na palubu cestujúcich, náklad alebo poštu v inom štáte na prepravu do domovského štátu leteckého dopravcu a právo prepravovať cestujúcich, náklad alebo poštu z iného štátu na územie tretieho štátu. Niekedy sa práva šiestej, siedmej, ôsmej a deviatej slobody považujú za prepravné práva. Ako sa už uviedlo, *Medzinárodná dohoda o leteckej doprave* (nazývaná aj *Dohoda o piatich slobodách*) bola pokusom zabezpečiť vzájomnú výmenu dopravných práv,

nakládání a vykládání děje, jest oprávněn stanoviti předpisy, podmínky nebo omezení, jež uzná za vhodné.“ Článok 5, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁶² „Žádná pravidelná mezinárodní letecká dopravní služba nesmí býti provozována nad územím smluvního státu nebo na něm, leč se zvláštním svolením nebo jiným zmocněním tohoto státu, a v souhlase s podmínkami takového svolení nebo zmocnění.“ Článok 6, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁶³ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 8. ISBN 9780444862426.

¹⁶⁴ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 12. ISBN 9781315297774.

avšak bez úspechu. Preto od uzavretia dvojstrannej Bermudskej dohody medzi Spojenými štátmi americkými a Spojeným kráľovstvom v roku 1946 boli prepravné práva predmetom rokovania a výmeny prevažne bilaterálne medzi štátmi.¹⁶⁵

Medzinárodné nepravidelné letecké služby (najmä charterové lety a nekomerčné lety) sa na druhej strane riadia článkom 5 Dohovoru. Lietadlá vykonávajúce takéto služby majú právo „viazané predpismi tohto Dohovoru, uskutočňovať lety na územie štátu, alebo prelietavať bez pristátia a pristávať na nekomerčné účely, bez toho, aby bolo potrebné získať predchádzajúce povolenie“. Ak sú však takéto lety vykonávané na komerčné účely, posledná veta článku 5 je reštriktívna, keď sa ustanovuje, že územný štát môže uložiť „predpisy, podmienky alebo obmedzenia, ktoré uzná za vhodné“. Na tomto základe mnohé štáty vydali vnútroštátne predpisy upravujúce podmienky obchodných charterových služieb a iných komerčných nepravidelných letov na a z ich územia. Niekoľko štátov upravilo obchodné charterové služby aj v dvojstranných dohodách o leteckých službách.¹⁶⁶

Obchodné a nekomerčné nepravidelné medzinárodné letecké dopravné služby využívajú osobitný právny režim ustanovený článkom 5 Chicagského dohovoru o „práve nepravidelného letu“. Podľa odseku 1 tohto ustanovenia, každé lietadlo civilného letectva má právo letieť, nepretržitý prelet cez územie zmluvného štátu alebo zastaviť z technických dôvodov bez toho, aby bolo potrebné získať predchádzajúce povolenie od štátu, na ktorého územie sa let má vykonať za predpokladu, že lietadlo je registrované v zmluvnom štáte a „nie je zapojené do pravidelnej medzinárodnej leteckej dopravy“. Samotný text ustanovenia sa nevzťahuje na „nepravidelnú leteckú dopravu“ a predmetný výraz nie je definovaný inde v Dohovore. Pri určovaní, či lietadlo „nie je zapojené do pravidelnej medzinárodnej dopravy“ a tým má nárok na právo podľa článku 5, je užitočné odvolávať sa na definíciu pojmu „pravidelná medzinárodná letecká doprava“ prijatá Radou ICAO v roku 1952, majúc na pamäti, že sa chápe ako flexibilné usmernenie pre interpretáciu a uplatňovanie článku 5. V tejto súvislosti Rada ICAO definovala „pravidelnú medzinárodnú leteckú dopravu“ ako sériu letov, ktorá má všetky nasledovné vlastnosti:

- a) prechádza cez vzdušný priestor nad územím viacerých štátov;
- b) vykonáva sa lietadlom na prepravu cestujúcich, pošty alebo nákladu za odplatu takým spôsobom, že každý let je prístupný verejnosti; a

¹⁶⁵ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 14-15. ISBN 9781315297774.

¹⁶⁶ *Ibid.* s. 12.

- c) je ovládaná tak, aby slúžila na prevádzku medzi tými istými dvomi alebo viacerými bodmi, a to buď podľa uverejneného cestovného poriadku alebo pri takých pravidelných alebo častých letoch, ktoré predstavujú rozpoznateľne systematické série.

Jediný let nepredstavuje pravidelnú medzinárodnú leteckú dopravu, ktorá podľa definície pozostáva zo série letov. V poznámkach k uplatneniu definície sa ďalej zdôrazňuje, že hlavné prvky a), b) a c) majú kumulatívny charakter, takže „ak pri sérii letov chýba niektorá z vlastností (...) séria nemôže byť klasifikovaná ako pravidelná medzinárodná letecká služba“ a bude namiesto toho klasifikovaná ako nepravidelná letecká doprava. Neobchodné alebo „nerealizované“ operácie alebo operácie, ktoré nie sú prístupné verejnosti, sú podľa definície klasifikované ako nepravidelné. V dôsledku ustanovení obsiahnutých v článku 5 Chicagského dohovoru sa spravovanie medzinárodných nepravidelných služieb vo všeobecnosti riadilo pravidlami prijatými jednotlivými štátmi s niekoľkými bilaterálnymi a multilaterálnymi dohodami, ktoré vytvárajú harmonizovanejší rámec pre komerčné nepravidelné služby na regionálnom základe.¹⁶⁷

Prevádzka medzinárodných komerčných letov, či už pravidelných alebo nepravidelných, v praxi vyžaduje povolenie alebo oprávnenie od všetkých dotknutých štátov. V súčasnosti je to zvyčajne príslušný štát leteckého prevádzkovateľa, a nie štát registrácie, ktorý povolí prevádzku alebo prevádzkovateľ takýchto medzinárodných letov získa oprávnenie od dotknutých štátov. Pokiaľ ide o pravidelnú dopravu, štáty, ktoré sú zmluvnými stranami mnohostrannej *Dohody o medzinárodnej leteckej prepravnej službe* z roku 1944, si navzájom vymieňajú prepravné práva svojich leteckých spoločností, ale inak podliehajú pomerne podrobným podmienkam obsiahnutých v dvojstranných dohodách s dodatočnými memorandami o porozumení a obchodnými dohodami, ktoré sú väčšinou dôverné a reštriktívne. Dohody upravujúce nepravidelné lety, podľa ktorých sú rôzne formy charterových letov bežne zahrnuté, aj keď niektoré môžu byť dosť pravidelné, sú obvykle zhrnuté a môžu byť dosť neformálne. Existujú regionálne mnohostranné dohody o obchodných právach na nepravidelné letecké služby, najmä v Európe. Rada ICAO z roku 1952 prijala nezáväznú definíciu pravidelnej medzinárodnej leteckej dopravy, ale štáty sa môžu z dôvodu vhodnosti odchýliť od definície, v závislosti či si prajú, aby bola prísne regulovaná.¹⁶⁸

¹⁶⁷ CLYDE&CO. *Brexit scenarios for business aviation. January 2018.* s. 50-51.

¹⁶⁸ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space.* Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 9. ISBN 9780444862426.

Článok 17 Dohovoru stanovuje zásadu, že lietadlá majú štátnu príslušnosť štátu, v ktorom sú registrované. Podľa článku 18 nemôže byť lietadlo platne registrované vo viac ako jednom štáte, ale jeho registrácia môže byť zmenená z jedného štátu do druhého. Článok 19 ustanovuje, že takáto registrácia sa vykoná v súlade so zákonmi a predpismi registrujúceho štátu. Na tento účel každý štát vedie register civilných lietadiel. Vo väčšine štátov existuje samostatný register štátnych lietadiel, ktoré sú definované ako lietadlá používané vo vojenských, colných a policajných službách v článku 3 písm. b) Dohovoru.¹⁶⁹

Oddiel 5 Medzinárodnej dohody o tranzite leteckých dopravných služieb, ako aj väčšina dvojstranných dohôd o leteckej doprave zabraňujú „vlajkám výhod“ (*flags of convenience*) v medzinárodnom civilnom letectve tým, že sa požaduje, aby bolo zverené podstatné vlastníctvo a účinná kontrola príslušného podniku leteckej dopravy a/alebo prevádzkových lietadiel štátnym príslušníkom príslušného štátu registrácie.

Všetky lietadlá vykonávajúce medzinárodnú leteckú dopravu, či už komerčné, nekomerčné alebo všeobecné letectvo, musia mať označenie štátnej príslušnosti a registračné značky tak, aby umožňovali identifikáciu. Príloha 7 k Dohovoru „Štátna príslušnosť a registrácia lietadla“, ktorá je založená na článkoch 17 až 20 Dohovoru, stanovuje normy a postupy používania písmen, čísel a iných grafických symbolov, ktoré sa majú používať na účely štátnej príslušnosti a registračné značky lietadla. Určuje tiež, kde na rôznych typoch lietadiel sa budú nachádzať. V Prílohe sú stanovené postupy zmluvným štátom ICAO pri výbere štátnych značiek štátnej príslušnosti zo symbolov štátnej príslušnosti používaných v rádiových volacích znakov pridelených Medzinárodnou telekomunikačnou úniou (ITU).

Článok 7¹⁷⁰ Dohovoru umožňuje spoločné prevádzkové organizácie. Príloha 7 preto definuje pojem spoločná značka, registrujúci orgán spoločnej značky a medzinárodná prevádzková agentúra, aby sa umožnilo registrovať lietadlá prevádzkované spoločnými organizáciami alebo agentúrami na inom ako národnom základe. Každý medzinárodnej prevádzkovej agentúre môže byť pridelená osobitná spoločná značka vybraná zo symbolov pridelených ITU. V praxi sa tieto zariadenia používajú len v niekoľkých prípadoch. V

¹⁶⁹ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 12-13. ISBN 9781315297774.

¹⁷⁰ „Každý smluvní štát bude oprávnené odmietnuť letadlám jiných smluvních států povolení nakládati na jeho území cestující, poštu a zboží dopravované za odměnu nebo plat a určené do jiného místa na jeho území. Každý smluvní štát se zavazuje, že neučiní ujednání, kterým by se některému jinému státu nebo leteckému podniku jiného státu výslovně poskytovala některá tato výsada na podkladě výlučného práva, ani že neobdrží takovou výlučnou výsadu od některého jiného státu.“ Článok 7, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

Prílohe sú uvedené aj vzorové registračné osvedčenia pre zmluvné štáty. Podľa článku 29¹⁷¹ Dohovoru, každé lietadlo musí mať na palube vždy svoju registráciu.

V súlade s článkom 31 Dohovoru sa „každému lietadlu vykonávajúcemu medzinárodnú plavbu poskytne osvedčenie o letovej spôsobilosti vydané alebo uznané za platné štátom, v ktorom je registrované“. Toto pravidlo upravuje medzinárodnú zodpovednosť štátu registrácie, ktorý vydal osvedčenie o letovej spôsobilosti lietadla. Štát registrácie je preto medzinárodne zodpovedný za nepretržitú bezpečnosť lietadla a musí dodržiavať bezpečnostný dohľad, pokiaľ ide o pravidelnú údržbu a opravu lietadla. V prípade prenajatých a charterových lietadlách môžu byť funkcie bezpečnostného dohľadu prevedené zo štátu registrácie na štát prevádzkovateľa prenajatého lietadla v súlade s dohodou o prevode medzi týmito dvoma štátmi v súlade s článkom 83*bis* Dohovoru.

V súlade s článkom 32 Dohovoru „piloti a ostatní členovia lietajúcej posádky každého lietadla vykonávajúceho medzinárodný let musia mať osvedčenia o spôsobilosti a licencie vydané alebo uznané za platné štátom, v ktorom je lietadlo registrované. Každý zmluvný štát si však vyhradzuje právo odmietnuť, uznať na účely letu nad svojim vlastným územím osvedčenia o spôsobilosti a licencie udelené ktorémukoľvek z jeho štátnych príslušníkov iným zmluvným štátom.“ Licencovanie znamená medzinárodnú zodpovednosť štátu, ktorý vydal povolenie podľa článku 32, o kvalifikácii a zdravotnej spôsobilosti držiteľa osvedčenia.

Článok 33 ustanovuje, že „osvedčenia o letovej spôsobilosti vydané alebo uznané zmluvným štátom, v ktorom je lietadlo registrované, musia byť uznané za platné inými zmluvnými štátmi za predpokladu, že požiadavky, na základe ktorých boli takéto osvedčenia vydané alebo uznané, spĺňajú minimálne podmienky, ktoré môžu byť z času na čas stanovené podľa Dohovoru“.¹⁷²

V neposlednom rade hlava XVIII Chicagského dohovoru zakotvuje princíp mierové urovnania sporov. V súlade s článkom 84 Dohovoru sa voči takému rozhodnutiu Rady môže strana odvolať buď na Medzinárodný súdny dvor, alebo ak jedna zo strán neuznáva súdnu právomoc Medzinárodného súdneho dvora, tak na *ad hoc* rozhodcovský súd. V prípade

¹⁷¹ „Každé lietadlo smluvného štátu, používané k medzinárodnému létání, musí v souhlase s podmínkami stanovenými touto Úmluvou vésti s sebou tyto doklady: a) své osvědčení o zápisu do rejstříku, b) své osvědčení o způsobilosti k letu, c) náležitě letecké legitimace každého člena posádky, d) svůj cestovní deník, e) je-li vyzbrojeno radiovým přístrojem, povolení pro letadlovou radiostanici, f) dopravuje-li cestující, seznam jejich jmen, jakož i míst odletu a určení, g) dopravuje-li zboží, manifest a podrobné prohlášky o zboží.“ Článek 29, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁷² DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 13-14. ISBN 9781315297774.

nedostatku dohody o rozhodcovskom *ad hoc* tribunáli rozhodne o odvolaní osobitný arbitrážny súd zriadený podľa článku 85¹⁷³ Dohovoru. Rozhodnutie vydané v odvolaní je konečné a záväzné.¹⁷⁴

Pri uplatňovaní týchto ustanovení Rada doteraz riešila päť sporov, z ktorých tri boli vyriešené priamymi rokovaniami medzi stranami, ktoré vyvolala Rada, a dva ďalšie boli vyriešené zmierovacím výborom predsedu Rady. V žiadnom z týchto prípadov nebolo potrebné formálne rozhodnutie Rady o veci samej. Avšak v jednom prípade (USA v. 15 členských štátoch EÚ) bolo prijaté oficiálne rozhodnutie Rady s hlasovaním o procedurálnych námietkach jednej zo zmluvných strán. Jedná sa o tieto spory:

1. *India v Pakistan* (1952), pokiaľ ide o zákonnosť zakázanej oblasti zriadenej Pakistanom podľa článkov 5, 6 a 9 Dohovoru. Spor sa riešil prostredníctvom priamych rokovaní medzi stranami, ktoré vyvolala Rada.
2. *Spojené kráľovstvo v Španielsku* (1967), pokiaľ ide o zákonnosť zakázanej oblasti zriadenej Španielskom v blízkosti gibraltárskeho letiska podľa článku 9 písm. a) Dohovoru. Spor sa odložil *sine die* a následne sa vyriešil priamym rokovaním.
3. *Pakistan v India* (1971) o pozastavení letov pakistanských lietadiel nad územím Indie na základe článku 5 Dohovoru. India predložila predbežné námietky proti právomoci Rady, ktoré Rada zamietla. India sa potom odvolala na Medzinárodný súdny dvor, ktorý potvrdil rozhodnutie Rady. Strany potom spoločne prerušili konanie pred Radou a urovnali spor prostredníctvom priamych rokovaní.
4. *Kuba v USA* (1996), USA odmietala právo na prelety kubánskych lietadiel na pravidelné lety medzi Kubou a Kanadou. Po vypočutí návrhov strán Rada vymenovala svojho predsedu za zmierovateľa. V dôsledku zmierovacieho

¹⁷³ „Jestliže smluvní stát, který jest stranou v rozepři, v níž se do rozhodnutí Rady podává odvolání, nepřijal stanov Stálého dvoru mezinárodní spravedlnosti a nemohou-li se smluvní strany, které jsou stranami v rozepři, dohodnouti na volbě rozhodčího soudu, jmenuje každá smluvní strana, která jest stranou v rozepři, jednoho rozhodčího a rozhodčí jmenují rozsudího. Jestliže některý smluvní stát, který jest stranou v rozepři, opomene jmenovati rozhodčího v době tří měsíců ode dne, kdy bylo podáno odvolání, bude rozhodčí jmenován jménem tohoto státu předsedou Rady ze seznamu způsobilých a upotřebitelných osob, zřízeného Radou. Jestliže se do třiceti dnů nemohou rozhodčí dohodnouti o rozsudím, jmenuje ho předseda Rady ze seznamu právě zmíněného. Rozhodčí a rozsudí budou pak tvořiti společně rozhodčí soud. Rozhodčí soud, zřízený podle ustanovení tohoto nebo předešlého článku, stanoví si své vlastní řízení a činí rozhodnutí většinou hlasů, s výhradou však, že Rada může rozhodnouti o otázkách řízení, kdyby došlo k průtahům, které by pokládala za přílišné.“ Článek 85, Chicagský dohovor o mezinárodním civilním letectve z 7 decembra 1944.

¹⁷⁴ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 28. ISBN 9781315297774.

konania strany dospeli k dohode, ktorá bola oficiálne zaregistrovaná v Rade a stanovila práva na prelety kubánskych lietadiel nad územím USA, s výhradou určitých obmedzení.

5. *USA v 15 členských štátov Európskej únie* (2000), pokiaľ ide o zákonnosť takzvaného „*hush-kit*“ nariadenia Európskej únie (EÚ) podľa Dohovoru a súvisiacich ustanovení¹⁷⁵. 15 členských štátov EÚ predložilo predbežné námietky voči právomoci Rady, ktoré Rada odmietla. Po vypočutí strán vo veci samej Rada vymenovala svojho predsedu ako zmierovateľa. V dôsledku zmierovacieho konania EÚ zrušila predmetné nariadenie a nahradila ho smernicou 2002/30/ES¹⁷⁶ prijateľnou pre všetky strany vrátane USA. Prípád sa následne vysporiadal medzi stranami a dohoda bola formálne zaregistrovaná v Rade.

Súdne funkcie by sa mali odlišovať od kvázi súdnych funkcií podľa článku 54 písm.

n) Dohovoru. Podľa tohto článku Rada „*zkoumá otázky týkajúce sa Úmluvy, ktoré jí predloží některý smluvní stát.*“ Rada môže v dôsledku diskusie vyjadriť stanoviská, vydávať vyhlásenia, vydávať odporúčania alebo prijímať rozhodnutia vo forme uznesenia Rady podľa potreby podľa rokovacieho poriadku Rady. V tejto kvázi súdnej funkcii Rada riešila početné sťažnosti, napríklad *Konžská republika v Rwanda a Uganda* (štátne únosy civilných lietadiel a iné záležitosti), *PLO v Izrael* (zničenie letiska v Gaze), *Kuba v USA* (porušenie kubánskeho vzdušného priestoru), *Samoa a Tonga v Fidži* (zmena spoločnej hranice) a ďalšie prípady. Urovnanie sporov podľa článku 54 písm. n) Dohovoru bude mať často výhodu väčšej flexibility, ako aj menšej publicity pre strany sporu.¹⁷⁷

¹⁷⁵ Nariadenie Rady (ES) č. 925/1999 z 29. apríla 1999 o registrácii a prevádzkovaní určitých druhov civilných podzvukových prúdových lietadiel v rámci Spoločenstva, ktoré boli modifikované a opätovne potvrdené ako osvedčenia, ktoré spĺňajú normy časti I kapitoly 3 časti I prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, tretie vydanie (júl 1993). Dostupné na: <http://data.europa.eu/eli/reg/1999/925/oj>.

¹⁷⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách spoločenstva. Dostupná na: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/30/oj>. Už nie je účinné, dátum ukončenia platnosti 12.6.2016. Zrušené Nariadením Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES. Dostupné na: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj>

¹⁷⁷ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. WEBER, Ludwig. *The Chicago Convention*. New York: Routledge, 2017. s. 28-29. ISBN 9781315297774.

1.2.4 Ďalšia medzinárodnoprávna úprava leteckej dopravy

Otázky právnej úpravy vlastnej prepravy osôb a tovaru letecky upravuje zásadne vnútroštátne právo, avšak k jeho obsahovému priblíženiu či unifikácii bol prijatý pomerne veľkým počtom štátov, k dnešnému dňu 152 štátov¹⁷⁸, (*Varšavský*) *Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu* z roku 1929. Dohovor sa vzťahuje na medzinárodnú prepravu osôb, batožiny a tovaru vykonávaných lietadlom za úhradu alebo na prenájom, ako aj na bezplatnú prepravu lietadlom vykonaným leteckým dopravným podnikom.¹⁷⁹ Podstatná časť jeho obsahu bola venovaná otázkam zodpovednosti prepravcu v prípadoch najmä havárií, ktoré spôsobili smrť, zranenia a iné telesné poškodenia cestujúcich. Vychádza pritom z prezumpcie zavinenia prepravcom, taktiež z limitujúcej maximálnej čiastky odškodnenia, ktorá sa však neuplatní vtedy, ak prepravcovi je preukázané úmyselné spôsobenie škody či znalosť rizika, ktorému vystavil cestujúcich.¹⁸⁰ Varšavský dohovor otvoril jeden z najúspešnejších systémov jednotného medzinárodného práva zjednotením hmotnoprávných právnych predpisov zmluvných strán o zodpovednosti dopravcov v medzinárodnej leteckej doprave a stanovení inštitúcií, kde môžu byť podané žaloby. Predmetná medzinárodná úprava je vysoko účinná tým, že je povinná a navyše bez akýchkoľvek ďalších možných úkonov, ktoré môžu vzniknúť pri preprave.¹⁸¹

V oblasti leteckej dopravy bola uzavretá zmluvná úprava upravujúca objektívnu zodpovednosť a to v (*Rímskom*) *Dohovore o škode spôsobenej cudzími lietadlami tretím stranám na zemi* z roku 1952. Ratifikovalo ho, ale len 51 štátov¹⁸², medzi ktorými nie je žiaden, v ktorom by boli registrované významné letecké spoločnosti.¹⁸³ Okrem snahy o zjednotenie množstva vnútroštátnych zákonov v tejto oblasti, Rímsky dohovor má dva hlavné ciele. Na jednej strane bolo potrebné zabezpečiť primerané odškodnenie za škody spôsobené na povrchu zahraničnými lietadlami nevinným osobám, ktoré boli vystavené riziku, ktoré nemohli ani predvídať, ani mu zabrániť. Na druhej strane bolo potrebné zabezpečiť prevádzkovateľa proti zničujúcim následkom „katastrofy“ tým, že stanovil

¹⁷⁸ Dostupné na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf

¹⁷⁹ SAND, Peter et al.. *An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War*. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1). s. 37-38.

¹⁸⁰ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. I. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 287. ISBN 8086432572.

¹⁸¹ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 10. ISBN 9780444862426.

¹⁸² Dostupné na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Rome1952_EN.pdf

¹⁸³ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. I. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 287. ISBN 8086432572.

obmedzenie jeho zodpovednosti a jeho poistenie proti riziku, o ktorom sa predpokladalo, že by mal niesť.¹⁸⁴ V roku 1978 bol prijatý Montrealsky dodatok predovšetkým na zvýšenie týchto limitov. Vzdušné právo sa tiež zaoberá rôznymi formami zodpovednosti vrátane zodpovednosti za výrobky, zodpovednosti za leteckú kolíziu a zodpovednosti agentúr na kontrolu letovej prevádzky. Niektorými z týchto tém sa už niekoľko rokov zaoberá právny výbor ICAO.¹⁸⁵

Nová úprava bola prijatá v *(Montrealskom) Dohovore o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu* (1999), ktorá v mnohom odstránila predchádzajúcu normatívnu roztrieštenosť spôsobenú množstvom pozmeňujúcich protokolov k Varšavskému dohovoru, ako aj s tým súvisiacu rôznosť zmluvných štátov.¹⁸⁶

1.2.5 Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO)

Chicagsky dohovor vytvoril aj *Medzinárodnú organizáciu pre civilné letectvo* so sídlom v Montreale, ktorá sa od svojho vzniku 4. apríla 1947 sústreďuje na riešenie technických, administratívnych a právnych otázok vyvolaných rozvojom medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Ich podrobná úprava má podobu príloh k Chicagskému dohovoru. Do súčasného obdobia ich ICAO pripravilo celkom 19¹⁸⁷, zaoberajú sa rôznymi otázkami, ktoré priniesol povojnový vývoj medzinárodnej leteckej dopravy, napríklad meteorologické letecké služby, registrácia lietadiel a ich štátna príslušnosť, letiská, zaistenie bezpečnosti civilného letectva proti rôznym nezákonným zásahom, bezpečná preprava nebezpečných materiálov a pod. Okrem tejto aktivity pripravuje aj návrhy medzinárodných dohovorov z oblasti medzinárodného civilného letectva.¹⁸⁸ ICAO je zodpovedné za reguláciu mnohých technických aspektov medzinárodného civilného letectva. V dôsledku toho bola jurisdikcia ICAO rozšírená na také záležitosti ako licencovanie lietadiel, osvedčovanie letovej

¹⁸⁴ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 145.

¹⁸⁵ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 10. ISBN 9780444862426.

¹⁸⁶ ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. s. 288. ISBN 8086432572.

¹⁸⁷ Personnel Licensing, Rules of the Air, Meteorological Service for International Air Navigation, Aeronautical Charts, Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations, Operations of Aircraft, Aircraft Nationality and Registration Marks, Airworthiness of Aircraft, Facilitation, Aeronautical Telecommunications, Air Traffic Services, Search and Rescue, Aircraft Accident Investigation, Aerodromes, Aeronautical Information Services, Environment Protection, Aviation Security, the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, Safety Management. Dostupné na:

<https://infrastructure.gov.au/aviation/international/icao/annexes/index.aspx>.

¹⁸⁸ KLUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. s. 306-307. ISBN 9788080784140.

spôsobilosti, registrácia lietadiel, medzinárodné prevádzkové normy a kontrola vzdušných ciest a komunikácie. Okrem bezpečnosti a navigácie ICAO taktiež prevzalo vedúcu úlohu v otázkach ochrany životného prostredia a bezpečnosti, jurisdikčné oblasti, ktoré sa pôvodne nepredpokladali pri vypracovaní Dohovoru. ICAO vydáva normy a doporučené postupy (*Standards and Recommended Practices*, SARP), ktoré 192 členských štátov sú povinné uplatňovať jednotne, pokiaľ to nepovažujú za nepraktické. Spomínané SARP a politiky používajú členské štáty ICAO, aby zabezpečili, že ich prevádzku a predpisy civilného letectva zodpovedajú globálnym normám, čo zase umožňuje, aby viac ako 100 000 denných letov v globálnej sieti leteckej dopravy fungovalo bezpečne a spoľahlivo v každom regióne sveta. Chicagský dohovor navyše stanovuje, že „na otvorenom mori budú platiť platné pravidlá stanovené v tomto dohovore“. ICAO má teda zákonodarnú moc nad 72% zemskeho povrchu. Tento jurisdikčný rozsah, ktorý je bezkonkurenčný inými medzinárodnými organizáciami, v skutočnosti robí ICAO paradigmou globálneho riadenia. Dnes je ICAO jednou z najväčších a najúspešnejších špecializovaných agentúr v rámci Organizácie Spojených národov. V Chicagskom dohovore (článok 37¹⁸⁹) sa uvádza zoznam 11 jurisdikčných oblastí, ktorým sa má ICAO venovať, a to najmä v oblasti bezpečnosti a navigácie. Medzinárodný právny režim vzdušného práva, ktorý upravuje leteckú dopravu v otázkach bezpečnosti, navigácie a riadenia letovej prevádzky, je v súčasnosti dobre rozvinutý a je uvedený v Chicagskom dohovore a v jeho 19 prílohách.¹⁹⁰

Hlavnými orgánmi ICAO sú Zhromaždenie, Rada a Sekretariát. *Zhromaždenie* je „zvrchovaným orgánom“ organizácie, v ktorom má každý členský štát jeden hlas. Rozhodnutia sa prijímajú jednoduchou väčšinou okrem dvoch prípadov¹⁹¹. Zhromaždenie sa

¹⁸⁹ „Každý smluvní stát se zavazuje spolupracovati k dosažení co možno nejvyššího stupně jednotnosti v úpravách, normách, řízeních a organisaci, týkajících se letadel, personálu, leteckých tratí a pomocných služeb, všude tam, kde tato jednotnost usnadní a zdokonalí létání. K tomu cíli Mezinárodní organisace pro civilní letectví stanoví a změní čas od času podle potřeby mezinárodní normy a doporučované předpisy a řízení, týkající se: a) soustav komunikačních a pomocných zařízení leteckých, počítajíc v to pozemní značky orientační, b) charakteristických znaků letišť a přistávacích ploch, c) pravidel pro létání a metod kontroly létání, d) výdeje průkazů létajícího personálu a mechaniků, e) způsobilosti letadel k letu, f) zápisu letadel do rejstříku a zjišťování totožnosti letadel, g) sbírání a výměny meteorologických zpráv, h) palubních knih, i) leteckých nákresů a map, j) řízení celních a přistěhovaleckých, k) letadel v tísni a vyšetřování nehod, jakož i jiných věcí majících vztah k bezpečnosti, pravidelnosti a výkonnosti létání, pokud se čas od času mohou jevití vhodnými.“ Článok 37, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁹⁰ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. DEMPSEY, Paul Stephen. *Introduction: Multilateral Conventions and Customary International Law*. New York: Routledge, 2017. s. 1-3. ISBN 9781315297774; ICAO. *About ICAO*. Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

¹⁹¹ „Státy, na které se ustanovení článku 91 a 92 a) nevztahují, mohou být, vysloví-li s tím souhlas všeobecná mezinárodní organisace, zřízená národy světa k zachování míru, připuštěny k účasti na této Úmluvě čtyřpětinou většinou hlasů Shromáždění, a to za podmínek, které by Shromáždění stanovilo, s výhradou však, že jest v každém případě třeba souhlasu státu, do něhož vtrhl nebo jež napadl během této války stát, žádající o přípuštění.“ Článok 93, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7

stretáva najmenej raz za tri roky a zvoláva ho Rada. Mimoriadne zasadnutie Zhromaždenia sa môžu konať kedykoľvek na základe výzvy Rady alebo na žiadosť najmenej jednej pätiny celkového počtu členských štátov. Vo všeobecnosti úlohou Zhromaždenia je podrobne skúmať prácu organizácie v oblasti technickej, administratívnej, hospodárskej, právnej a technickej spolupráce. *Rada ICAO* je stálym „riadiacim orgánom“ pozostávajúcím z 36 členských štátov, ktoré zvolilo Zhromaždenie na obdobie troch rokov. Pri voľbách sú primerane zastúpené štáty s najdôležitejším významom v leteckej doprave, ďalej štáty, ktoré nie sú inak zahrnuté, ale ktoré najviac prispievajú k poskytovaniu zariadení medzinárodnej civilnej leteckej navigácie a takisto aj štáty inak nezahrnuté, ktorých určenie zabezpečí zastúpenie všetkých hlavných geografických oblastí sveta v Rade. Osobitné postavenie bolo udelené predsedovi Rady, zvolenému na trojročné funkčné obdobie, ktorý je oprávnený, ako „zamestnanec, ktorý nezastupuje žiaden štát a ktorý sa zaviazal byť neovplyvnený žiadnym štátom.“ Príležitostne môže Rada konať ako rozhodca medzi členskými štátmi v záležitostiach týkajúcich sa leteckej dopravy a pri vykonávaní ustanovení Dohovoru. Ďalej môže preskúmať akúkoľvek situáciu, ktorá predstavuje prekážky, ktoré sa môžu vyhnúť rozvoju medzinárodnej leteckej navigácie, a vo všeobecnosti môže prijať potrebné opatrenia na zachovanie bezpečnosti medzinárodnej leteckej dopravy. *Sekretariát* pozostáva z piatich úradov: leteckej navigačnej kancelárie, leteckej dopravy, kancelárie pre technickú spoluprácu, kancelárie pre právne záležitosti a vonkajšie vzťahy a kancelárie pre administratívu a služby. Generálny tajomník je na čele Sekretariátu a generálnym riaditeľom ICAO zodpovedným za všeobecné riadenie práce Sekretariátu, poskytuje vedenie špecializovanému medzinárodnému personálu pracujúcemu v oblasti medzinárodného civilného letectva, je tajomníkom Rady ICAO a je zodpovedný voči Rade ako celku a na základe zavedených politík vykonáva povinnosti, ktoré mu udeľuje Rada, a predkladá Rade pravidelné správy o pokroku v činnosti sekretariátu.¹⁹²

Chicagský dohovor zohrával významnú úlohu ako „Magna Charta“ pre rozvoj medzinárodného civilného letectva od roku 1944. Poskytol medzinárodný právny rámec,

decembra 1944; „Každá navrhovaná zmena této Úmluvy musí býti schválena dvoutřetinovou většinou hlasů Shromáždění a nabude pak účinnosti vůči státům, které tuto změnu ratifikovaly, jakmile bude ratifikována počtem smluvních států, který stanoví Shromáždění. Počet takto stanovený nebude menší než dvě třetiny úhrnného počtu smluvních států.“ Článek 94 písm. a), Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

¹⁹² SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 132; ICAO. *Assembly*. Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/assembly/Pages/default.aspx>; ICAO. *The ICAO Council*. Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/council.aspx>; ICAO. *Secretary General*. Dostupné na: <https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/Pages/default.aspx>.

ktorý podporil exponenciálny rast medzinárodnej leteckej dopravy za posledných sedemdesiat rokov. Prílohy k Dohovoru, ich neustále zlepšovanie a aktualizácia Radou ICAO s podporou Komisie pre leteckú navigáciu ICAO a Sekretariátu a audit ich vykonávania prostredníctvom auditov boli základnými prvkami pre bezpečnosť, ochranu, kontinuitu a hospodársku životaschopnosť celého systému leteckej dopravy. Hoci otázky hospodárskej regulácie, ktoré sú často spojené s politickými a obchodnými úvahami boli do veľkej miery ponechané na dvojstranné dohody, mnohostranné zameranie na bezpečnosť letectva, ochranu letectva, udržateľnosť životného prostredia a súvisiace opatrenia prispeli k úspešnej úlohe dohovoru.¹⁹³

1.2.6 Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA)

Po tom, čo konferencia v Chicagu nedokázala vyriešiť ekonomickú otázku obchodných práv a sadzieb, samotní leteckí dopravcovia si ihneď uvedomili potrebu a šancu upraviť problematiku, ktorú štáty nechali otvorenú. Po stretnutí prevádzkovateľov leteckej dopravy v Chicagu, sa v decembri 1944 57 leteckých dopravcov z tridsiatich štátov stretli v Havane v roku 1945 s cieľom vytvoriť nové Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (*International Air Transport Association*), dnes má asi 280 členov z 120 štátov z každej časti sveta. Predstavuje hlavný prostriedok spolupráce medzi leteckými spoločnosťami pri presadzovaní bezpečných, spoľahlivých a ekonomických leteckých služieb v prospech svetových spotrebiteľov. Medzinárodná pravidelná letecká doprava je viac ako 100-krát väčšia ako v roku 1945. Hlavnou funkciou IATA je ekonomická regulácia medzinárodnej leteckej dopravy, ktorá sa týka sadzieb a podmienok služieb. Ďalšou dôležitou činnosťou IATA je vytvorenie jednotných dokladov o leteckej doprave a „všeobecných podmienok“ pre zmluvy o leteckej doprave v súlade so záujmami dopravcov. Medzi ďalšie funkcie patrí výmena informácií o nehodách, prevádzkových postupoch a spolupráci leteckých spoločností s ICAO.¹⁹⁴

¹⁹³ DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. DEMPSEY, Paul Stephen. *Introduction: Multilateral Conventions and Customary International Law*. New York: Routledge, 2017. s. 32. ISBN 9781315297774.

¹⁹⁴ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 134-135; IATA. *The Founding of IATA*. Dostupné na: <https://www.iata.org/about/pages/history.aspx>.

2 Cieľ práce

Predmetom skúmania dizertačnej práce je využívanie vzdušného priestoru, najmä z hľadiska jeho medzinárodnoprávnej úpravy. Nakoľko téma dizertačnej práce je široká, bolo potrebné si vymedziť užší okruh problémov, ktorým sa budeme venovať (definícia a delimitácia vzdušného a vesmírneho priestoru, problematika dohôd otvoreného neba a liberalizácie, právny rámec bezpečnosti a ochrany civilného letectva). V úvodných častiach sú definované a bližšie analyzované základné inštitúty ako územie štátu, suverenita a výkon jurisdikcie štátu s aspektom na vzdušný priestor. Nasleduje analýza definície a delimitácie samotného vzdušného priestoru a vesmírneho priestoru, ktoré sú dôležité pre budúcnosť využívania týchto priestorov a v neposlednom rade vytvorenia právnej istoty pre ich užívateľov. Vo výsledkoch našej práce analyzujeme civilnú leteckú bezpečnosť, ale aj problematiku dohôd otvoreného neba a liberalizácie.

Hlavným cieľom je komplexná syntéza poznatkov týkajúcich sa problematiky medzinárodnoprávnej úpravy vzdušného priestoru a následná kritická analýza vybraných aspektov jeho využívania. Následná analýza je vykonávaná hlavne v kontexte súčasného komerčného využívania vzdušného priestoru so zameraním sa na súčasnú medzinárodnú právnu úpravu, budúcnosť leteckej dopravy a s tým súvisiace ešte otvorené otázky, ktoré vyžadujú pozornosť na ich budúcu dôkladnú právnu úpravu (definícia a delimitácia vzdušného a vesmírneho priestoru, problematika dohôd otvoreného neba a liberalizácie, a bezpečnosť a ochrana civilného letectva).

Pre splnenie hlavného cieľa boli stanovené parciálne ciele, ktoré predstavujú otázky týkajúce sa vzdušného priestoru a jeho využívania. Prvým parciálnym cieľom je analýza definície územia štátu, suverenity a jurisdikcie so zameraním sa na vzdušný priestor, hlavne otázka jeho definície a delimitácie vzdušného a vesmírneho priestoru, ktorá je dôležitá pre ďalší výskum. Druhým parciálnym cieľom je zhrnutie medzinárodnej a regionálnej právnej úpravy týkajúcej sa civilnej leteckej dopravy vo všeobecnosti, otázky slobôd vo vzdušnom priestore, dokumenty týkajúce sa stratégií a politik medzinárodných inštitúcií, ktoré sa podieľajú na správe vzdušného priestoru.

Po spracovaní medzinárodnoprávnej úpravy využívania vzdušného priestoru v dizertačnej práci rozvineme výsledky skúmania, ktoré sú našimi ďalšími parciálnymi cieľmi. Tretím parciálnym cieľom je analýza problematiky dohôd otvoreného neba a liberalizácie na medzinárodnej úrovni a jej následkom pre civilné letectvo. Posledným parciálnym cieľom je analýza právnej úpravy leteckej bezpečnosti, právnych záväzkov

štátov a ich prax. Historická analýza hlavných incidentov, ktoré formovali leteckú bezpečnosť, nám ukáže či letecký priemysel a štáty reagovali reaktívne alebo proaktívne na zmiernenie hrozieb leteckej dopravy (únosy, terorizmus, použitie sily a kybernetické hrozby). Rozanalyzujeme prípad zostrelenia lietadla MH17 nad východnou Ukrajinou a jeho implikácie pre budúcnosť civilného letectva.

Záver z všetkých parciálnych cieľov poslúžia ku komplexnej analytickej syntéze poznatkov medzinárodnoprávnej úpravy a využívania vzdušného priestoru a k načrtnutiu budúceho smerovania leteckej dopravy a problémov, ktoré je a bude potrebné riešiť.

V našej dizertačnej práci sme si stanovili nasledujúce hypotézy:

1. Hranica medzi vzdušným a vesmírnym priestorom je explicitne definovaná a delimitovaná v medzinárodnom práve.
2. Medzinárodnoprávna úprava reaguje reaktívne na zmiernenie hrozieb pre civilnú leteckú dopravu.

Medzi prínosy práce patrí komplexné spracovanie problematiky, ktorá v slovenskej akademickej obci nemá veľké zastúpenie a aktuálnosť témy vo svetovom dani so zameraním na ekonomický aspekt, ktorý vzdušný priestor ponúka. Zaujímavými atribútmi práce je prepojenosť práva, politik, otázok komerčného využívania vzdušného priestoru, ktoré spôsobujú zmeny v oblasti a dôsledkov prinášajúcich pre právo. Naším úmyslom je podieľať sa na diskusii o otázke leteckej bezpečnosti, priniesť určité ujasnenie v používaní a rozdielov medzi pojmami ako „letecká bezpečnosť“ a „letecká ochrana“.

3 Metodika práce a metódy skúmania

Metódy dizertačnej práce používané v jednotlivých fázach spracovania problematiky medzinárodnoprávnej úpravy využívania vzdušného priestoru závisia od obsahového zamerania každej z častí práce a smerujú k naplneniu stanoveného cieľa práce. Prvým krokom pre spracovanie dizertačnej práce je syntéza teoretického rámca skúmanej problematiky zaoberajúcej sa vzdušným priestorom, zameriava sa na doterajšie výskumy delimitácie a definície vzdušného priestoru, s cieľom sumarizovať a porovnať ich.

Práca je vypracovaná pomocou teoretických metód, akými sú abstrakcia, analýza a následná syntéza a dedukcia. V počiatočných fázach výskumu sa zameriavame na analýzu normatívnych prameňov práva a aktuálneho stavu vo vzdušnom priestore. V príslušných častiach, najmä čo sa týka budúceho vývoja a otvorených otázok, využívame metódu abstrakcie a dedukcie. Pri vypracovaní práce bude využívaná aj metóda vzájomnej komparácie jednotlivých prístupov k problematike. V práci budú použité všeobecné vedecké metódy, najmä metódy analytickej syntézy, exemplifikácie, systematickej analýzy a právne metódy.

Využijeme dostupné publikácie zaoberajúce sa predmetnou témou, normatívne právne akty a iné pramene práva, ako napríklad rozhodnutia medzinárodných súdov. Rovnako budú v dizertačnej práci použité dokumenty prijaté medzinárodnými organizáciami a ich orgánmi. Zo všeobecne vedných metód bude použitá metóda obsahovej analýzy, a to pri analýze reflexie problematiky v odbornej literatúre a legislatívnej úprave, ktorá bude slúžiť ako podklad pre vymedzenie problematiky jednak z teoretického, ale aj legislatívneho aspektu, ďalej metóda syntézy, indukcie, dedukcie a komparácie. Okrem obsahovej analýzy domácej a zahraničnej odbornej literatúry a časopiseckých prameňov zaoberajúcich sa problematikou medzinárodného vzdušného práva, bude ako podklad pre spracovanie dizertačnej práce slúžiť obsahová analýza zmluvných nástrojov v oblasti medzinárodného práva v kontexte vzdušného priestoru a s ním súvisiace ďalšie oblasti, tak na univerzálnej, regionálnej a národnej úrovni.

Využitím vedeckých metód výskumu, všeobecnými poznatkami, ako aj poznatkami získanými vedeckou činnosťou sa budeme snažiť o dosiahnutie stanoveného cieľa, ktorým sa komplexne bližšie oboznámime a lepšie porozumieme medzinárodnoprávnej úprave a využívaniu vzdušného priestoru. Pokúsime sa doplniť tiež poznatky o aktuálnom smerovaní v medzinárodnom spoločenstve a budúcnosti leteckej dopravy.

4 Výsledky práce

4.1 Dohody o otvorenom nebi

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor) z roku 1944 zaviedol komplexný systém inštitúcií, pravidiel a zásad, ktoré stále naďalej upravujú dnešnú medzinárodnú leteckú dopravu. V tom čase z dôvodu nesúhlasu regulácie leteckých služieb, vznikol režim obmedzujúcich bilaterálnych zmlúv o leteckých službách (*air service agreements*, ASA) medzi štátmi, ktorý riadil prístup na trh, úroveň služieb a cestovné. Aj keď to pôvodne nebránilo priemyselnému rastu, rýchly vývoj efektívnej a bezpečnej leteckej dopravy s novými lietadlami s dlhým doletom umožnil prístup na ďalšie trhy a výrazný pokles cien spôsobil, že obmedzenia takéhoto prístupu boli zjavné.¹⁹⁵

Zatiaľ čo štandardná forma „bilaterálnej dohody o výmene ciest a služieb“ prijatá ako súčasť záverečného aktu konferencie v Chicagu „sa ukázala byť veľkou pomocou pri príprave budúcich bilaterálnych dohôd“, Bermudská dohoda (Bermuda I) podpísaná vo februári 1946 medzi USA a Spojeným kráľovstvom (vtedajšie dve svetové letecké mocnosti) sa považovala za hlavnú šablónu pre všetky budúce bilaterálne zmluvy o leteckých službách.¹⁹⁶ Bermudská dohoda bola určite kompromisom. Každý štát poskytol leteckým dopravcom druhého štátu dve „technické slobody“, aby mohli lietať cez vzdušný priestor druhého štátu a pristávali na iné ako dopravné účely, s výhradou práva štátov určiť trasy a letiská, ako sú vymedzené v *Dohode o medzinárodnej leteckej prepravnej službe*. Pričom každý štát poskytol druhej strane tri „obchodné slobody“ vstupu a výstupu na účely nalodenia a vylodenia premávky na území druhého, ale na rozdiel od technických, tieto obchodné privilégia sú platné iba na letiskách uvedených v Dohode a na všeobecne označených trasách a v súlade s určitými všeobecnými zásadami a obmedzeniami premávky, ktoré sú: schválenie sadzieb vládou, adekvátne dopravná kapacita a „*ex post facto* preskúmanie“ prevádzky dopravcov, pokiaľ ide o ich súlad s týmito zásadami.¹⁹⁷

Počas prvých desaťročí po druhej svetovej vojne bola predmetná štandardná dohoda obvyklým spôsobom, v ktorom sa dohodli rozdielne potreby a záujmy dvoch štátov. Podľa bilaterálnych zmlúv o leteckých službách štáty, na základe reciprocity, si navzájom

¹⁹⁵ SCHLUMBERGER, Charles E. – WEISSKOPF, Nora. Open Skies in North Africa: Is Tunisia the Next Morocco? In: *IEMed Mediterranean Yearbook 2012*. Barcelona: European Institute of the Mediterranean. s. 247.

¹⁹⁶ KASSIM, Hussein – STEVENS, Handley. *Air Transport and the European Union. Europeanization and its Limits*. Basingstok: Palgrave Macmillan, 2010. s. 24-25. ISBN 9780333631270.

¹⁹⁷ SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Since 1944. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (2). s. 136-137.

poskytujú prepravné práva so špecifikovanými trasami, kapacitou, frekvenciami, tarifami a cestovnými poriadkami. Otázka frekvencií, trás a typov lietadiel bola zvyčajne uvedená v prílohe k dohode a bola predmetom príležitostných zmien. Ako bolo dohodnuté, piata sloboda bola súčasťou prílohy zmluvy. Každý štát by určil dopravcu, ktorý by bol oprávnený uplatniť dohodnuté práva a dopravca bol vždy štátnym dopravcom štátu (vlajkový dopravca).¹⁹⁸

Dvojstranné dohody umiestňujú štát pevne do centra priemyslu. Ako regulačný nástroj umožňujú vládam vykonávať podrobnú kontrolu nad všetkými aspektmi leteckých služieb, ktoré slúžia ich územiu. Letecké spoločnosti boli preto úplne závislé od štátu na svojich obchodných príležitostiach. Je dôležité zdôrazniť päť aspektov bilaterálnej dohody: Po *prvé* zmluvy o leteckých službách identifikujú alebo „určujú“ letecké spoločnosti, ktoré môžu prevádzkovať medzinárodné služby. „Doložka o štátnej príslušnosti“ obmedzuje prístup k dopravcom, ktorí sú štátnymi príslušníkmi zmluvných štátov v podstate „vlastnení a efektívne kontrolovaní“. Na rozdiel od námornej dopravy nemá používanie vlajok podľa práva výberu (lacných vlajok) v medzinárodnej leteckej doprave žiadne miesto. Historicky každá zo zmluvných strán udelila druhej strane právo vymenovať jednu leteckú spoločnosť na prevádzkovanie služieb medzi dvoma dotknutými územiami, zvyčajne dovoľujúc len práva tretej a štvrtej slobody. Po *druhé*, trasy určené leteckým spoločnostiam, ktoré ich môžu využívať, sú špecifikované v prílohe k dohode, ktorá môže tiež identifikovať konkrétne mestá (alebo vstupné brány), do ktorým môžu letieť, ako aj v zriedkavých prípadoch body, ktoré môžu slúžiť v iných krajinách, či už na trase alebo mimo nej. Po *tretie*, dvojstranné dohody obsahujú ustanovenia týkajúce sa frekvencie a kapacity. Bermuda I ustanovila, že by mali byť „spravodlivé a rovnocenné príležitosti pre dopravcov oboch národov pre pôsobenie na akejkoľvek ceste medzi ich príslušnými územiami,“ zdroj pravidla pre reciprocitu, ktorá je základom bilaterálneho systému. Hoci v pôvodnej dohode sa ustanovenia o kapacite museli pružne interpretovať a každé preskúmanie malo byť *ex post facto*, v praxi zvyčajne znamenali rovnaký podiel. Po *štvrté*, hoci si vlády vyhradili právo schváliť alebo zamietnuť tarify navrhnuté dopravcami, Bermuda I delegovala rokovania o tarifách leteckým spoločnostiam konajúcim spoločne v IATA. V prípade, že nebolo možné dosiahnuť dohodu v rámci IATA, letecké spoločnosti boli povinné rokovať medzi sebou a iba v prípade, že sa im to nepodarilo, sa vlády priamo zúčastnili rokovaní. Kontroly taríf preto prebiehali na viacerých úrovniach: návrh v rámci IATA, schválenie vládami a

¹⁹⁸ SAVIĆ, Iva – KAPETANOVIĆ, Ana. Reaching for the European Sky. In: *Poredbeno pomorsko pravo god*, 2011, 50 (165). s. 203.

vynútenie vykonávané IATA a vládnymi nariadeniami, kontrolami a pokutami. V Európe boli tieto opatrenia posilnené dohodou dosiahnutou v rámci *European Civil Aviation Conference* (ECAC) v roku 1967¹⁹⁹. V *poslednom bode* väčšina ASA obsahovala ochranné doložky, ktoré umožňovali vykonať nápravné opatrenia v prípade nerovnováhy medzi dopravcami z oboch strán a ustanovenia o arbitráži v prípade nesúhlasu a v krajných prípadoch ukončenie. Vo väčšine dohôd, má každá strana právo upovedomiť o ukončení zmluvy, čo umožňuje vyhotoviť novú a prijateľnejšiu dohodu.²⁰⁰

Hoci Bermuda I bola stručná a všeobecne vyjadrená, neskoršie bilaterálne zmluvy a ich prílohy majú tendenciu byť dlhé a podrobné. Všeobecné zásady a ustanovenia dohody o leteckých službách sa premietnu do presných práv a povinností a väčšina dohôd je interpretovaná podrobnejšími (a často dôvernými) Memorandami o porozumení. Zmluvný status hlavnej zmluvy sa ťažko zmení, ale vedúci vyjednávacích tímov majú zvyčajne právomoc pozmeniť memorandum s okamžitým účinkom, čo prináša dôležitý rozmer flexibility. Bermuda I, ako šablóna bola v praxi prispôsobená skôr než napodobňovaná.²⁰¹ Doganis ju umiestňuje do stredu spektra, od obmedzujúcich (predurčených) až po veľmi liberálne dohody (otvorené nebo). Kľúčovou charakteristikou je požiadavka v hlavnom texte, aby všetky služby boli schválené príslušnými vládami predtým, ako letecké spoločnosti môžu získať prevádzkové povolenia.²⁰²

4.1.1 Právne hľadisko

Zjednodušene povedané, dohoda o otvorenom nebi je bilaterálna alebo multilaterálna vzájomná dohoda medzi štátmi, ktoré priznávajú neobmedzenú leteckú dopravu do a zo strany zmluvných strán. Mohlo by to byť aj jednostranné povolenie, ak by štát otvoril svoju oblohu ľubovoľnému vnútroštátnemu dopravcovi bez toho, aby nevyhnutne vyžadoval reciprocitu. Prax otvoreného neba prinesie potrebu zvážiť kombináciu súdnych sankcií a nákladnosti prevádzky leteckých dopravných služieb v dvoch situáciách: či existuje porušenie zmluvy, ktoré si vyžaduje súdy a sankcie; a či jedna zmluvná strana zníži náklady na prevádzku s nekalými praktikami. Zmluvy o otvorenom nebi sa uzatvárajú medzi členskými štátmi s cieľom obísť prekážku služieb leteckej dopravy uvedenú v článku 6

¹⁹⁹ ECAC. *History. 1965-1975*. Dostupné na: <https://www.ecac-ceac.org/1965-1975>.

²⁰⁰ KASSIM, Hussein – STEVENS, Handley. *Air Transport and the European Union. Europeanization and its Limits*. Basingstok: Palgrave Macmillan, 2010. s. 25-26. ISBN 9780333631270.

²⁰¹ *Ibid.* s. 26.

²⁰² DOGANIS, Rigas. *The Bilateral Regime for Air Transport: Current Position and Future Prospects*. s. 49. In: KASSIM, Hussein – STEVENS, Handley. *Air Transport and the European Union. Europeanization and its Limits*. Basingstok: Palgrave Macmillan, 2010. s. 26. ISBN 9780333631270.

Chicagského dohovoru, ktorá stanovuje, že „*žádná pravidelná mezinárodní letecká dopravní služba nesmí být provozována nad územím smluvního státu nebo na něm, leč se zvláštním svolením nebo jiným zmocněním tohoto státu, a v souhlase s podmínkami takového svolení nebo zmocnění.*“ Otvorenie vzdušného priestoru s cieľom vyhnúť sa vládnemu zasahovaniu, ktoré obmedzuje leteckú dopravu, je bežnou praxou v dnešnej sfére obchodnej leteckej dopravy a slúži hlavne ako postupné opatrenie na zabezpečenie liberalizácie leteckej dopravy.

V preambule Chicagského dohovoru sa okrem iného uvádza, že vlády, ktoré podpísali dohovor, súhlasili s určitými zásadami a opatreniami, aby sa medzinárodné civilné letectvo mohlo rozvíjať bezpečným a usporiadaným spôsobom a aby sa medzinárodné letecké dopravné služby mohli zakladať na základe rovnosti príležitostí a fungovali zdravo a hospodárne. Rovnováha zmluvy v Teórii zmlúv neznamená vždy, že obe strany by mali mať absolútne rovnaký podiel na výsledkoch. Ak sa však vyskytne nerovnováha a nedokonalý proces hospodárskej súťaže, zmluvné strany sa môžu dohodnúť na *ex ante surplus* z tohto vzťahu, a preto sa očakáva, že výhrady užitočných úrovní sa stanú endogénne na základe zdrojov rastúcich zvnútra. Prvou úvahou v tejto rovnici v kontexte otvoreného neba je povaha a súčasný stav súťaže. Najsilnejšou silou globalizácie v podnikateľskom svete je jeho schopnosť vytvárať konkurenciu v rámci jednotlivých krajín a medzi nimi, aby ponúkali najlepší tovar a služby za najnižšie ceny. Kvalita služieb a ceny v Číne ako *off-shore* základne, povzbudili ostatné štáty, ako sú Indonézia, Malajzia, Thajsko, Írsko, Vietnam, Brazília a Mexiko, aby dôrazne konkurovali ako životaschopné *off-shore* základne. Z komerčného hľadiska, ak sa tento názor týka priemyselného sveta vo všeobecnosti, neexistuje žiadny dôvod, prečo by sa to nemalo vzťahovať aj na leteckú dopravu.²⁰³

Problém leteckého zmluvného práva spočíva v tom, že nie je ani opisný, ani normatívny v tom, že ani nevysvetľuje z hľadiska jeho noriem, ani nevysvetľuje, čo by malo byť zmluvným právom. Keď sa táto ambivalentná a pochybná charakteristika premieta do zámerov tvorcov Chicagského dohovoru (spojenie sveta a zabezpečenie spravodlivých a rovných príležitostí v hospodárskej súťaži), právo môže len určiť legitimitu konania zmluvných strán a nemôže určiť alebo uľahčiť záujmy strán, pokiaľ ide o maximalizáciu ziskov. Preto v prípade dohody o otvorenom nebi, ktorá len hovorí o liberalizácii leteckej dopravy a niektorých námietkach, je teória zmluvného práva odsunutá do pôvodného stavu. Na druhej strane, Teória zmlúv by zabezpečila maximalizáciu ziskov strán a je dostatočne

²⁰³ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 98-99. ISBN 9783319924892.

vhodná na zvládnutie procesu liberalizácie prostredníctvom dohody o otvorenom nebi. Nedostatky v zmluvnom práve, pokiaľ ide o hospodársku súťaž v leteckej doprave, spočívajú v tom, že právo sa nemôže adekvátne zaoberať nepriaznivými dôsledkami činnosti leteckej spoločnosti ak dôjde k bankrotu, keďže pôvodný zámer politiky otvoreného neba by bol spoločný zisk medzi stranami. Po druhé, zmluvné právo je obmedzené tým, že sa bude zaoberať iba zmluvnými podmienkami a nie vonkajšími účinkami vyplývajúcimi z vykonávania zmluvy, akou je environmentálna škoda, ktorá je v rozpore so zásadami spravodlivosti a ekvity. Nakoniec by právo nezohľadnilo efektívnosť implementácie dohody o otvorenom nebi.²⁰⁴

Koncept otvoreného neba v leteckej doprave prináša implicitnú zmluvu o voľnej súťaži medzi stranami (inými slovami slobodná pre všetkých), ktorá by neodvratne priniesla zmluvný model *Pareto Optimal*²⁰⁵, kde je model prepojený s preambulou k Chicagskému dohovoru²⁰⁶, musia byť strany schopné prevádzkovať letecké dopravné služby medzi svojimi územiami s rovnakou príležitosťou súťažiť, a teda zachovať rovnováhu ziskov vyplývajúcich zo zmluvy. Najmenšia zmena týchto okolností by priniesla domáce faktory, ako sú štátna pomoc a dotácie, ako aj iné prírodné a uložené faktory konkurenčnej výhody pre jednu stranu nad druhou. Konkurencia medzi leteckými dopravcami, ktorá je založená na dohode o otvorenom nebi, nie je zvyčajne vynucovaná a nerozhodovaná súdmi, a preto je závislá od dobrej viery, praxe alebo zvykov a povesti. To robí záležitosť čiastočne odlišnou než v prípadoch, keď by súdny orgán mohol rozhodnúť o porušení zmluvy za nedodržanie základnej podmienky zmluvnou stranou.²⁰⁷

Podľa Abeyratneho typická dohoda o otvorenom nebi by mala tiež obsahovať ustanovenie, že letecké spoločnosti každej zmluvnej strany budú mať právo si zriadiť pobočky na území druhej zmluvnej strany na propagáciu a predaj leteckých služieb.

²⁰⁴ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 102-103. ISBN 9783319924892.

²⁰⁵ Zmluva, v ktorej sa zdroje prideliujú s optimálnou efektívnosťou a zabezpečujú, aby sa prerozdelenie takýchto zdrojov nemohlo uskutočniť tam, kde sa zlepši situácia jednej strany a zhorší sa situácia inej strany. In: ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 98. ISBN 9783319924892.

²⁰⁶ „Poněvadž budoucí rozvoj mezinárodního civilního letectví může značně přispěti k vytvoření a zachování přátelství a porozumění mezi národy a lidstvem světa, kdežto jeho zneužití může ohrozití obecnou bezpečnost, a poněvadž jest žádoucí, aby se zabránilo neshodám a šířila mezi státy a národy ona spolupráce, na níž spočívá světový mír, proto podepsané vlády, dohodnuvše se na některých zásadách a úpravách, aby se mezinárodní civilní letectví mohlo bezpečně a spořádaně vyvíjeti a aby se mezinárodní letecké dopravní služby mohly zřizovati na podkladě stejných možností a zdravě a hospodárně provozovati,“ Preambula, Chicagský dohovor o mezinárodním civilním letectve z 7 decembra 1944.

²⁰⁷ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 105-108. ISBN 9783319924892.

Rovnako budú mať v súlade so zákonmi a predpismi druhej zmluvnej strany týkajúce sa vstupu, pobytu a zamestnávania, možnosť si doniesť a udržiavať na území druhej strany riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných špecializovaných pracovníkov potrebných na zabezpečenie leteckej dopravy. Každá letecká spoločnosť by tiež mala mať právo vykonávať svoju vlastnú pozemnú obsluhu na území druhej zmluvnej strany („vlastná manipulácia“ – „*self-handling*“) alebo na základe voľby leteckej spoločnosti vybrať medzi konkurenčnými zástupcami takéto služby v celom rozsahu alebo čiastočne. Práva by podliehali iba fyzickým obmedzeniam vyplývajúcim zo zváženia bezpečnosti letiska. Ak takéto skutočnosti bránia vlastnej manipulácii, pozemné služby by boli rovnako dostupné všetkým leteckým spoločnostiam; poplatky by boli založené na nákladoch za poskytované služby; a takéto služby by boli porovnateľné s druhom a kvalitou služieb, ako keby bola možná vlastná manipulácia.²⁰⁸

4.1.2 Ekonomické hľadisko

Existuje niekoľko ekonomických koncepcií, ktoré sú relevantné pre teoretickú diskusiu o regulácii a deregulácii v odvetviach a hospodárstvach. Mnohé tradičné neoklasické ekonomické modely sa zakladajú na predpoklade „dokonalej“ alebo „čistej“ súťaže, kde veľmi veľký počet kupujúcich a predávajúcich obchoduje na trhu so štandardizovanými produktmi alebo službami a nikto nemôže regulovať ceny. Koncept perfektnej hospodárskej súťaže dosiahol značný analytický význam, pretože je východiskovým bodom, proti ktorému možno porovnať skutočnú hospodársku výkonnosť a ktorý sa v ekonomických modeloch široko používa ako základný predpoklad. Podľa ortodoxnej neoklasickej ekonomickej teórie by nemala existovať potreba vládnej regulácie na dokonale konkurenčnom trhu, pretože trh nie je zneužívaný monopolom. Tento argument vylučuje celý rad ďalších dôvodov, prečo je potrebná vládna regulácia vo voľnom trhovom hospodárstve, napríklad povaha verejných statkov, environmentálne záujmy so spoločnými zdrojmi, práva pracovníkov, národná bezpečnosť a obrana a iné národné alebo štátne záujmy. Na druhom konci spektra je „dokonalý“ alebo „čistý“ monopol, kde trh výrobku alebo služby kontroluje iba jeden predávajúci a ceny sú celkom určené týmto predávajúcim. Oligopol sa vzťahuje na trh, ktorý ovláda len niekoľko predajcov a môže sa správať ako monopol. Podobne ako v prípade dokonalej súťaže, ktorých existuje len málo, skutočné

²⁰⁸ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 105-108. ISBN 9783319924892.

odvetvia, ktoré sú dokonalým monopolom avšak niektoré odvetvia s veľkými úsporami z rozsahu a vysokými prekážkami vstupu, ako sú klasické verejné služby (napr. elektrická energia, zásobovanie vodou) môžeme považovať za monopolné. Priemysel, ktorý je charakterizovaný len jedným kupujúcim, ktorý môže ovládať ceny, sa nazýva dokonalá monopsonia. V odvetví charakterizovanom monopolnými alebo monopsonnými podmienkami, v ktorom existuje významný „verejný záujem“ na fungovaní priemyslu, bolo potrebné, aby vláda prijala predpisy, aby jednotlivé subjekty nemohli neoprávnené kontrolovať ceny a vyrobené množstvo na ujmu verejnosti.²⁰⁹

Dohody o otvorenom nebi počítajú s cieľom zvýšiť hospodársku súťaž medzi dopravcami prostredníctvom zvýšenia efektívnosti a zníženia nákladov, čím sa znížia trhové ceny s konečným cieľom poskytnúť spotrebiteľom väčšiu dostupnosť služieb leteckej dopravy za rozumné ceny (zvýšenie prepojitelnosti). V mnohých prípadoch takéto dohody zvyšujú počet leteckých spoločností na danej trase alebo trhu pôsobiacich v liberalizovaných trhových podmienkach. Podľa dohôd o otvorenom nebi majú letecké spoločnosti väčšiu flexibilitu na reštrukturalizáciu svojich flotíl a letových poriadkov a podieľajú sa na dohodách o zdieľaní kódu s inými dopravcami s cieľom optimalizovať príjmy a operácie. Liberalizácia v rámci otvoreného neba prináša zníženie nákladov a efektívne zisky pre dopravcov. Priemysel leteckej dopravy je veľký (tvorí takmer 1% HDP Spojených štátov a Európy) a zároveň je kapitálovo náročný a komplexný. Vo väčšine rozvinutých štátov bola kontrola taríf, kapacity a prístupu na trh, ktoré pôvodne patrili do pôsobnosti štátov poskytnutá svojim vnútroštátnym dopravcom, čo zvyšuje zodpovednosť týchto štátov, aby zabezpečili, že ich dopravcovia nebudú nespravodlivo ovplyvňovať svojich konkurentov.²¹⁰

Letecké spoločnosti počas svojej existencie zaznamenali veľké výkyvy ziskovosti, pričom straty boli oveľa väčšie ako zisky. Predmetná finančná turbulencia viedla k zvyšovaniu nestability štruktúry priemyslu a zamestnanosti, kým kvalita služieb klesla. Negatívne ovplyvnené boli aj tarify a služby pre menšie mestá, kratšie trasy a koncentrovanejšie trhy (kde pretrváva nadvláda jedného dopravcu). Keď sa hospodárstvu darí, letecký priemysel má tendenciu fungovať rovnako, ako napríklad v neskorých deväťdesiatych rokoch uprostred internetovej akciovej bubliny. Keď však ekonomika spomalí, napríklad počas hospodárskej/medzinárodnej bezpečnostnej krízy na začiatku 90.

²⁰⁹ GOETZ, Andrew R. – VOWLES, Timothy M. The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2009, 17. s. 252-253.

²¹⁰ ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. s. 108-109. ISBN 9783319924892.

rokov a na začiatku roka 2000, letecký priemysel bol negatívne ovplyvnený oveľa viac ako iné priemyselné odvetvia. Začiatkom deväťdesiatych rokov hospodárska recesia a invázia do Perzského zálivu znížili dopyt po leteckej doprave, čo viedlo k strate viac ako 13 miliárd dolárov v rokoch 1990 až 1993. Podobne „dokonalá búrka“ negatívnych udalostí v rokoch 2001 až 2005 viedla k strate viac ako 30 miliárd dolárov. Existujú však aj ďalšie faktory, ktoré prispeli k veľkosti strát. Samotné letecké spoločnosti sú zodpovedné za zlú správu a zlé finančné rozhodovanie. Mnohí priemyselní pozorovatelia tiež uvádzajú príliš veľkolepé zákony o konkurze, ktoré umožňujú, aby letecké spoločnosti, ktoré nie sú schopné splácať dlhy, pokračovali v lietaní, zatiaľ čo prebieha reštrukturalizácia, ktorá ich chráni pred veriteľmi. Výsledkom je udržanie dodatočnej kapacity a nižšie cestovné počas hospodárskeho poklesu, čo spôsobuje väčšie straty pre celé odvetvie.

Teoreticky by neviditeľná ruka voľného trhu mala odradiť nedostatočne výkonné subjekty, ale pretože letecký priemysel je prirodzene oligopolistický, konkurenčné stratégie niektorých firiem ovplyvňujú správanie iných nie nevyhnutne logickým spôsobom a kolektívne výsledky nie sú nevyhnutne pozitívne. Preto existuje naliehavá potreba aspoň určitého regulačného dohľadu nad týmto odvetvím, pretože vykazuje tendenciu k deštruktívnej konkurencii. Životaschopný a rentabilný letecký priemysel je dôležitý pre národnú hospodársku konkurencieschopnosť, regionálny hospodársky rozvoj a „verejný záujem,“ a nemal by sa ponechať len na nedokonalom konkurenčnom režime *laissez-faire*. To neznamená, že by sme sa mali vrátiť k ťažko regulovanej minulosti, ale že by sme sa nikdy nemali odchyľovať od zodpovedného regulačného dohľadu v priemysle, ktorý je prirodzene oligopolný a je taký dôležitý pre národný záujem. Hlavným záujmom o bezprostrednú budúcnosť leteckého priemyslu je finančná udržateľnosť. Je nevyhnutné, aby sa tarify zvýšili prostredníctvom konsolidácie odvetvia v dôsledku potreby pokrytia nákladov. Zmeny v podnikaní a správanie sa pri voľnočasových cestách môžu signalizovať potrebu zníženia kapacity služieb leteckej spoločnosti. Ďalšie spôsoby cestovania (napr. železnice) alebo telekomunikačné alternatívy cestovaniu (napr. videokonferencie, Skype atď.) sa stávajú atraktívnejšie vzhľadom na nárast cestovného. Dopyt po leteckej doprave je pomerne pružný a podstatné zvýšenie cien bude mať na dopyt negatívny vplyv.²¹¹

²¹¹ GOETZ, Andrew R. – VOWLES, Timothy M. The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2009, 17. s. 261.

4.1.3 Liberalizácia vzdušného priestoru

Dohody o otvorenom nebi sú základom liberalizácie civilnej leteckej dopravy vo svete, otvárajú trhy a podporujú spravodlivú hospodársku súťaž. Vývoj dopravy v priebehu času môže poskytnúť prehľad o vplyve, ktorý mala postupná liberalizácia v každom prípade: keď sa zrušia obmedzenia celková doprava rastie rýchlejšie, ale nový dopyt sa nerozšíri rovnomerne na letiskách na oboch stranách. Vplyv na koncentráciu, ktorý je meraný pomocou Herfindahl-Hirschmanovho indexu (HHI)²¹² na úrovni letiska sa medzi jednotlivými trhmi výrazne líši. Politické, geografické, demografické a ekonomické faktory ovplyvňujú dynamiku leteckej siete a vedú k odlišným modelom rozširovania.²¹³

Tradične sa letecký priemysel vyznačoval dominanciou národných dopravcov, ktorí si ponechali monopoly na trasách z ich štátov. Dosiachnutie liberalizácie leteckého priemyslu nie je ľahké, pretože práva národných dopravcov na letiskové prevádzkové intervaly im dávajú monopolnú výhodu, ktorej sa nechcú vzdať.²¹⁴ Napríklad európske letectvo bolo charakterizované úzkymi vzťahmi medzi vládami, vládami a leteckými spoločnosťami a medzi leteckými spoločnosťami, ktoré odrážali koncepciu leteckej dopravy ako družstva, a nie ako komerčného podniku. Hoci liberalizácia a ústup od štátneho vlastníctva k regulácii znamenali ďalšie priemyselné odvetvia v 80. rokoch, tieto myšlienky boli väčšinou považované za väčšinu vlád a väčšina z nich bola príliš radikálna pre leteckú dopravu.²¹⁵

Liberalizácia leteckej dopravy na celom svete bola jedným z naozaj úspešných príkladov deregulácie dopravy za posledných 50 rokov. Prispôsobenie sa deregulácii na amerických a európskych trhoch sa časom stabilizovalo, avšak štrukturálne zmeny v priemysle sa nezdajú byť zďaleka úplné. Štrukturálne zmeny v hospodárskom, aj regulačnom prostredí stimulovali trend smerom k nadnárodným alianciám, ktoré majú významný vplyv na fungovanie priemyslu v súčasnosti a budú mať aj v budúcnosti.

²¹² Herfindahl-Hirschmanov index (HHI), bežne akceptovaný na meranie koncentrácie na trhu, sa vypočítava rozdelením trhového podielu každej spoločnosti konkurujúcej na trhu a následným spočítaním výsledných čísel. Napríklad pre trh pozostávajúci zo štyroch spoločností s podielmi 30, 30, 20 a 20 percent HHI je 2 600 ($30^2 + 30^2 + 20^2 + 20^2 = 2600$). HHI zohľadňuje relatívne rozloženie veľkosti firiem na trhu. Dosahuje sa na nulu, keď je trh obsadený veľkým počtom podnikov relatívne rovnakej veľkosti a dosahuje maximálne 10 000 bodov, keď je trh kontrolovaný jednou firmou. HHI sa zvyšuje tak, že počet firiem na trhu klesá a rozdielne rozdiely medzi týmito firmami sa zvyšujú. Agentúry vo všeobecnosti považujú trhy, v ktorých sa HHI pohybuje medzi 1 500 a 2 500 bodmi, a sú mierne sústredené a považujú trhy, v ktorých HHI presahuje 2 500 bodov za veľmi koncentrované. In: The United States Department of Justice. *Herfindahl-Hirschman Index*. Dostupné na: <https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>

²¹³ CHRISTIDIS, Panayotis. Four shades of Open skies: European Union and four main external partners. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2016, 50. s. 105.

²¹⁴ MAYOR, Karen – TOL, Richard S.J. The impact of the EU-US Open Skies agreement on international travel and carbon dioxide emissions. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2008, 14. s. 1.

²¹⁵ KASSIM, Hussein – STEVENS, Handley. *Air Transport and the European Union. Europeanization and its Limits*. Basingstok: Palgrave Macmillan, 2010. s. 40-41. ISBN 9780333631270.

Chicagský dohovor z roku 1944 zaviedol medzinárodný rámec leteckej dopravy, ktorý má prospech pre konkurentov na rozdiel od záujmov spotrebiteľov. To viedlo k regulácii dopravcov, ktorá účinne blokovala medzinárodné fúzie a regulovala vzájomnú konkurenciu.

Postupom času sa dôraz národných predpisov zmenil, čo viedlo k:

- a) zvýšenej medzinárodnej hospodárskej súťaži v 60. a 70. rokoch;
- b) racionalizácii v rámci krajín, budovaniu siete typu *hub-and-spoke*, ktoré slúžia partnerstvám medzi regionálnymi a vnútroštátnymi dopravcami. Súťaž bola medzi dopravnými uzlami v rokoch 1980 až 1990;
- c) globálnej aliancii, odpoveď odvetvia na medzinárodné blokovanie fúzií. Predmetné aliancie vytvárajú trh, na ktorom je súťaž založená na aliancii verzus aliancii. Medzi najdôležitejšie patria Star Alliance, SkyTeam, oneworld, Vanilla Alliance, U-FLY Alliance and Value Alliance²¹⁶.

Ekonomické výhody, ktoré poháňajú regionálne a vnútroštátne prepojenia sú tiež hlavnými hnacími silami globálnych aliancií: zníženie nákladov, prístup k svetovým distribučným systémom, uznávanie značky a nové prenikanie na trh. Avšak ustanovenia práva hospodárskej súťaže a monopolné obavy, ktoré vznikli počas fúzií v rokoch 1980-1990, v mnohých odvetviach dopravy sa stali globálnym problémom aliancií leteckých spoločností. Účastníci odvetvia argumentujú, že spojenectvá zahŕňajú aj zvýšené výhody konkurencie na tratiach za hranicami, predstavujú významné úspory nákladov (napr. výcvikové zariadenia, spoločný nákup (jedla, podnosov, prikrývok a podobných palubných predmetov), pridelovanie prevádzkových intervalov a brán, a riadenie informácií alebo zdieľanie kódov), ktoré vedú k zníženiu cestovného, zvýšeniu bezpečnosti (požiadavka, aby všetci členovia splnili rovnaké štandardy, čo vedie k významným úsporám nákladov, pretože jedna skupina pozemných posádok a vybavenia môže obsluhovať všetky členské lety) a k lepším službám pre spotrebiteľov (cestujúci sú prepravovaní prostredníctvom jedného kódu dopravcu, aj keď počas cesty môžu zmeniť lietadlá a letecké spoločnosti – všetky letenky, palubné lístky a manipulácia s batožinou sa môžu vykonávať v mieste pôvodu).²¹⁷

²¹⁶ V roku 2017 letecké spoločnosti prepravili 4,1 miliardy cestujúcich v pravidelných linkách. Spoločnosť Star Alliance si udržala svoju pozíciu najväčšej aliancie leteckých spoločností v roku 2017 s 22% celkovej plánovanej prevádzky, potom SkyTeam (19%) a oneworld (16%) a zvyšných 43% pre ostatné aliancie a spoločnosti. In: IATA. *Traveler Numbers Reach New Heights*. Dostupné na: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-09-06-01.aspx>

²¹⁷ NOLAN, James – RITCHIE, Pamela – ROWCROFT, John. Open skies and open gates. In: *Transportation*, Kluwer Academic Publishers, 2001, 28 (2). s. 119-122.

Liberalizácia v leteckej doprave, ako aj v každom odvetví môže podnietiť významné štrukturálne zmeny a viesť k drastickým zmenám v štruktúre prevádzky leteckých spoločností a letísk. Vzhľadom na medzinárodný rozmer dohôd otvoreného neba je osobitný záujem analyzovať, ako je ovplyvnená hospodárska súťaž medzi letiskami. Niekoľko štúdií, vrátane Oum a kol. (2010) a Goetz a Vowles (2009) tvrdia, že liberalizácia znižuje ceny a zvyšuje objem cestujúcich. Odstránenie obmedzenia ponuky umožňuje novým leteckým spoločnostiam vstúpiť na trh alebo, aby už existujúce letecké spoločnosti rozšírili svoju ponuku. Zvýšená úroveň konkurencie medzi leteckými spoločnosťami tlačí prevádzkovateľov na zníženie nákladov a marží zo zisku. Najmä tam, kde sa nachádzajú nízko nákladoví dopravcovia (*low-cost carriers*, LCC), nižšie ceny priťahujú vyšší dopyt cestujúcich. Button (2009)²¹⁸ načrtáva druh výhod, ktoré sa očakávajú od liberalizácie, ale tiež zdôrazňuje, že nie každý je víťazom. Nekonkurenčné destinácie, letecké spoločnosti alebo letiská môžu tiež stratiť dopravu a podiel na trhu. Navyše, vytvorenie príčinnej súvislosti medzi liberalizáciou a zmenami na trhu nie je jednoduché. Pitfield (2009)²¹⁹ poukazuje na ťažkosti pri meraní reálnych vplyvov liberalizácie a na potrebu metodických zlepšení, aby boli schopní priznať svoju úlohu pri vývoji trhu.

Geografický aspekt nízko nákladových leteckých spoločností a dynamický vývoj ich sietí sú relevantné otázky, ktoré podrobne preskúmala Dobruszkes (2006). Zatiaľ čo liberalizácia je jednoznačnou základnou silou, ktorá umožňuje vznik nízko nákladových dopravcov, leteckí sieťoví dopravcovia poskytujúci komplexné služby si naďalej udržiavajú dominantnú úlohu na hlavných európskych letiskách. Jedným z dôvodov je vznik sietí typu *hub-and-spoke* sústreďujúce sa v okolí jedného alebo viacerých leteckých uzlov. Nízko nákladové letecké spoločnosti uprednostňujú pripojenie typu *point-to-point* prevažne medzi sekundárnymi letiskami. Rovnako sa zdôrazňuje význam nízko nákladových dopravcov pri maximalizácii prínosov z liberalizácie. Existuje však niekoľko prekážok pri vstupe na trh, ktoré posilňujú úlohu prevádzkovateľov a ich aliancií, čím zabraňujú novým operátorom konkurovať na trhu.²²⁰

Vývoj nízko nákladových leteckých spoločností súvisí s tromi faktormi: a) cyklickosť leteckého sektora; b) cena leteckej dopravy často zostáva obmedzujúcim

²¹⁸ BUTTON, Kenneth. The impact of US–EU “Open Skies” agreement on airline market structures and airline networks. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2009, 15.

²¹⁹ PITFIELD, D.E. The assessment of the EU-US Open Skies Agreement: the counterfactual and other difficulties. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2009, 15.

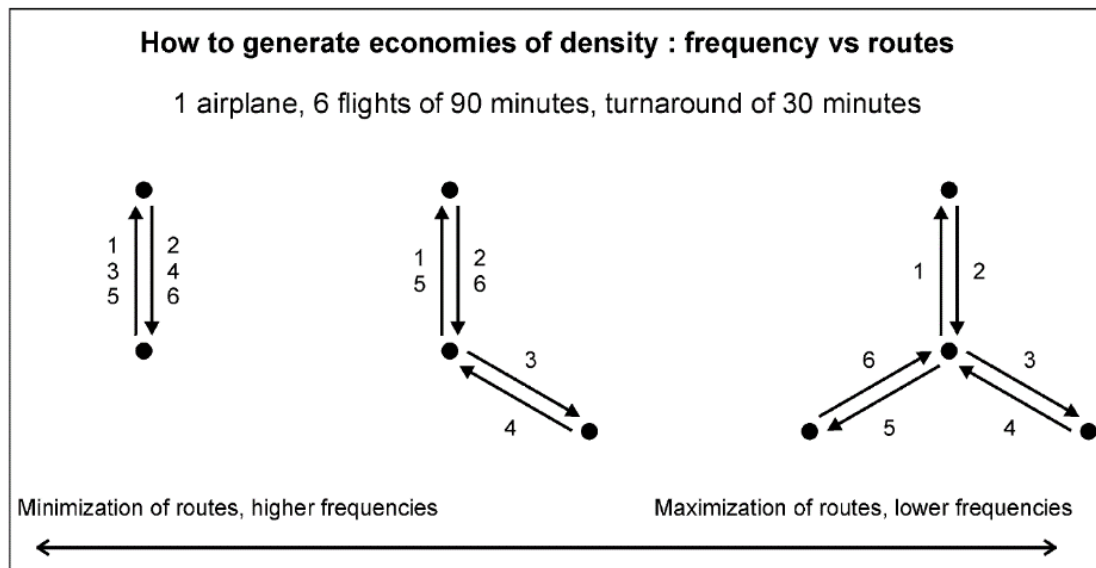
²²⁰ CHRISTIDIS, Panayotis. Four shades of Open skies: European Union and four main external partners. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2016, 50. s. 105-106.

faktorom pre veľkú časť obyvateľstva; a c) liberalizácia v sektore leteckej dopravy umožňuje voľné vytváranie nových služieb a môže tak podporiť vytváranie nových leteckých spoločností. Prevádzka leteckých dopravných trás s nízkymi nákladmi sa dosahuje súborom metód zameraných na zníženie jednotkových nákladov a na zvýšenie produkcie aj produktivity, pri ktorom sú zapojené obe zložky, aj pracovníci a aj spôsoby výroby. LCC dosahujú ekonomickú hustotu (obrázok 2) tým, že maximalizujú dobu lietania pre každé lietadlo, čo znamená, že medzi príletom a odletom (obrat) sú veľmi obmedzené časy. V sektore leteckej dopravy sú ekonomiky hustoty (skutočnosť, že sa zvyšuje používanie lietadiel a/alebo ich kapacita v sieti určitej veľkosti) podstatné a oveľa efektívnejšie pri znižovaní jednotkových nákladov ako úspory z rozsahu (skutočnosť, že rozšírenie siete a zvýšenie výrobných faktorov), najmä pri používaní malých a/alebo nepreťažených letísk, ktoré sú často sekundárne a lacnejšie letiská. Je tiež potrebné poznamenať, že LCC poskytujú novú podporu pre trasy a siete typu *point-to-point*, ktoré sú všeobecne využívané dopravnými uzlami.

Možno dokonca povedať, že práve koncentrácia sieťovým leteckým dopravcom poskytujúcich komplexné služby (*Full Service Network Carriers*, FSNC) na obmedzenom počte dopravných uzlov, uľahčila vzostup LCC, čo by mohlo vytvoriť veľa priamych spojení obchádzajúcich dopravné uzly a tým sa vyhýbať obmedzujúcim spojeniam. Poznáme dva typy siete: *hub-and-spokes*/FSNC/hlavné letiská a *point-to-point*/LCC/sekundárne letiská. Zatiaľ, pre FSNC zostávajú kľúčové dopravné uzly na uspokojovanie dlhých letov a pre veľké pokrytie miest s primeranými frekvenciami. Nakoniec geografia ponuky LCC zodpovedá vo veľkej miere geografii liberalizácie. Skutočne, liberalizácia namiesto toho, aby viedla k skutočnej hospodárskej súťaži na existujúcich trasách povedie k rozvoju LCC a vytvoreniu nových ciest.²²¹

²²¹ DOBRUSZEKS, Frédéric. An analysis of European low-cost airlines and their networks. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2006, 14. s. 249-263.

Obrázok 2 Prevádzka nízko nákladových leteckých dopravcov



Prameň: DOBRUSZEKS, Frédéric. An analysis of European low-cost airlines and their networks. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2006, 14 s. 259.

Liberalizácia nepochybne viedla k zvýšeniu hospodárskej súťaže z hľadiska väčšieho výberu leteckých prevádzkovateľov poskytujúcich služby, času letu a výšku cestovného.²²² Čo v konečnom dôsledku viedlo k výraznému hospodárskemu a dopravnému rastu. Takéto pozitívne účinky sú spôsobené najmä (1) zvýšenou hospodárskou súťažou na leteckom trhu, ktorá znižuje ceny a stimuluje rast dopravy; (2) zvýšenie produktívnej efektívnosti v dôsledku optimalizácie siete svojich dopravných sietí a cenovej stratégie, ako aj v dôsledku zvýšeného konkurenčného tlaku na zlepšenie prežitia produktivity; a (3) pozitívne vonkajšie vplyvy vytvorené pre celú ekonomiku vrátane podpory pracovných príležitostí, obchodu a cestovného ruchu a lepších dopravných a logistických služieb. Tieto vplyvy nie sú v jednotlivých krajinách jednotné. Avšak veľký počet štátov prijal progresívnu liberalizáciu, čo naznačuje, že zúčastnené štáty profitovali z liberalizácie vo všeobecnosti.²²³

Liberalizácia umožňuje leteckým spoločnostiam optimalizovať svoje siete naprieč kontinentálnych trhov. V dôsledku toho sa primerane zmenia vzory dopravných tokov. *Hub-and-spoke* siete boli leteckými spoločnosťami vo veľkej miere využívané na dosiahnutie výhodnosti príjmov a/alebo nákladových výhod vo výrobe prostredníctvom ekonomickej hustoty. Ak sa upraví obmedzenie zahraničného vlastníctva a kontroly, konsolidácia trhu

²²² DOGANIS, Rigas. The impact of liberalization on European airline strategies and operations. In: *Journal of Air Transport Management*, 1994, 1 (1). s. 24.

²²³ FU, Xiawen – OUM, Tae Hoon – ZHANG, Anming. Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. In: *Transportation Journal*, 2010, 49 (4). s. 24.

prostredníctvom zlúčenia a akvizície by leteckým spoločnostiam umožnila posilniť svoje siete a postavenie na trhu. Strategické aliancie umožnili leteckým spoločnostiam dosiahnuť „druhé najlepšie“ sieťové spojenie na trhoch, kde sú bilaterálne zmluvy o leteckých službách stále obmedzujúce. Po liberalizácii by bol budúci rast globálnych aliancií leteckých spoločností obmedzený. Liberalizácia a sieťová konkurencia na medzinárodných trhoch viedli k posunom priestorového modelu dopravného toku, ako aj k zníženiu trhovej sily dominantných dopravcov. Z tohto dôvodu je pre štáty dôležité si udržať svoje vedúce postavenie v oblasti liberalizácie, aby sa dopravné toky mohli prejaviť v ich prospech.

Rýchly rast nízko nákladových leteckých dopravcov priniesol významný vplyv na letecký priemysel. Liberalizácia zvýšila hospodársku súťaž a znížila ceny leteniek, čo značne stimulovalo dopyt po doprave. Tieto zmeny si vyžadujú ďalšie odstránenie obmedzení týkajúcich sa kapacity, frekvencie, cien a vstupu. Okrem toho rozvoj nákladových leteckých dopravcov na domácich trhoch môže podporiť liberalizačnú politiku pre medzinárodnú leteckú dopravu zvýšením konkurencieschopnosti národného leteckého priemyslu. Na druhej strane existujúce nariadenia bránia rastu nákladových leteckých dopravcov. Ďalšia liberalizácia je potrebná na úplnú realizáciu súvisiacich výhod. Okrem toho je naliehavé, aby štáty, ktoré stále vykonávajú regulačnú ochranu svojich vlajkových leteckých spoločností, upustili od týchto postupov a zmenili svoju politiku na využívanie leteckých spoločností v prospech svojich spotrebiteľov a hospodárstva.²²⁴

²²⁴ FU, Xiawen – OUM, Tae Hoon – ZHANG, Anming. Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. In: *Transportation Journal*, 2010, 49 (4). s. 37-38.

4.2 Bezpečnosť leteckej dopravy: právne záväzky štátov a prax

Letecká doprava významne prispieva k našej kultúre a našej globálnej ekonomike. Zmenšuje planétu a integruje ľudí z odlišných častí sveta. Komerčná letecká doprava je zďaleka najbezpečnejšou formou dopravy a pravdepodobne zostane počas tohto storočia. Začiatkom 20. storočia prešlo civilné letectvo nebývalým vývojom z prevažne individuálneho ku kolektívnemu rozmeru, ktorý bol posilnený masívnym rozšírením trás a dopravcov v dôsledku deregulácie a liberalizácie sektora v USA v 70. rokoch a v Európe medzi 80. a 90. rokom. Bezpečnosť letectva je záležitosťou celého sveta, ktorého význam je jednoznačne uznaný. Zatiaľ čo letecká doprava je zďaleka najbezpečnejší spôsob dopravy, meraný pomerom medzi počtom nehôd a počtom cestujúcich/kilometrov, je náchylná na prirodzené riziká letu, použitie sily a nebezpečenstvo teroristických činov. Z času na čas, keď dôjde k závažným nehodám alebo tragickým udalostiam súvisiacim s leteckou dopravou, sa otrasie celý svet. V dôsledku toho bola bezpečnosť letectva záležitosťou zásadnej dôležitosti pre vlády, priemysel, akademickú obec a cestujúcu verejnosť. Je to aj *raison d'être* ICAO. Ako sme mohli vidieť, že drony pristávajú na trávniku v Bielom dome, katastrofický kamikadze terorizmus a rakety typu „zem-vzduch“, ktoré zostrelili komerčné lietadlo, zásadnú úlohu musí zohrávať regulačná činnosť zákonodarcu na národnej, aj medzinárodnej úrovni. V skutočnosti prvá právna úprava²²⁵ v tejto veci bola určená na ochranu ľudí a majetku na zemi. Od začiatku bola okamžite uznaná ústredná úloha bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť adekvátnymi a dynamickými vzájomne prepojenými predpismi, ktoré vyvíjajú sa rovnakou rýchlosťou ako rozvoj odvetvia leteckej dopravy, pomôžu dosiahnuť najvyššie možnú úroveň leteckej bezpečnosti v akejkol'vek časti letu. Vzdušný priestor je zdrojom, ktorý sa čoraz častejšie obmedzuje, pretože civilné a vojenské letecké činnosti sa naďalej zvyšujú. Koordinácia medzi nimi je nevyhnutná pre bezpečnosť letectva.²²⁶

²²⁵ Dňa 28. apríla 1784 poručík v parížskych policajných zložkách navrhol, že teplovzdušné balóny používajú ako mimoriadne horľavé plyny a prakticky na milosť vetra, pretože boli sotva riaditeľné, by mohli byť mimoriadne nebezpečné pri lietaní alebo pristátí husto osídlené oblasti s drevenými budovami, ktoré boli mimoriadne horľavé. Z tohto dôvodu bola vydaná smernica, ktorá výslovne zakazuje tieto balóny pôsobiace nad takýmto mestským sídlom bez predchádzajúceho povolenia verejných orgánov. In: CAPLAN, Harold. Worldwide safety of civil aviation. In: *Annals of Air and Space Law*, 2009, 34. s. 27. In: ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. Aviation Safety*. Springer International Publishing, 2015. s. 10. ISBN 9783319080901.

²²⁶ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. Aviation Safety*. Springer International Publishing, 2015. s. 7-10. ISBN 9783319080901; HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 3. ISBN 9789041131157; DEMPSEY, Paul Stephen. The Future of International Air Law in the 21st Century. In: *German Journal of Air and Space Law*, Sept. 2015. s. 75.

4.2.1 Definícia leteckej bezpečnosti a ochrany civilného letectva

Na medzinárodnej úrovni ICAO zohráva dôležitú úlohu pri problematike leteckej bezpečnosti. Navyše článok 44 Chicagského dohovoru (ďalej len „Dohovor“) stanovuje, že *„cílom a predmetom organizace jest rozvíjeti zásady a techniku mezinárodního létání a podporovati plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy“*. Článok sa potom zmienil o bezpečnosti trikrát: v odseku a) *„zajišťovati bezpečný a spořádaný rozvoj mezinárodního civilního letectví na celém světě“*; v písmene d) *„vyhovovati potřebám lidstva týkajícím se bezpečné, pravidelné, účinné a hospodárné letecké dopravy“*; a nakoniec v písmene h) *„přispívati k bezpečnosti letu v mezinárodním létání“*. Pri dosahovaní týchto cieľov ICAO koná na súdnej i technickej úrovni. Organizácia vydala mnohé dokumenty obsahujúce pravidlá o leteckej doprave a jej bezpečnosti.²²⁷

V roku 2006 ICAO uverejnila modernú definíciu bezpečnosti a označila ju ako „stav, v ktorom možnosť spôsobenia poškodenia osoby alebo majetkovej ujmy je znížená, a udržiava sa na prijateľnej úrovni alebo pod ňou prostredníctvom pokračujúceho procesu identifikácie nebezpečenstva a riadenia bezpečnostných rizík“²²⁸. Bezpečnosť je stav, v ktorom je chránený alebo strážený pred ublížením alebo zranením. Bezpečnosť zahŕňa aj ochranu. Je zrejmé, že ak by letectvo malo byť zbavené akýchkoľvek nebezpečenstiev alebo rizík, tak by vôbec neexistovalo. Riziká by mohli byť na nižšej alebo vyššej úrovni. Jediný spôsob, ako zabezpečiť bezrizikový let, je nikdy neumožniť lietadlu odletieť. Dočasné uzemnenie všetkých civilných lietadiel v čase krízy je tiež možnosťou, ale nemusí byť nákladovo efektívne alebo dokonca hospodársky prípustné. Preto niektorí autori majú tendenciu prepojiť koncept bezpečnosti s prevenciou nehôd. Bezpečnosť leteckej dopravy zahŕňa, ale nie je obmedzená na prevádzkovú leteckú bezpečnosť. Tragické udalosti z 11. septembra 2001, ktoré predstavovali nielen najväčšiu hrozbu, ale aj bezprecedentné škody na leteckej bezpečnosti, presvedčivo preukázali, že bezpečnosť letectva z technického hľadiska presahuje rámec prevencie nehôd a rozširuje sa na hlbšie politické, strategické a právne rozmery. Zahŕňa preventívne, nápravné a trestné opatrenia. Preto bezpečnosť nie je obmedzená na prevenciu nehôd, ale mala by sa považovať za širší termín ako stratégia riadenia rizika. Komisia pre leteckú navigáciu ICAO definovala „leteckú bezpečnosť“ ako

²²⁷ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. Aviation Safety*. Springer International Publishing, 2015. s. 11-16. ISBN 9783319080901; ICAO. *Security*. Dostupné na: <https://www.icao.int/security/Pages/default.aspx>

²²⁸ ICAO. *Safety management manual. Third Edition 2013 (Doc. 9859)*. paragraph 2.1.1

„stav bez akceptovateľného rizika zranenia osôb alebo poškodenia lietadiel a majetku“²²⁹. V októbri 2011 Komisia pre leteckú navigáciu ICAO predstavila opatrenia na vytvorenie spoločných pravidiel pre ochranu civilného letectva, poukázala na rozdiel medzi týmito dvoma pojmami a definovala „bezpečnosť“ (*safety*), pokiaľ ide o prevenciu nehôd spôsobených haváriami, ktoré môžu „ovplyvniť materiál alebo ľudí“ a „ochranu“ (*security*) ako prevencia protiprávnych činov zameraných na „ovplyvňovanie lietadiel alebo ľudí“. Pravidlá ICAO, Príloha 17²³⁰ k Dohovoru definujú „ochranu“ ako „kombináciu opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov určených na ochranu civilného letectva pred činnosťami protiprávneho zasahovania“. Tieto opatrenia pozostávajú z činností na zachovanie a ochranu komunity pred „nezákonnými činmi“ úmyselne vykonávanými jednotlivcami alebo skupinami jednotlivcov proti alebo prostredníctvom civilného letectva.²³¹

V terminológii ICAO sa rozlišuje medzi „bezpečnosťou“ a „ochranou“. „Bezpečnosť“ súvisí s prevádzkovou bezpečnosťou lietadiel vrátane udeľovania licencií a letovej spôsobilosti personálu, zatiaľ čo „ochrana“ znamená „zabezpečenie civilného letectva pred protiprávnym zasahovaním“. Zatiaľ čo toto rozlišovanie môže byť vhodné, malo by sa však zdôrazniť, že ochrana leteckej dopravy je len jedným z dôležitých aspektov leteckej bezpečnosti. Bezpečnosť si vyžaduje predovšetkým technické znalosti. Nie je to však výhradná oblasť technickej profesie, má rozmer takisto politický a právny. Ako poznamenáva Wassenbergh: „*bezpečnosť v civilnom letectve je technická a operatívna záležitosť. Stáva sa vecou verejného práva, hneď ako sa nej zúčastňuje verejnosť a súkromné osoby podliehajú pod vládnu kontrolu.*“²³² Možno teda usúdiť, že letecká bezpečnosť je multidisciplinárnou záležitosťou, zákonodarca suverénneho štátu môže s výhradou svojich medzinárodných povinností uložených Dohovorom a inými zdrojmi medzinárodného práva, určiť do akej miery je bezpečnosť v leteckej doprave v rámci jeho právomocí, napríklad aké lietadlá budú na jeho území registrované alebo prevádzkované, licencie pre personál, ktorému bude udelené povolenie na jeho území a na letiskách, ako aj ktoré agentúry letových prevádzkových služieb spadajú do jeho právomoci. Z tohto hľadiska nemusí byť ťažké tvrdiť, že letecká bezpečnosť je v konečnom dôsledku záležitosťou práva, právnych

²²⁹ ICAO Working Paper AN-WP/7699, *Determination of a Definition of Aviation Safety*. 11 December 2001 at para. 2.2. In: HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 4. ISBN 9789041131157.

²³⁰ Dostupné na: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>

²³¹ ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. Aviation Safety*. Springer International Publishing, 2015. s. 10-11. ISBN 9783319080901.

²³² WASSENBERGH, Henri. *Safety in Air Transportation and Market Entry*. In: *Air and Space Law*, Kluwer Law International, 1998, 23 (2). s. 83. In: HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 5. ISBN 9789041131157.

predpisov a ich uplatňovania. Zároveň sa jej riziká tiež zdieľajú na celom svete. Kým každý štát si zachováva svoju suverenitu na svojom území, nie je schopný regulovať bezpečnosť medzinárodného civilného letectva bez spolupráce iných štátov. Štát môže zabezpečiť kvalitu lietadla registrovaného v jeho štáte a na letiskách, ktoré sa na jeho území nachádzajú, ale nesmie tak urobiť pre lietadlá registrované a prevádzkované v iných štátoch a na letiskách nachádzajúcich sa ich území, ktoré môžu ovplyvniť aj leteckú dopravu v prvom štáte. Stručne povedané, riziká, ktoré vznikajú v civilnom letectve majú globálny charakter. Globálne riziká si vyžadujú globálne riadenie a vyžadujú medzinárodne zosúladené opatrenia.²³³

4.2.2 Hlavné incidenty formujúce leteckú bezpečnosť

Letecká bezpečnosť predstavuje jednoduchú skutočnosť, ktorú cestujúci považujú za samozrejmosť. Každý cestujúci môže prísť do akejkoľvek pravidelnej leteckej služby a zakúpiť si letenku prakticky kamkoľvek na planéte vďaka programom spolupráce medzi leteckými dopravcami. Tá istá služba je k dispozícii aj pri preprave nákladu. Svet na tom závisí. Bohužiaľ, existujú náznaky, že jej infraštruktúra a bezpečnosť boli trochu zanedbané a považované za samozrejmosť. Letecká doprava tiež symbolizuje príklad aplikovanej technológie. Ako sa technológia zlepšuje, tak aj letecká preprava a zariadenia a vybavenie, ktoré ju podporujú. Schopnosť zabezpečiť bezpečnú leteckú dopravu a nákladnú prepravu predstavuje nepretržitú výzvu. Tento pokrok v technológii musí tiež umožniť orgánom zabezpečiť prostredie letiska od tých, ktoré by ho potenciálne narušili. Zároveň je potrebné dbať na to, aby bezpečnostné opatrenia nezdržovali letecký náklad až do bodu, keď nie je konkurencieschopný s tovarom dodávaným iným dopravným prostriedkom. Globálne hospodárstvo závisí od pokračujúcej a neprerušovanej služby. Teroristi a iné kriminálne aktivity ohrozujú toto bezpečné prostredie.²³⁴ Kľúčom k bezpečnosti v tomto prostredí je byť pred hrozbami, nie reagovať na ne potom, čo už začali.²³⁵ Bezpečnosť letectva v terminológii ICAO sa zameriava na predchádzanie protiprávnym činom zameraným na ovplyvnenie lietadiel alebo ľudí a ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.²³⁶

²³³ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 4-6. ISBN 9789041131157.

²³⁴ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 1-2. ISBN 9781439894736.

²³⁵ IASIELLO, Emilio. Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security. In: *Aerospace America*, American Institute of Aeronautics and Astronautics, July-August 2013. s. 25.

²³⁶ ICAO. *Security and Facilitation. Security*. Dostupné na: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>

Aké faktory sa týkajú posudzovania toho, v akej situácii je potrebná bezpečnosť? Po prvé, musíte posúdiť svoju *zraniteľnosť*. Akým ľahkým cieľom ste? Je vystavený majetok, nechránený, prístupný alebo nestrážžený? Potom musíte vyhodnotiť *kritickosť* toho, čo chránite. Aký bude dopad, ak dôjde k vážnej strate alebo udalosti? Prerušilo by to bežnú prevádzku? Mohlo by to mať účinky s dlhým dosahom? Po tretie, musíte určiť najlepšie ako viete, *pravdepodobnosť* vážnej straty alebo uskutočnenie sa udalosti. Ak nie je ochrana poskytnutá, je veľmi pravdepodobné, že dôjde k strate, alebo chcete chrániť relatívne vzdialené možnosti? Po štvrté, *náklady na ochranu* musia byť zvažované. Zátťaž rizika sa musí porovnať s nákladmi na kontrolu. Vo všeobecnosti by náklady na kontrolu nemali obvykle prevyšovať hodnotu, ktorú má chrániť, aj keď existujú zjavné výnimky z tohto všeobecného pravidla.²³⁷ Celkové pochopenie historických udalostí a politických rozhodnutí v priebehu času je nevyhnutné pre pochopenie súčasnej bezpečnostnej politiky v oblasti letectva vo svete.

Prvé zaznamenané únosy²³⁸ sa stali 21. februára 1931 v Arequipe v Peru. Ozbrojení revolucionári sa priblížili Byronovi Rickardsovi a požadovali použitie jeho lietadla. Incident sa nedostal do pozornosti a nikdy nevyšiel do medzinárodného úsilia na boj proti potenciálnej hrozbe pre medzinárodnú leteckú dopravu.²³⁹ Prvý bombový útok na palube lietadla sa udial v roku 1933, keď Boeing 247 United Airlines bol zničený počas letu z Clevelandu, OH, do Chicaga v IL a zabil všetkých sedem pasažierov na palube. V čase únosu z roku 1931 v Arequipe v Peru a spomínanom bombardovaní Boeing 247 neboli žiadne požiadavky na prehliadku cestujúcich alebo batožiny. Cestujúci prišli na letisko a nastúpili do lietadla bez bezpečnostnej prehliadky. Nariadenia, ktoré sa zaoberajú týmito druhmi leteckých bezpečnostných obáv sa začali až v roku 1971, takmer o 40 rokov neskôr. V 40. a 50. rokoch 20. storočia je komerčná letecká doprava ešte stále na začiatku a havárie sú časté. Letiská nainštalovali vo svojich terminálových budovách stánky pre poisťovne tak, aby si cestujúci mohli pred odletom zakúpiť poistenie. Zločinci však používali poistné

²³⁷ MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft, and Airline Security. Second edition.* Stoneham: Butterworth-Heinemann, 1991. s. 49. ISBN 0750690194.

²³⁸ Únos bol charakterizovaný ako násilné zabavenie akéhokoľvek vozidla v tranzite, ktoré spáchalo lúpež, vydieranie pre peniaze, unieslo cestujúcich alebo vykonávalo iné zločiny. Historicky sa tento výraz používal na označenie nelegálneho prevzatia majetku od osoby, ktorá cestuje po verejnej ceste. V Spojených štátoch termín najskôr znamenal krádež tovaru v tranzite nákladným automobilom. Nakoniec sa termín únos stal súčasťou zabavenia lodí, zvyčajne pre krádež a vydieranie. Pojem únosu bol nakoniec rozšírený tak, aby zahŕňal aj nezákonné preberanie lietadiel. V súčasnosti je únos, *skyjacking* alebo letecké pirátstvo definované ako nútené riadenie lietadla počas letu. In: SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns.* CRC Press, 2008. s. 13-14. ISBN 9781439894736.

²³⁹ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns.* CRC Press, 2008. s. 55. ISBN 9781439894736.

stánky na páchanie poistných podvodov. V tom čase neboli forenzné schopnosti vyšetrovateľov a orgánov činných v trestnom konaní vždy schopné určiť, či havária lietadla bola nehoda alebo úmyselná udalosť. Bombové útoky na palubách lietadiel v roku 1949 znamenali začiatok série poistných podvodov týkajúcich sa komerčných lietadiel, ktoré dosiahli veľký význam v roku 1955 s bombovým útokom na let 629 spoločnosti United Airlines. Medzi rokmi 1947 a 1953 bolo celosvetovo 23 únosov. Európania, hľadajúci rôzne formy politického azylu, sa dopustili väčšiny týchto únosov. V USA sa medzi 1930 a 1967 bolo 12 pokusov o únos, 7 z týchto pokusov bolo úspešných.²⁴⁰ So začiatkom studenej vojny videli únoscovia z východoeurópskych krajín únosy ako prostriedok úteku pred komunistickým útlakom. Začiatkom roka 1947 pokračovali sporadické únosy letov vo východnej Európe až do roku 1950.²⁴¹ Mnohí jednotlivci, ktorí sa pokúsili o útek cez „železnú oponu,“ boli vítaní s otvorenou náručou západoeurópskymi vládami. Akýkoľvek pokus o útek z vnímaného sovietskeho útlaku bol prijatý ako právne a chvályhodné správanie. Samozrejme, pokusy neboli vnímané krajinami východného bloku s rovnakou perspektívou.²⁴²

Nástup Fidela Castra k moci spolu s nedostatkom požiadaviek na prehliadku cestujúcich alebo batožiny v 60. a začiatkom 70. rokov vytvorili vhodné obdobie pre únosy. Únosy sa v USA stali bežnými začiatkom 60. rokov v dôsledku rastúceho napätia medzi USA a Kubou. Spočiatku sa Kubánci uchýlili k únosu lietadiel ako prostriedku na útek pred Castrovým režimom, ale na začiatku 60. rokov sa tok obrátil a lietadlá v USA boli unášané kubánskymi povstalcami, radikálnymi ľavicovými Američanmi a utečencami hľadajúcimi azyl na Kube.²⁴³ Viac ako 240 únosov alebo pokusov o únosy súviselo s lietaním na Kubu alebo z Kuby v rokoch 1960 až 1974. Niečo bolo potrebné urobiť, keďže bolo ľahké jednoducho nastúpiť na lietadlo a riadiť ho. Ako sa často stáva, každý príbeh má dve strany. Mnohé štáty a špecifické skupiny vnímali únosy ako prípustné prejavy politických názorov, ktoré oprávňujú ich podporu. Niektoré z týchto štátov sa naďalej pokúšajú ignorovať kriminalitu takéhoto správania.²⁴⁴ Zvýšenie únosov viedlo k tomu, že Kongres USA prijal

²⁴⁰ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 51-52. ISBN 9780128042939.

²⁴¹ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism.* CRC Press, 2010. s. 2. ISBN 9781420070293.

²⁴² SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns.* CRC Press, 2008. s. 55. ISBN 9781439894736.

²⁴³ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism.* CRC Press, 2010. s. 2. ISBN 9781420070293.

²⁴⁴ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns.* CRC Press, 2008. s. 56. ISBN 9781439894736.

Anti-Hijacking Act z roku 1974, ktorý stanovoval kontrolu cestujúcich a prepravovanej batožiny. Dokonca aj po nadobudnutí účinnosti zákona existovalo ešte 601 únosov alebo pokusov o únosy, ktoré zahŕňali Kubu v rokoch 1974 až 1989. Roky medzi rokmi 1968 a 1973 znamenali vrchol únosov (viac ako jeden únos za dva týždne) a použitie protiopatrení. Počas tohto obdobia americké ministerstvo dopravy odhadlo, že celosvetovo sa vyskytlo celkovo 364 únosov.²⁴⁵ V júli 1983 Federálna letecká správa (FAA) dokonca vysielala rozhlasové a televízne reklamy v angličtine a španielčine na južnej Floride a v New Yorku. Reklamy varovali potenciálnych únoscov, že by čelili dlhodobým pobytom vo väzniach Fidela Castra, ak by chceli uniesť lietadlo. Počas mája, júna a prvých troch týždňoch júla toho istého roka bolo na Kubu unesených 8 amerických letov. Reklamy boli neobvyklým prístupom k tomu, čo sa stalo vážnym problémom.²⁴⁶ Väčšina únosov počas tohto obdobia bola z troch dôvodov: politický azyl, prepustenie väzňov alebo finančný zisk.

Koncom 60. rokov začali teroristické organizácie na Blízkom východe považovať únosy lietadiel za prostriedok upozorňovania na ich politické príčiny alebo výmena za prepustenie svojich druhov. Na Blízkom východe sa v 60. a 70. rokoch objavilo niekoľko bombových útokov, ale keď bolo lietadlo cieľom bombového útoku, zvyčajne to malo za následok úplnú stratu lietadla a všetkých na palube. Únosy na Blízkom východe sa vyskytli menej často ako v USA, ale viedli k väčším stratám na životoch a celkových škodách. Únosy na Blízkom východe sa zameriavali na vynútenie prepustenia väzňov alebo na šírení politickej správy, nie samotný let do inej krajiny. Prvý únos komerčného letu na Blízkom východe bol spáchaný na izraelskú leteckú spoločnosť El Al. Dňa 23. júla 1968 traja ozbrojenci uniesli let 426 spoločnosti El Al, ktorý letel z Ríma do Tel Avivu. Ozbrojenci tvrdili, že sú členmi Ľudového frontu za oslobodenie Palestíny (PFLP). Lietadlo bolo nútené pristáť v Alžíri, kde začali rokovania s únoscami požadujúcimi prepustenie niektorých arabských väzňov. V dôsledku tohto únosu Izrael zaviedol najprísnejšie bezpečnostné opatrenia pre každého leteckého dopravcu a tiež prijal politiku odvetných opatrení voči tým skupinám, ktoré sa snažia poškodiť izraelských občanov. Účinné bezpečnostné opatrenia zavedené Izraelom a vzťah voči USA z dôvodu ich politiky týkajúcich sa Blízkeho východu a ich podpory Izraela viedli k tomu, že teroristické organizácie na Blízkom východe obrátili svoju pozornosť útokov na americké lety prevádzkované v zahraničí a medzinárodné lety

²⁴⁵ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 53-54. ISBN 9780128042939.

²⁴⁶ MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft, and Airline Security. Second edition.* Stoneham: Butterworth-Heinemann, 1991. s. 5. ISBN 0750690194.

smerujúce do USA, najmä tie, ktoré majú na palube veľké množstvo amerických a izraelských občanov.²⁴⁷ V rokoch 1969 až 1970 došlo k niekoľkým ďalším únosom súvisiacim s Blízkym východom, najmä kvôli vydieraniu alebo preprave, spolu s niekoľkými leteckými bombovými útokmi, ale ďaleko od počtu únosov, ku ktorým došlo v USA počas toho istého obdobia.²⁴⁸

Izrael bol vždy významným cieľom a pravdepodobne ním aj zostane. V roku 1976 bezpečnostné zložky vykonali útok na letisku Entebbe pri ktorom oslobodili 103 izraelských rukojemníkov z lietadla uneseného palestínskymi a nemeckými teroristami. Airbus spoločnosti Air France bol pôvodne na ceste z Tel Avivu do Paríža, ale zastavil sa v Aténach. Odtiaľ bol nútený letieť do Bengházi, v Líbyi, kde ho natankovali a pokračoval na medzinárodné letisko Entebbe v Ugande. Izrael sa rozhodol k odvážnemu kroku nepodliehať požiadavkám teroristov. Rozhodli sa na akčnom pláne, ktorý sa ukázal ako veľkolepá záchranná operácia. Po úspešnom lete z Izraela 2500 míľ do Ugandy, komando rýchlo zachránilo rukojemníkov len s jednou izraelskou obeťou. Izraelčania však nastavili tón pre akékoľvek budúce pokusy na svojich občanov alebo lietadlá. Teraz majú jeden z najprísnejších bezpečnostných postupov na lietadlách a letiskách na svete.²⁴⁹

Conditio sine qua non únosov a teroristických činov sú médiá. Bez médií by boli páchatelia zbavení ich publika a predstavenie s najväčšou pravdepodobnosťou by nepokračovalo. „K útokom na dopravu je spojená určitá hrôza, pretože cestujúci sú v takejto situácii v skutočnosti bezmocní“ uviedol Steven Simon. Lietadlo poskytuje kontajner s pripravenými rukojemníkmi, všetci zorganizovaní, sediaci v radoch, pripútaní na svojich sedadlách a úplne bezbranní. Predstavujú dobrý prierez obyvateľstva vrátane žien, detí, starých ľudí a občanov mnohých krajín, čo určite priťahuje pozornosť sveta. Národný prepravca, veľvyslanectvo a diplomatický úrad tiež predstavuje príležitosť urobiť silné vyhlásenie proti určitému štátu bez toho, aby tam musel páchatel prísť.²⁵⁰

Na začiatku 70. rokov 20. storočia došlo k pokračujúcej sérii únosov lietadiel a predstaviteľia štátu ako aj leteckých spoločnosti boli nakoniec nútení uznať potrebu

²⁴⁷ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 3. ISBN 9781420070293.

²⁴⁸ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 54-56. ISBN 9780128042939.

²⁴⁹ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 67-68. ISBN 9781439894736.

²⁵⁰ MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft, and Airline Security. Second edition*. Stoneham: Butterworth-Heinemann, 1991. s. 21. ISBN 0750690194; KAPLAN, Eben. *Targets for Terrorists: Post 9/11 Aviation Security*. Council on Foreign Relations, 7 Sept. 2006. Dostupné na: <https://www.cfr.org/backgrounder/targets-terrorists-post-911-aviation-security>.

vyvážených a ešte prísnejších bezpečnostných opatrení na letiskách. Ďalšou udalosťou je *Dawson's Field*, dňa 6. septembra 1970 odleteli tímy palestínskych únoscov z troch samostatných letísk s úmyslom uniesť tri lietadlá na ceste z Európy do USA. Členovia PFLP mali v úmysle pristáť na odľahlom letisku a zadržať rukojemníkov cestujúcich v snahe vyjednať prepustenie ďalších členov PFLP, ktorí boli držaní vo väzniciach v celej Európe a v Izraeli.²⁵¹ Zatiaľ čo časté únosy v priebehu neskorých 60. rokov nedokázali presvedčiť politických predstaviteľov vo Washingtone, aby podnikli kroky na zvýšenie bezpečnosti letectva, odpoveď vo Washingtone na incident *Dawson's Field* bola rýchla a vytvorila americkú leteckú bezpečnostnú politiku na najbližšie roky. Plán prezidenta Nixona predstavoval program *Sky Marshal* na umiestnenie ozbrojených stráží na vysokorizikové lety, inšpekcie a elektronické prehliadky cestujúcich na niektorých veľkých amerických letiskách a zámorských letiskách a prísnejšie zákony proti pirátstvu a medzinárodné zmluvy o extradícii, aby páchatelia neutekali pred spravodlivosťou a zabránili štátom poskytovať bezpečné útočisko. Najnákladnejšou hnacou silou bol plán nasadenia 2500 leteckých „maršalov“ na medzinárodné lety s počiatočnými nákladmi vo výške 28 miliónov dolárov na nábor, výcvik a počiatočné nasadenie a potom 50 miliónov dolárov ročne na ich udržanie. Letecký priemysel odhadol, že bude potrebovať 4000 leteckých „maršalov“, aby ochránili všetky medzinárodné lety leteckých dopravcov z USA, a preto plán vyzval na ich strategické umiestňovanie na vysokorizikové lety, okolo 100 ich bolo okamžite nasadených na medzinárodných linkách Pan Am a TWA. V čase predmetného incidentu bolo ICAO už v procese prípravy multilaterálnej dohody zameranej na spoluprácu medzi štátmi s cieľom priviesť únoscov pred súd. V roku 1963 bola ratifikovaná Tokijská konvencia a v roku 1970, tri mesiace po únose Haagsky dohovor.²⁵²

Program *Sky Marshal* bohužiaľ nefungoval, program získal určitý úspech, ale ukázal sa ako neschopný zastaviť pokračujúce pokusy o únosy lietadiel. Pravdepodobne najnepokojnejším náznakom toho bolo, že jeden únos sa uskutočnil počas letu, na ktorom boli letecký „maršal“ a agent FBI. Na začiatku bola potreba prepnúť primárne bezpečnostné úsilie z lietadla na zem.²⁵³ Navyše jedna analýza rizík zistila, že leteckí „maršali“ a bezpečnostní pracovníci pri kombinovaných nákladoch takmer 1,3 miliardy dolárov ročne,

²⁵¹ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 56-58. ISBN 9780128042939.

²⁵² ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism.* CRC Press, 2010. s. 4-6. ISBN 9781420070293.

²⁵³ MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft, and Airline Security. Second edition.* Stoneham: Butterworth-Heinemann, 1991. s. 8-9. ISBN 0750690194.

nie sú nákladovo efektívni. Aj pri tomto predpoklade sa však zdá, že ani jeden z programov neznižuje dostatočné riziko, aby odôvodnil vysoké náklady. Značné náklady na prehľadávanie cestujúcich na kontrolnom stanovišti pravdepodobne nebudú dobrou investíciou.²⁵⁴ Akonáhle je lietadlo vo vzduchu, únoscovia sú už na palube a prítomnosť agentov málo odradí od pokusu. Preto pomerne skoro bolo zistené, že lepšie bezpečnostné riešenie malo preventívny charakter a bolo lepšie sledované na zemi. Predchádzanie prístupu na letisko alebo k lietadlu bolo a zostáva dôležitým kľúčom k bezpečnosti.²⁵⁵

Zločinci a teroristi sú veľmi prispôsobiví a inovatívni. V roku 1971, keď D. B. Cooper zoskočil s padákom z lietadla, ktoré práve uniesol a držal za výkupné, nasledovalo ďalších 19 pokusov o únos lietadla s použitím padáka. Boeing, výrobca lietadla, ktorý sa stal obeťou únosov pomocou padáka, nainštaloval *Cooper Vane*, ktorý zabraňoval tomu, aby sa zadné dvere otvárali počas letu, čím sa eliminovala schopnosť únoscu zoskočiť s padákom do bezpečia. *Cooper Vane* nezastavil únosy, ale motivoval únoscov, aby vyvinuli novú taktiku. Keď zlepšenia pri prehliadke cestujúcich a batožiny skomplikovali použitie skrytých zbraní a granátov, únoscovia objavili alternatívne metódy, ako napríklad to, že čistiaci a stravovací personál im môže preniesť zbrane a výbušniny na palubu lietadla. Stratégie, ako napríklad kladné porovnanie cestujúcich a batožiny, zabránili útočníkom zapísať batožinu s bombou, ktorá je skrytá vnútri bez osobného nástupu na palubu lietadla. V reakcii na to teroristi upravili svoje stratégie a pribudli samovražední atentátnici, ktorí boli ochotní zomrieť pre ich príčinu, alebo umiestňovali bomby do kufra nič netušiacim cestujúcim.²⁵⁶

Počnúc 5. januárom 1973 museli všetci pasažieri, ktorí nastúpili v USA, prejsť detektormi kovov a umožniť kontrolu ich príručnej batožiny. Napriek predpovediam, že cestujúci v leteckej doprave nebudú tolerovať ťažkosti a z dôvodu, že povinné prehliadky porušili ústavné práva na súkromie, cestujúci prijali opatrenia vo veľkej miere a uznali nepríjemnosti ako nevyhnutné opatrenie na ochranu letov.²⁵⁷ Inštalácia detektorov kovov na letiskách zvyšuje pravdepodobnosť zistenia a zadržania potenciálnych únoscov alebo sabotérov. Teoreticky vysoké riziko zadržania znižuje potenciálnu hrozbu a prísna trestná

²⁵⁴ STEWART, Mark G. – MUELLER, John. Risk and economic assessment of U.S. aviation security for passenger-borne bomb attacks. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2018, 11 (3-4). s. 17.

²⁵⁵ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 64-65. ISBN 9781439894736.

²⁵⁶ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 59-60. ISBN 9780128042939.

²⁵⁷ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 11. ISBN 9781420070293.

sankcia, ktorá sa môže uplatniť v dôsledku takéhoto zadržania zhoršuje zlovestnú kvalitu preventívnych prostriedkov.²⁵⁸

Letecká doprava nie je bezpečná ani pred „narkoterorizmom“, ako sa ukázalo v roku 1989, kedy bol zničený let Avianca B-727 z Bogoty do Cali v Kolumbii a bolo zabitých všetkých 107 ľudí na palube vrátane 5 policajných informátorov. Pablo Escobar údajne zorganizoval útok ako súčasť jeho kampane na odstránenie informátorov, polície a politikov. Bombový útok upriamil pozornosť na už vyčerpávajúcu drogovú vojnu medzi kolumbijskou vládou a drogovými kartelmi.²⁵⁹ Letecká doprava bola a často stále je dopravnou voľbou pre obchodníkov s drogami. Zlatý vek obchodovania s drogami prostredníctvom leteckej dopravy začal v 70. rokoch minulého storočia s drogovými mulicami, ktoré denne lietajú do USA z Kolumbie a inde v Latinskej Amerike. Bohužiaľ, letecká bezpečnostná komunita bola žalostne nepripravená riešiť čoraz väčší prílev nezákonného pašovania drog.²⁶⁰

V jednom z najpopulárnejších únosov v leteckej histórii dvaja libanonskí šiitskí moslimskí teroristi (členovia Hizballáhu) nastúpili 14. júna 1985 na let 846 TWA, odlietajúci z Atén. Boeing 727 mal naplánovaný let do Ríma, keď v polovici letu uniesli lietadlo. Únoscovia odklonili lietadlo do Bejrútu v Libanone. Niektorých rukojemníkov vymenili za pohonné hmoty a lietadlo letelo do Alžíru a potom po prepustení ďalších rukojemníkov späť do Bejrútu.²⁶¹ Predmetná rukojemnícka kríza preletela tisíce kilometrov vzdušného priestoru, zahŕňala niekoľko vlád, priamo ovplyvnila prevádzku na troch hlavných letiskách, zmenila stevarda na hrdinu, vyústila do smrti amerického opravára a dostala Hizballáh do povedomia.²⁶² Na tlačovej konferencii bývalý prezident Reagan oznámil, že akékoľvek odvetné opatrenia by boli riskantné a potrestal grécku vládu za laxné bezpečnostné postupy. Medzitým britskí a talianski veľvyslanci v Libanone, ako aj Sýrčania, vyhlásili, že boli zapojení do rokovaní. Prípado získal globálnu pozornosť. Dokonca aj Rusi sa zapojili,

²⁵⁸ ABEYRATNE, Ruwanissa. *Aviation Security Law*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2010. s. 13. ISBN 9783642117039.

²⁵⁹ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 60. ISBN 9780128042939.

²⁶⁰ GERSTEIN, Eugene. Drug Trafficking by Air: The Lessons for Aviation Security. In: *Aviation Security International*, 2017. Dostupné na: <https://www.asi-mag.com/drug-trafficking-air-lessons-aviation-security/>; Dostupné na: <https://cocaineroute.eu/>.

²⁶¹ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 21. ISBN 9781420070293.

²⁶² PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 63. ISBN 9780128042939.

sovietsky hovorca Vladimír Lomeiko odsúdil únos, ale naznačil, že USA vytvorili podmienky na vznik terorizmu.²⁶³

Dňa 21. decembra 1988 explodovala bomba na palube lietadla Boeing 747 linky Pan Am 103 z Londýna do New Yorku a zabila všetkých 244 cestujúcich a 15 členov posádky a ďalších 11 ľudí v mestečku Lockerbie v Škótsku sa stalo obeťou dopadu trosiek lietadla na ich domovy. Vyšetovanie ukázalo, že bomba pozostávala z malého množstva výbušniny typu Semtex, ktorá bola umiestnená s batožinou v prednom nákladovom priestore. Bomba bola ukrytá v kazetovom prehrávači Toshiba, ktorý sa nachádzal vo vnútri kufra, ktorý bol prenesený na lietadlo vo Frankfurte prostredníctvom medzilinkového systému prenosu batožiny. Bomba bola pravdepodobne odpálená barometrickým spúšťacím zariadením, pretože lietadlo dosiahlo nadmorskú výšku 31 000 stôp. Niekoľko mesiacov pred bombovým útokom na let Pan Am 103 spravodajské informácie naznačovali, že hrozí bezprostredný útok na letecký cieľ v Európe.²⁶⁴ Kvôli podobnosti z predchádzajúcich bombových útokoch zodpovednou sa pôvodne považovala PFLP. Mnoho spravodajských analytikov bolo presvedčených, že ide o iránsku odvetu za náhodné zničenie jedného z ich komerčných dopravcov americkou námornou loďou²⁶⁵. Neskoršie dôkazy však naznačovali, že Muammar Khaddafi bol zodpovedný za tento útok. Incident v Lockerbie vyvolal aj otázku zosúladenia cestujúcich s batožinou. V roku 1988 spoločnosť Pan Am skenovala všetku medzilinkovú batožinu, namiesto toho, aby identifikovala a fyzicky vyhľadávala medzilinkovú batožinu bez sprievodu.²⁶⁶ Rovnako ako priamy dôsledok tragédie v Lockerbie FAA poverila letecké spoločnosti, aby dôsledne uplatňovali postupy na pozitívne zhody cestujúcich s taškami, ktoré sa stali povinnými na medzinárodných letoch ako súčasť zvýšených bezpečnostných opatrení zavedených po únose TWA 847 v roku 1985.²⁶⁷ Avšak aj administrátor FAA Allan McArtor pripustil, že nové postupy by nezistili plastickú výbušninu, ktorá spôsobila pád letu Pan Am 103.²⁶⁸

²⁶³ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 69. ISBN 9781439894736.

²⁶⁴ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 25. ISBN 9781420070293.

²⁶⁵ Let 655 leteckej spoločnosti Iran Air, ktorý bol zničený raketovým plavidlom USS Vincennes 3. júla 1988, cez úžinu Hormuz, bolo zabitých všetkých 290 ľudí na palube. Komerčné lietadlo, ktoré bolo v iránskom vzdušnom priestore, bolo nesprávne označené za bojovú stíhačku. In: *Encyclopaedia Britannica*. Dostupné na: <https://www.britannica.com/event/Iran-Air-flight-655>.

²⁶⁶ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 69-71. ISBN 9781439894736.

²⁶⁷ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 25. ISBN 9781420070293.25.

²⁶⁸ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 70-74. ISBN 9780128042939.

V roku 1990 skončilo desaťročie smrteľných teroristických útokov na letectvo. Po tomto období nasledovalo viac ako 10 rokov relatívneho pokoja v globálnej leteckej bezpečnosti. V dôsledku nedostatku významných alebo úspešných útokov v USA a systému bezpečnostnej ochrany civilného letectva, cestujúci a niektorí v komunite bezpečnostnej ochrany letectva nadobudli falošný pocit bezpečnosti. V polovici 90. rokov 20. storočia došlo k niekoľkým pozoruhodným útokom a incidentom, niektoré v leteckej doprave a niektoré, ktoré priamo nesúviseli s leteckou dopravou, ale stále ovplyvňovali leteckú politiku. Dňa 26. februára 1993 uskutočnili Ramzi Yousef a spolupáchateľ vykonali bombový útok na Svetové obchodné centrum (*World Trade Center*, WTC) s použitím bomby na báze dusičnanu amónneho a palivového oleja, ktorý bol zabalený do prenajatého kamióna, ktorý zaparkovali v podzemnej garáži pod severnou vežou (*Tower One*).²⁶⁹ Útok na WTC a podobný bombový útok na kasárne amerického letectva *Khobar Tower* v Saudskej Arábii pôsobil ako katalyzátor pravidla 300 stôp, ktoré bolo zavedené na amerických letiskách v roku 1995. Pravidlo o vzdialenosti 300 stôp vytvára jasnú zónu okolo terminálov letiska a zariadení riadenia letovej prevádzky, kam vozidlá nemôžu zaparkovať alebo byť bez dozoru. Vzdialenosť bola založená na základe analýzy Úradu pre alkohol, tabak, strelných zbraní a výbušnín. Predmetné pravidlo spôsobilo veľký problém prevádzkovateľom letísk v celej krajine, pretože väčšina letísk nebola prirodzene navrhnutá s 300 stopovou nárazníkovou zónou. V rámci presadzovania tohto pravidla úrady rýchlo umiestnili na letiskách barikády a pracovníci odťahovali vozidlá do vzdialenosti 300 stôp od terminálových budov a kontrolovali vozidlá na výbušniny. Výnosy z letiska tiež utrpeli, tým že cestujúci začali používať parkovacie miesta mimo letiska alebo sa nechávali na letisko doviest'.²⁷⁰

Dňa 17. júla 1996 let TWA 800 odletel z medzinárodného letiska JFK v New Yorku a smeroval do Paríža. Krátko po vzlete sa Boeing 747 zrútil na pobreží Long Island, NY. Napriek tomu, že havária nebola spôsobená bombou alebo raketovou strelou, došlo k významným zmenám systému bezpečnostnej ochrany v USA. Počas niekoľkých okamihov po havárii boli desiatky bezpečnostných expertov v televízii presvedčení, že havária je výsledkom teroristického útoku, či už bombového útoku alebo rakety zem-vzduch. Predmetná teória bola ďalej podporená, keď vyšetrovatelia našli zvyšky z výbušnín

²⁶⁹ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 42. ISBN 9781420070293.

²⁷⁰ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 79. ISBN 9780128042939.

rovnakého druhu, ktoré boli použité pri predchádzajúcom bombovom útoku. Po 16-mesačnom vyšetrowaní FBI prišla k záveru, že zvyšky výbušnín zostali v dôsledku bezpečnostného cvičenia psov a že raketa zem-vzduch, ako niektorí svedkovia videli je pravdepodobne stopa po zapálení paliva po tom ako lietadlo explodovalo. Počas vyšetrowania sa zistilo, že havária nebola spojená s bezpečnostným incidentom, avšak vláda USA podnikla kroky, ako keby to bola bezpečnostná záležitosť. Prezident Bill Clinton čoskoro založil Komisiu pre bezpečnosť a ochranu letectva, ktorú viedol viceprezident Al Gore.²⁷¹ Komisia odporúčala zlepšiť bezpečnosť nielen na boj proti známym hrozbám, ako sú výbušniny, ale aj na obranu proti novým hrozbám, ako sú biologické a chemické zbrane a ručné protitankové granátometry. Komisia tiež tvrdila, že „letecká bezpečnosť by mala byť systémom systémov, vrstvených, integrovaných a spolupracujúcich na dosiahnutí najvyššej možnej úrovne ochrany.“ Pojem vrstveného integrovaného systémového prístupu k bezpečnostnej ochrane letectva sa stal základným princípom súčasnej stratégie bezpečnosti letectva. Záverečná správa Komisie²⁷² obsahovala spolu 31 špecifických odporúčaní na zlepšenie bezpečnosti letectva.²⁷³ V oblasti bezpečnosti sa Komisia domnievala, že hlavným cieľom by malo byť zníženie miery nehôd. Okrem toho sa v oblasti bezpečnosti menia a rastú hrozby pre civilné letectvo, a preto Komisia odporúčala vyčleniť väčšie prostriedky na zlepšenie bezpečnosti leteckej dopravy, čo podľa nášho názoru je veľmi dôležité, takisto ako spolupráca súkromného sektora s miestnymi orgánmi s povinnosťami týkajúcich sa bezpečnosti.²⁷⁴

Pred tragickými udalosťami 11. septembra 2001 existovali stopy, ale neboli dostatočne prepojené, aby zabránili útokom. V apríli až máji sa vláda dozvedela, že sieť Usama bin Ladina sa zameriava na USA. V júli 2001 FBI informovala orgány činné v trestnom konaní o ohrození záujmov USA v zahraničí a na domácom trhu. Okrem toho kancelária FBI vo Phoenixe oznámila, že muži blízkovýchodného pôvodu navštevujú letecké školy v Arizone a že je pravdepodobné, že sa ich bin Ladin zúčastnil. Asi o mesiac neskôr CIA oficiálne povedala prezidentovi, že pracovníci al-Káidy by mohli byť zameraní na americký letecký priemysel.²⁷⁵ Ráno 11. septembra 2001 18 členov teroristickej siete al-

²⁷¹ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 81. ISBN 9780128042939.

²⁷² Dostupné na: <https://fas.org/irp/threat/212fin~1.html>

²⁷³ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism.* CRC Press, 2010. s. 32. ISBN 9781420070293.

²⁷⁴ WHITE HOUSE COMMISSION ON AVIATION SAFETY AND SECURITY. *Final Report to President Clinton.* 1997. Dostupné na: <https://fas.org/irp/threat/212fin~1.html>.

²⁷⁵ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns.* CRC Press, 2008. s. 72. ISBN 9781439894736.

Káida unieslo štyri komerčné lietadlá nad územím USA. Dve lietadlá zasiahli severnú a južnú vežu WTC v New Yorku. Ďalšie lietadlo narazilo do Pentagonu vo Washingtone, DC. Štvrté lietadlo sa podarilo cestujúcim dostať späť pod kontrolu a havarovalo na poli v blízkosti Shanksville, PA.²⁷⁶ Federálna odpoveď na tieto útoky sformovala bezpečnostnú politiku a stratégiu leteckej bezpečnosti v USA. Po útokoch Bushova vláda a Kongres premýšľali a diskutovali o najlepšom spôsobe, ako zabrániť budúcim teroristickým útokom proti letectvu a teroristickým útokom pomocou lietadiel na kľúčové zariadenia a infraštruktúru v USA a uskutočnili rozsiahle zmeny zamerané na posilnenie leteckej bezpečnosti. Po útokoch z 11. septembra 2001 federálna vláda uskutočnila značné zmeny v bezpečnostnej ochrane letectva vrátane federalizácie kontrolnej pracovnej sily, 100% skrining zapísanej batožiny na výbušniny, výrazne rozšírené zoznamy osôb, ktorým sa má odmietnuť nástup na palubu lietadla alebo sa majú podrobiť ďalšiemu preskúmaniu, nasadeniu veľkého počtu leteckých maršalov na ochranu letov, vytvorenie programu na podporu pilotov leteckých spoločností a vytvrdzovanie dverí v kabíne. Napriek značným nákladom a úsiliu venovanému bezpečnosti leteckých spoločností po útokoch z 11. septembra 2001 niektorí kritici naďalej vyjadrujú obavy, že zostávajú značné nedostatky a tieto nedostatky môžu ľahko zneužiť teroristické skupiny, ktoré sa snažia vykonať únosy lietadiel na následné bombové útoky. Zatiaľ čo politické diskusie po útokoch z 11. septembra 2001 sa najviac zamerali na bezpečnosť prevádzky cestujúcich v leteckej doprave a hrozby pochádzajúce zo strany teroristov, ktorí nastupujú ako cestujúci komerčných letov. Predmetné hrozby a existujúce zraniteľné miesta v leteckom systéme, ktoré sa pokúšajú zneužiť, nemajú jednoduché riešenia. Od 11. septembra 2001 čelia politickí predstavitelia náročným rozhodnutiam týkajúcim sa vykonávania účinných bezpečnostných opatrení a zároveň si uvedomujú potenciálne dôsledky pre letecký priemysel, odvetvie, ktoré kladie vysokú hodnotu rýchlosti a efektívnosti prevádzky.²⁷⁷

Dôležité sú dve osobitné zmeny v leteckej bezpečnosti: federalizácia prehliadok cestujúcich a požiadavka, aby letiská skenovali všetku zapísanú batožinu na výbušniny. Tieto dve zmeny sú najviditeľnejšími federálnymi regulačnými reakciami na útoky z 11. septembra 2001 týkajúce sa zlepšenia leteckej bezpečnosti. V novembri 2001 zákon o bezpečnosti letectva a dopravy poskytol federálnej vláde priamu zodpovednosť za skrining

²⁷⁶ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 84-86. ISBN 9780128042939.

²⁷⁷ ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism.* CRC Press, 2010. s. 41-42. ISBN 9781420070293.

letiska, ktorý predtým vykonali letecké spoločnosti a ich dodávatelia. Ďalšie ustanovenia zákona zahŕňali vytvorenie nového oddelenia organizácie dopravy, Správy pre bezpečnosť dopravy (TSA), ktorej úlohou je dohliadať na bezpečnosť vo všetkých druhoch cestovania. TSA urobila tri dôležité zmeny v snahe zlepšiť efektívnosť bezpečnostných skrínigových operácií. Po *prvé*, prinajmenšom na začiatku zvýšila počet zamestnancov, aby pomohla znížiť čakaciu dobu v bezpečnostných linkách. Pred 11. septembrom 2001 bolo na amerických letiskách zamestnaných približne 16 200 súkromných bezpečnostných pracovníkov, z ktorých takmer všetci preverovali cestujúcich. Koncom roka 2002 TSA prenajala ďalších 56 000 na skrínig cestujúcich i batožiny. Po *druhé*, zvýšila mzdy a poskytla lepšie výhody. Po *trete*, zvýšila tréning pre pracovníkov (z dvanástich hodín na viac ako sto hodín). Na rozdiel od skrínigu cestujúcich nebol zavedený žiaden všeobecný systém skrínigu zapísanej batožiny pred 11. septembrom 2001 a iba päť percent kontrolovanej batožiny bolo podrobených detekčnej kontrole. TSA nakonfiguroval proces skrínigu batožiny troma rôznymi spôsobmi. Na väčšine letísk sa cestujúci najprv odbavia a potom sa presunú s batožinou k bezpečnostnej prehliadke, kde sa prehliadajú pomocou systémov detekcie výbušnín alebo výbušných zariadení. Na väčšine zostávajúcich letísk cestujúci najskôr skontrolujú batožinu a potom prejdú k odbaveniu. V každom z týchto prípadov, ak kontrola poukazuje na prítomnosť výbušnín alebo iných zakázaných predmetov, vykoná sa dodatočná manuálna kontrola, ktorá trvá určitý čas a v poslednom čase vyvolalo mnohé sťažnosti na krádež alebo zničenie majetku cestujúcich. Niekoľko prieskumov uskutočnených od 11. septembra 2001 zistilo, že cestujúci sú ochotní prijať dodatočné nepríjemnosti a/alebo vyššie ceny, aby sa cítili bezpečnejšie. Okrem toho tieto prieskumy podporujú tvrdenie TSA, že bezpečnostné opatrenia zavedené od 11. septembra 2001 zvyšujú dôveru cestujúcich v bezpečnosť leteckej dopravy. Zvýšená dôvera v bezpečnosť leteckej spoločnosti môže viesť k zvýšenému dopytu po leteckej doprave.²⁷⁸

Po útoku vzrástol bezpečnostný priemysel. Odvetvie leteckej dopravy je jedným z najrýchlejších odvetví, ktoré zvyšuje svoju bezpečnosť. Keďže k teroristickým útokom došlo prostredníctvom vysokokapacitných lietadiel, letecký priemysel musel vytvoriť nové bezpečnostné opatrenia, ktoré umožnia ľuďom sa cítiť bezpečne počas lietania. Tieto zmeny zahŕňali prísnejšie osobné previerky a prísnejšie bezpečnostné požiadavky na kontrolu batožiny. Kvapaliny, gély a toaletné potreby v nádobách s objemom väčším ako 100 ml sa

²⁷⁸ BLALOCK, Garrick – KADIYALI, Vrinda – SIMON, Daniel H. The Impact of Post 9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel. In: *The Journal of Law and Economics*, 2007, 50 (4). s. 5-8.

museli predložiť na kontrolu. Skryté predmety na cestujúcich môžu byť detegované celotelovými skenermi. V poslednej dobe cestujúci na priamych letoch do USA z ôsmich a do Spojeného kráľovstva zo šiestich väčšinových moslimských štátov²⁷⁹ už nemôžu mať väčšinu elektronických zariadení ako príručnú batožinu (zariadenia väčšie ako 16 cm x 9,3 cm x 1,5 cm), vrátane notebookov, tabletov a kamier. Letecké spoločnosti oznámili, že zavedenie nových bezpečnostných opatrení povedie k ukončeniu zákazu, hoci každá letecká spoločnosť musí najprv správne preukázať riadne vykonávané kontroly. Po každom útoku nastúpili nové nariadenia rýchlo, ciele boli stanovené krátkodobo a dlhodobo. Nie je pochýb o tom, že cestovanie lietadlom je bezpečnejšie, ak bdeli bezpečnostní pracovníci zabraňujú cestujúcim pri nástupe do lietadiel so zbraňami, nožmi, či s mečom. Výsledok zapojenia vlád je, že letecká bezpečnosť je momentálne na lepšej úrovni ako v minulosti, ale táto mentalita s nulovým rizikom je rovnako neudržateľná ako politika bez bezpečnostných opatrení pred 11. septembra 2001. Nakoniec štáty a verejnosť budú musieť čeliť skutočnosti, že jednoducho nie je dostatok peňazí na financovanie každého bezpečnostného programu, ani nie je možné úplne eliminovať riziko ďalšieho teroristického útoku.²⁸⁰

V auguste 2004 výbušniny prenesené na palubu teroristami zničili dve ruské lietadlá. Útočníkmi boli dve čečenské ženy, ktoré nastúpili s výbušninami ukrytými v spodnom prádle na ruskom medzinárodnom letisku Domodedovo. Tento incident sa označuje ako „Čierne vdovy“. Röntgenové prístroje a detektory kovov používané v Rusku sú podobné tým, ktoré sa používajú aj v USA už mnoho rokov a nedokážu odhaliť mnohé výbušniny, ktoré teroristické organizácie v súčasnosti používajú. Po útoku v roku 2004 Ruská federácia nainštalovala zariadenia na zobrazovanie tela na svoje bezpečnostné kontrolné stanovištia, ale bomba explodovala vo verejnej časti terminálu pred kontrolným stanovišťom. Ďalej sa vyžadovalo od cestujúcich, aby odstránili objemné oblečenia, obuv a opasky pre röntgenové snímanie a vystavilo cestujúcich profilovému rozhovoru na identifikáciu cestujúcich s vyšším rizikom, ktorý si vyžaduje dodatočnú kontrolu. V roku 2015, počas letu do

²⁷⁹ Maroko, Tunisko, Turecko, Egypt, Jordánsko, Libanon, Saudská Arábia, Kuvajt, Katar a Spojené arabské emiráty. In: BBC NEWS. *Flight ban on laptops 'sparked by IS threat'*. 2017. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-39348615>

²⁸⁰ FELCHER, E. Marla. Aviation Security. In: *The Department of Homeland Security's First Year: A Report Card*. New York: Century Foundation, 2004. s. 35-61; RUMERMAN, Judy. *Aviation Security*. Dostupné na: https://www.centennialofflight.net/essay/Government_Role/security/POL18.htm; TAYLOR, Alycia B – STEEDMAN, Sara. *The Evolution of Airline Security Since 9/11*. 2003. Dostupné na: <https://www.ifpo.org/resource-links/articles-and-reports/protection-of-specific-environments/the-evolution-of-airline-security-since-911/>; WIRED: GARDINER, Bryan. *Off With Your Shoes: A Brief History of Airport Security*. 2013. Dostupné na: https://www.wired.com/2013/06/fa_planehijackings/; WIRED. (2017). *UK laptop flight ban could be lifted this week*. 2017. Dostupné na: <https://www.wired.co.uk/article/uk-laptop-ban-flights-explained>.

Petrohradu, let Metrojet 9268 havaroval na egyptskom polostrove Sinaj a zahynulo všetkých 224 ľudí na palube. Daesh sa prihlásil k zodpovednosti za zostrelenie a zverejnil fotografiu improvizovaného výbušného zariadenia, ktoré bolo zabudované v plechovke.

Dňa 8. marca 2014 zmizol let MH370 z Kuala Lumpur do Pekingu niekde nad Indickým oceánom. Niekoľko kusov lietadla bolo nájdených, vyplavených na brehu v Austrálii, ale pátranie pokračovalo. Niektorí sa domnievajú, že lietadlo mohlo byť unesené alebo sabotované, ale nie je dostatok dôkazov, aby sa dospelo k záverom, prečo sa lietadlo zrútilo. Všetkých 239 ľudí spolu s väčšinou samotného lietadla zostáva nezvestných. Dňa 17. júla 2014 bol let MH17 z Amsterdamu do Kuala Lumpur zasiahnutý raketou zem-vzduch. Lietadlo letelo ponad územie konfliktu na Ukrajine. Všetkých 283 cestujúcich, vrátane 80 detí a 15 členov posádky zahynulo. Zatiaľ čo tento incident nie je leteckým bezpečnostným incidentom v čistom slova zmysle, keďže letecká spoločnosť v podstate prelietavala ponad vojnovú zónu a zjavne úmyslom nebolo zostreliť civilné lietadlo, to však poslúžilo ako lekcija priemyslu o bezpečných vzdušných trasách lietadiel.²⁸¹ Predmetnej problematike sa detailnejšie venujeme v časti *Lietanie ponad vojnové zóny*.

Letiská čelia mnohým bezpečnostným rizikám podobne lietadlá, vrátane hrozieb, ktoré predstavujú teroristické bombové útoky a chemické alebo biologické útoky. Letiská tiež sú vystavené mimoriadnemu riziku vyplývajúcemu z prípadných incidentov streľby, najmä vo verejných priestoroch pred bezpečnostnými kontrolami. Pokladne a rady na kontrolných stanovištiach sú považované za mimoriadne zraniteľné miesta pre vykonanie predmetných útokov, ako aj dopravné uzly nachádzajúce sa v blízkosti terminálov letiska. Aj možné chemické a biologické alebo rádiologické a jadrové útoky na letiskách sa považujú za rastúcu hrozbu vo veku globálneho terorizmu. Pretože hlavné komerčné letiská zohrávajú rozhodujúcu úlohu v cestovaní a obchode a prejde nimi veľké množstvo cestujúcich, sa takisto pravdepodobne považujú za veľmi atraktívne ciele teroristických skupín, najmä medzi týmito skupinami, ktorých ciele už v minulosti boli súčasťou systému civilnej leteckej dopravy.²⁸²

²⁸¹ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 90-95. ISBN 9780128042939.

²⁸² ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. s. 271. ISBN 9781420070293.

4.2.3 Medzinárodnoprávny rámec leteckej bezpečnosti

Medzinárodné právo sa zaoberalo leteckou bezpečnosťou od začiatku 20. storočia (*Chicagský dohovor*). Zmluvné štáty v článku 4 Chicagského dohovoru „*se shoduje na tom, že nepoužije civilného letectví k žiadnému účelu, ktorý by bol neslučiteľný s účely této Úmluvy*“. Až v roku 1963 bol vypracovaný Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (*Tokijský dohovor*), vyžadujúci rýchly návrat unesených lietadiel a cestujúcich. Tokijský dohovor bol kritizovaný za to, že nevytvoril konečnú povinnosť signatárov stíhať alebo vydať jednotlivca. Dohovor dokonca výslovne v článku 16 stanovuje, že nestanovuje žiadnu povinnosť vydať únoscu.²⁸³ Dohovor dokázal identifikovať problémy, ktoré ohrozujú bezpečnosť lietadla, ale bol kritizovaný, že neposkytol dostatočný rámec na vyriešenie týchto problémov a že vyhlásil únos za medzinárodný zločin. Tokijský dohovor poslúžil ako právny základ pre ďalšie medzinárodné dohovory. V decembri 1970 podpísalo 49 ďalších štátov Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (*Haagsky dohovor*), ktorý kategorizoval únos ako trestný čin nie, ako politický akt. Haagsky dohovor bol prvým zmysluplným krokom prijatým v medzinárodnom vzdušnom práve, pretože vyhlásil, že únos lietadiel je medzinárodným trestným činom (*international „offense“*) a vytvoril jasnú právnu politiku a postupy na vynucovanie práva na jeho riešenie. Bohužiaľ, existencia rozmanitých vnútroštátnych právnych systémov viedla k nekonzistentným trestom, čím sa Dohovor stal neúčinným v snahe vytvoriť jednotný systém stíhania. Haagsky dohovor taktiež nerieši teroristické činy, ktoré predchádzajú letu, presne nedefinoval okolnosti, za ktorých sa vyžaduje stíhanie, a zistenie, ktoré sankcie sú povinné.²⁸⁴

Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu z roku 1999 (*Montrealský dohovor*), ktorý vstúpil do platnosti v roku 2003, posilnil predchádzajúce dohody. Dňa 1. júla 2018 vstúpil do platnosti Dohovor o potláčaní protiprávnych činov súvisiacich s medzinárodným letectvom z roku 2010 (*Pekinský dohovor*). Pekinský dohovor ustanovuje, aby zmluvné štáty kriminalizovali niekoľko nových a vznikajúcich hrozieb pre bezpečnosť civilného letectva, vrátane používania lietadiel ako zbraní a organizovania, usmerňovania a financovania teroristických činov. Dohovor odráža spoločné úsilie

²⁸³ „1. Trestné činy spáchané na palube lietadla registrovaného v zmluvnom štáte sa budú na účely vydania posudzovať tak, ako keby k nim došlo nielen v mieste činu, ale aj na území štátu registrácie lietadla. 2. Bez toho, že by bolo dotknuté ustanovenie predchádzajúceho odseku, nemožno žiadne ustanovenie tohto Dohovoru vykladať tak, akoby zakladalo záväzok vydania.“ Článok 16, Tokijský dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla zo 14. septembra 1963.

²⁸⁴ DEMPSEY, Paul Stephen. Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism. In: *Columbia Journal of Transportation Law*, 2003, 41 (3). s. 661-668.

medzinárodného spoločenstva zabrániť teroristickým činom proti civilnému letectvu a trestne stíhať a potrestať tých, ktorí ich spáchali. Navyše podporuje spoluprácu medzi štátmi a zdôrazňuje ľudské práva, spravodlivé zaobchádzanie s podozrivými z terorizmu a kriminalizuje prepravu biologických, chemických, jadrových zbraní a súvisiacich materiálov. Predmetné ustanovenia odzrkadľujú vzťah medzi nešírením jadrových zbraní a terorizmom a zabezpečujú, aby medzinárodné spoločenstvo bojovalo proti obom.²⁸⁵

4.2.3.1 Problematika článku 3bis Chicagského dohovoru

Existuje teda režim medzinárodných dohovorov, ktoré sa zaoberajú rôznymi formami zneužívania civilných lietadiel a súvisiacich zariadení neštátnymi subjektmi na jednej strane a článkom 3bis Chicagského dohovoru, ktorého cieľom je regulovať používanie sily proti civilným lietadlám predovšetkým medzi štátmi na strane druhej.²⁸⁶ Vzdušný priestor sa používa aj na vojenské účely. Vojenské aktivity majú nepochybné bezpečnostný vplyv pre civilné letectvo. Na jednej strane sa vykonáva veľa vojenských činností na legitímne účely; sú nevyhnutné pre sebaobranu, ktoré je neodmysliteľným právom podľa článku 51²⁸⁷ Charty OSN. Na druhej strane vojenské činnosti môžu byť spojené aj s nezákonnými činmi, akým je úmyselný čin agresie alebo neúmyselný čin zničenia civilných lietadiel počas letu. Práca ICAO v tejto oblasti je zameraná na udržanie rovnováhy medzi bezpečnosťou civilného letectva a legitímnymi vojenskými činnosťami. Z času na čas, ak si to okolnosti vyžadujú, ICAO taktiež podniká kroky proti nezákonným vojenským činom na účely ochrany bezpečnosti civilného letectva. Činnosti ICAO podliehajú ústavnému obmedzeniu, že Chicagský dohovor sa nevzťahuje na lietadlá

²⁸⁵ ABEYRATNE, Ruwantissa. The Beijing Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation--An Interpretative Study. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (2). s. 142.

²⁸⁶ GEIß, Robin. Civil Aircraft as Weapons of Large-scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German „Luftsicherheitsgesetz“. In: *Michigan Journal of International Law*, 2005, 27 (1). s. 234.

²⁸⁷ „Ak dôjde k ozbrojenému útoku proti členovi Organizácie Spojených národov, nijaké ustanovenie tejto Charty neprekáža prirodzenému právu na individuálnu alebo kolektívnu sebaobranu, kým Bezpečnostná rada neurobí potrebné opatrenia na zachovanie medzinárodného mieru a bezpečnosti. Opatrenia urobené členmi organizácie pri vykonávaní tohto práva sebaobrany sa oznámia ihneď Bezpečnostnej rade a nijako sa nedotýkajú touto Chartou určenej právomoci a zodpovednosti Bezpečnostnej rady podnikat' v každom okamihu také akcie, aké považuje za potrebné na udržanie a obnovenie medzinárodného mieru a bezpečnosti.“ Článok 51, Charta OSN z 26. júna 1945.

používané vo vojenských, colných a policajných službách (článok 3bis písm. a)²⁸⁸ Dohovoru).²⁸⁹

Ďalším obmedzením je článok 89 Dohovoru, v ktorom sa uvádza, že „v prípade války nebude ustanoveniami této Úmluvy dotčena svoboda jednání smluvních států, válkou dotčených, ať jako států válčících nebo neutrálních.“ Druhá veta dopĺňa, že „totéž bude platiti pro smluvní stát, který vyhlásí stav národní tísně a oznámí to Radě.“ Vzhľadom na cieľ Dohovoru upraviť cezhraničné civilné letectvo existuje dobrý dôvod argumentovať, že pojem „vojna“ označuje medzinárodný ozbrojený konflikt. Hrozba civilných lietadiel, ktoré sa premenia na zbrane vzduch-zem, však pochádza od súkromných aktérov. Bez ohľadu na to, či ozbrojený konflikt nemajúci medzinárodný charakter sa kvalifikuje ako „vojna“ v zmysle článku 89 Chicagského dohovoru, mohlo by byť argumentované, že príslušné ustanovenia medzinárodného humanitárneho práva týkajúce sa ozbrojených konfliktov nemajúcich medzinárodný charakter, ako *lex specialis* v čase ozbrojených konfliktov, sa odchyľujú od ustanovení Dohovoru.²⁹⁰

Od prijatia Chicagského dohovoru existovali len dve podstatné zmeny a doplnenia, jeden článok 83bis a druhý článok 3bis. Článok 83bis bol prijatý na zabezpečenie účinného vykonávania dôležitej funkcie dohľadu nad bezpečnosťou; zatiaľ čo článok 3bis bol prijatý v reakcii na celosvetovú výzvu na zákaz používania zbraní proti civilným lietadlám počas letu. Dlh pred prijatím článku 3bis sa vyvinula bohatá štátna prax týkajúca sa zaobchádzania s narušením civilných lietadiel. Klasický princíp „základných úvah o ľudstve“, ktorý spomenul Medzinárodný súdny dvor vo veci *Corfu Channel*, sa opakovane odvoláva na odsúdenie neprimeraného použitia sily proti zasahujúcemu civilnému lietadlu. Súdny dvor uviedol, že „takéto povinnosti sú založené ... na určitých všeobecne uznávaných princípoch, a to: základných úvahách o ľudskosti, ktoré sú ešte náročnejšie ako v čase vojny, zásade slobody námornej komunikácie; a povinnosti každého štátu neumožniť vedome, aby sa jeho územie používalo na činy, ktoré sú v rozpore s právami iných štátov.“²⁹¹ V kontexte vzdušných narušení by rovnaké základné úvahy o ľudskosti vyžadovali od štátu, aby

²⁸⁸ „Štáty, ktoré sú zmluvnými stranami Dohovoru, uznávajú, že každý štát sa musí zdržať používania zbraní proti civilnému lietadlu počas letu a že v prípade zásahu nesmú byť ohrozené životy osôb na palube ani bezpečnosť lietadiel. Toto ustanovenie sa nesmie vykladať tak, že nijakým spôsobom neupravuje práva a povinnosti štátov stanovené v Charte Organizácie Spojených národov.“ Článok 3bis písm. a), Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z 10. mája 1984.

²⁸⁹ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 85-91. ISBN 9789041131157.

²⁹⁰ GEIß, Robin. Civil Aircraft as Weapons of Large-scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German „Luftsicherheitsgesetz“. In: *Michigan Journal of International Law*, 2005, 27 (1). s. 251.

²⁹¹ *Corfu Channel Case, Merits, Judgement of April 9th 1949* [1949] *ICJ Reports* 14 at 22.

upozornil narušujúce civilné lietadlo, pokiaľ ide o nebezpečenstvá, ktorým čelí, pred tým, ako sa štát uchýli k použitiu sily. Zhodou okolností, žiaden štát, ktorý zostrelil civilné lietadlo netvrdil, že má bezvýhradné právo to vykonať bez varovania. Preto hlavným príspevkom ICAO prijatím článku *3bis* je dosiahnuť v čase mieru úplný zákaz používania zbraní proti civilným lietadlám počas letu. Treba poznamenať, že článok *3bis* zakazuje používanie zbraní namiesto použitia sily. Písmeno a) výslovne povoľuje zasiahnutie za predpokladu, že životy osôb na palube a bezpečnosť lietadla nie sú ohrozené. Písmeno b)²⁹² ďalej potvrdzuje právo na zasiahnutie a použitie vhodných prostriedkov v súlade s príslušnými pravidlami medzinárodného práva. Zároveň z bezpečnostných hľadísk vyžaduje, aby každý členský štát uverejnil platnú úpravu týkajúcu sa zásahu civilných lietadiel. Písmena c) a d) ukladajú určité povinnosti štátu registrácie a štátu prevádzkovateľa civilného lietadla. Tradične štát nebol povinný zabezpečiť, aby jeho štátni príslušníci v cudzom štáte dodržiavali zákony cudzieho štátu. V záujme bezpečnosti sa článok 12²⁹³ Chicagského dohovoru od tejto tradície odchyľuje tým, že zaväzuje štát registrácie lietadla, aby zabezpečil, že lietadlo bude dodržiavať pravidlá a predpisy, ktoré sa týkajú letu a pohybu lietadiel, nech sa už nachádza kdekoľvek. Článok *3bis* písm. c) ďalej vyžaduje, aby štát registrácie a štát prevádzkovateľa vyhlásili za porušenie vnútroštátneho práva konanie nedodržiujúce právny poriadok cudzieho štátu podľa písmena b).²⁹⁴ Písmeno d) tiež ukladá povinnosť zakázať zámerné používanie civilných lietadiel na akýkoľvek účel, ktorý je v

²⁹² „Zmluvné štáty uznávajú, že každý štát je pri výkone svojej suverenity oprávnený požadovať pristátie civilného lietadla na niektorom určenom letisku lietajúceho nad jeho územím bez oprávnenia alebo ak existujú opodstatnené dôvody, že sa používa na akékoľvek účel, ktorý nie je v súlade s cieľmi tohto Dohovoru; môže predmetnému lietadlu poskytnúť akékoľvek iné pokyny na ukončenie takéhoto porušenia. Na tento účel môžu zmluvné štáty použiť akékoľvek vhodné prostriedky v súlade s príslušnými pravidlami medzinárodného práva vrátane príslušných ustanovení tohto Dohovoru, konkrétne odseku a) tohto článku. Každý zmluvný štát súhlasí so zverejnením platnej úpravy týkajúcej sa zasiahnutia civilných lietadiel.“

Článok *3bis* písm. b), Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z 10. mája 1984.

²⁹³ „Každý smluvný štát se zavazuje, že učiní opatření, aby bylo zajištěno, že každé letadlo letící nad jeho územím nebo pohybující se na jeho území, jakož i každé letadlo, jež nese značku jeho státní příslušnosti, ať se nachází kdekoliv, se podrobí platným tam pravidlům a předpisům, které se týkají letu a pohybu letadel. Každý smluvný štát se zavazuje udržovati své vlastní předpisy o těchto věcech největší možnou měrou ve shodě s předpisy, stanovenými čas od času podle této Úmluvy. Na širém moři budou platiti pravidla stanovená podle této Úmluvy. Každý smluvný štát se zavazuje, že zajistí stíhání všech osob, které by porušily předpisy v tom směru platné.“ Článok 12, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

²⁹⁴ „Každé civilné lietadlo by malo dodržiavať príkaz v súlade s písmenom b) tohto článku. Za týmto účelom každý zmluvný štát zavedie do vnútroštátneho právneho poriadku všetky potrebné ustanovenia, ktorými zabezpečí, aby bol tento súlad povinný pre všetky civilné lietadlá registrované v tomto štáte alebo prevádzkované prevádzkovateľom, ktorý má v tomto štáte svoje hlavné miesto podnikania alebo trvalého pobytu. Každý zmluvný štát prijme všetky opatrenia, aby akékoľvek porušenie platnej právnej úpravy bolo potrestané prísnyimi sankciami a prípad predloží kompetentným orgánom v súlade so svojim predpismi.“ Článok *3bis* písm. c), Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z 10. mája 1984.

rozpore s cieľmi Chicagského dohovoru.²⁹⁵ Keďže písmeno a) odkazuje na „každý štát“ a odsek d) uvádza len „zmluvné štáty“, možno tvrdiť, že prvý má za cieľ všeobecný účinok, zatiaľ čo posledný je záväzný len pre zmluvné strany. Na tomto základe možno dospieť k záveru, že bezpečnosť civilných lietadiel je prevládajúcim dôvodom existencie článku 3bis.²⁹⁶

Aj keď možno tvrdiť, že v čase mieru článok 3bis ustanovuje „absolútny“ zákaz používania zbraní proti civilným lietadlám počas letu, situácia nie je taká jasná v čase vojny alebo počas národných výnimočných situácií. Článok 3bis bol prijatý vo forme protokolu, ktorý podlieha osobitnému ratifikačnému procesu v rámci Chicagského dohovoru. V článku 89 sa uvádza, že „*v případě války nebude ustanoveními této Úmluvy dotčena svoboda jednání smluvních států, válkou dotčených, at' jako států válčících nebo neutrálních. Totéž bude platiti pro smluvní stát, který vyhlásí stav národní tísně a oznámí to Radě.*“ Preto môže argumentovať, že v prípade vojny alebo počas národných výnimočných situácií, môže sa ktorýkoľvek členský štát ICAO rozhodnúť, že nebude viazaný žiadnym ustanovením Dohovoru vrátane článku 3bis. To však neznamená, že štáty nie sú viazané medzinárodným obyčajovým právom nezávisle od článku 3bis. Okrem toho sú tiež viazané vojnovým právom alebo medzinárodným humanitárnym právom. Postupy štátov v rámci ICAO neposkytujú jasný údaj o kritériách na určenie toho, čo by predstavovalo vojnu alebo národnú výnimočnú situáciu. Treba však poznamenať, že požiadavka oznámenia v poslednej vete článku 89 sa vzťahuje len na situáciu vnútroštátnej núdze. V prípade vojny článok 89 nevyžaduje žiadne oznámenie, čo je jasný významom ustanovenia. Článok 89 umožňuje, ale nezaväzuje štáty, aby si zachovali slobodu konania. Inými slovami, štáty sa môžu rozhodnúť, že budú naďalej uplatňovať niektoré alebo všetky ustanovenia Chicagského dohovoru v situácii uvedenej v článku 89 a skutočne tak urobili v praxi. Štát sa môže dovolávať článku 89 na uzavretie svojho vzdušného priestoru a zakázať všetky lety počas obmedzeného časového obdobia v núdzovom stave. V histórii ICAO neexistuje žiadny precedens, kedy sa členský štát odvolával na článok 89, aby odôvodnil svoj čin zničenia civilného lietadla. Vzhľadom na deklaratívnu povahu článku 3bis písm. a), aj keď sa štáty výslovne odvolávali na článok 89,

²⁹⁵ „Každý zmluvný štát prijme vhodné opatrenia na zákaz úmyselného používania civilného lietadla registrovaného v tomto štáte alebo prevádzkovaného prevádzkovateľom, ktorý má v tomto štáte svoje hlavné miesto podnikania alebo trvalého pobytu na akýkoľvek účel nezlučiteľný s cieľmi tohto Dohovoru. Toto ustanovenie neovplyvní ustanovenia písmena a) alebo sa neodchýli od ustanovení písmena b) a c) tohto článku.“ Článok 3bis písm. d), Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z 10. mája 1984.

²⁹⁶ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest.* ICAO, 2009. s. 85-91. ISBN 9789041131157.

je vážne pochybné, či by ich sloboda konania mohla byť vykonávaná v takom rozsahu, že im umožní bezpodmienečne zostreliť civilné lietadlo. Z tohto hľadiska je možné predbežne sledovať stopu *opinio juris* z následnej praxe štátov, že článok 89 nemôže vylúčiť uplatňovanie článku 3 *bis* písm. a) ako zvykového pravidla, hoci môže vylúčiť uplatňovanie niektorých ďalších ustanovení Chicagského dohovoru. Nakoniec, chápanie koncepcie vojny dnes môže byť odlišné od toho, aké bolo v čase, keď bol Chicagský dohovor navrhnutý na pozadí druhej svetovej vojny. V súčasnom svete sú vojny zvyčajne obmedzené na určité geografické oblasti a priamo neovplyvňujú činnosti civilného letectva inde. Účinok článku 89 je teda obmedzený a jeho ustanovenia by sa nemali odvolávať na vylúčenie uplatňovania článku 3*bis* písm. a), hoci by bolo jasnejšie, keby navrhovatelia článku 3*bis* vložili do textu doložku „bez ohľadu na článok 89“.²⁹⁷

Pokiaľ ide o právo na sebaobranu, v priebehu rokovacieho procesu o článku 3*bis* písm. a) bol návrh vložiť do textu priamy odkaz na článok 51 Charty OSN, ktorý stanovuje, že nijaké ustanovenie Charty neprekáča prirodzenému právu na individuálnu alebo kolektívnu sebaobranu, ak dôjde k ozbrojenému útoku proti členovi OSN. Nakoniec sa rokovania ustálili na všeobecnom odkaze na práva a povinnosti vyplývajúce z Charty OSN. Diskusia bola jasná, že tento odkaz súvisel s právom na sebaobranu. Po prvé, právo na sebaobranu je neodmysliteľné bez ohľadu na to, či sa odkazuje alebo neodkazuje v článku 3*bis* alebo dokonca v samotnej Charte OSN. Po druhé, sebaobrana môže byť vykonávaná len vtedy, keď dôjde k ozbrojenému útoku. Ak sa lietadlo používa na ozbrojený útok, už sa nemôže považovať za civilné lietadlo, a preto nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 3*bis*. Zatiaľ čo sa používa termín „ozbrojený útok“, tvrdí sa, že tento výraz sa nevyužíva striktne v zmysle článku 51 Charty OSN. Medzinárodný súdny dvor interpretoval tento pojem v mnohých prípadoch. V prípade *Nicaragua v United States of America* Súdny dvor upresnil, že: „...ozbrojený útok musí byť chápaný tak, že zahŕňa nielen akciu pravidelných ozbrojených síl cez medzinárodnú hranicu, ale aj vysielanie ozbrojených skupín, zoskupení, nepravidelných osôb alebo žoldniermi, ktorí akty ozbrojených síl voči inému štátu takej závažnosti, že predstavujú (*inter alia*) skutočný ozbrojený útok vykonávaný pravidelnými ozbrojenými silami alebo ich podstatné zapojenie do nich.“²⁹⁸ Vo svojom poradnom posudku k právnym následkom výstavby múru na okupovaných palestínskych územiach

²⁹⁷ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 94-97. ISBN 9789041131157.

²⁹⁸ *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), Merits, Judgment* [1986] *ICJ Reports* 14 at para. 195.

Súdny dvor potvrdil nasledujúce stanovisko: „Článok 51 Charty tak uznáva existenciu neodmysliteľného práva na sebaobranu v prípade ozbrojeného útoku štátu proti inému štátu.“²⁹⁹ Zatiaľ čo koncepcia zvykového práva môže prechádzať dynamickými zmenami, možno vyvodit' záver, že podľa *lex lata* sa „ozbrojený útok“ v zmysle článku 51 Charty OSN nevzťahuje na neštátne subjekty. Ak by bolo možné preukázať, že útoky boli aktami štátu alebo v jeho mene, mohli by byť považované za ozbrojené útoky, ktoré vedú k vzniku práva na sebaobranu. Jediná výnimka stanovená v článku 3bis nie je uplatniteľná. Na základe záveru, že ozbrojený útok musí byť aktom štátu, možno ďalej tvrdiť, že keď je civilné lietadlo zneužit' neštátnymi subjektmi ako zbraň ničenia, takýto čin nie je činom štátu a nie je potrebná zmena lietadla na štátne lietadlo. Keďže zostáva civilným lietadlom, naďalej platí zákaz používania zbraní proti civilným lietadlám podľa článku 3bis. Pokiaľ ide o možnosť dovoľávať sa článku 89, aj keď štát vyhlási, že ustanovenia Chicagského dohovoru sa neuplatňujú v čase vojny alebo národnej výnimočnej situácií, neznamená to, že má automaticky právo zostreliť civilné lietadlo. Zatiaľ čo medzinárodné obyčajové právo dovoľuje štátu uchýliť sa k použitiu zbraní proti civilným lietadlám na základe nevyhnutnosti a proporcionality, je otázne, či základné úvahy o ľudskosti umožnia štátu zostreliť komerčné lietadlo a zámerne ukončiť nevinné životy na palube.

Medzinárodné právo neodôvodňuje používanie zbraní proti civilným lietadlám počas letu, ak sú na palube nevinní cestujúci a členovia posádky, a to aj v situácii, keď takéto lietadlo zneužívajú zločinci ako zbraň ničenia. V budúcnosti by sa nedalo vylúčiť, že ak sa podobná udalosť udeje, príslušné štátne orgány by mohli byť nútené vybrať si jedno z dvoch možností: buď zničiť lietadlo počas letu s cieľom chrániť nevinné životy a životne dôležité záujmy na zemi alebo prijať nevýslovnú katastrofu na zemi. V rozsudku nemeckého ústavného súdu sa spomína možnosť legálneho používania zbraní proti bezpilotnému lietadlu alebo výlučne osobám, ktoré chcú používať lietadlo ako zbraň pri zločine proti cieľom na zemi. Zatiaľ čo rozhodnutie sa môže riadiť rovnováhou v prospech ochrany životne dôležitejšieho záujmu, bolo by mimoriadne ťažké dospieť vopred k dohode o vhodnom právnom riešení tejto krízy.³⁰⁰

²⁹⁹ *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion*, [2004] *ICJ Reports* 136 para. 139.

³⁰⁰ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 97-103. ISBN 9789041131157.

4.2.4 Lietanie ponad vojnové zóny

Najrýchlejšie rastúce riziko pre civilné letectvo v dnešnom svete nepochádza zo žiadnej konkrétnej časti sveta a nie je obmedzené na žiadne konkrétne miesto alebo skupinu. Sú to teroristické organizácie alebo kvázi-vojenské skupiny, ktoré sa snažia na seba upozorniť (ako separatisti na Ukrajine alebo militanti z Daeshu), ktoré dokážu získať čoraz sofistikovanejšie zbrane prevzaté z porazených alebo prelomených armád, ku ktorým došlo v krajinách od Mali po Irak, od Somálska po Sýriu. Obavy z útoku na civilné letectvo nie sú len pre stratu životov cestujúcich, ale aj z pravdepodobných hospodárskych následkov, ktoré by nasledovali, celosvetové uzemnenie leteckej dopravy, ktoré by mohlo zastaviť globálne hospodárstvo. Predmetný strach bol prítomný od 80. rokov, kedy USA poskytli strely Stingers mudžahedínom na boj proti ZSSR v Afganistane a pre spravodajskú komunitu je to ich najhoršia nočná mora, že civilné lietadlo by bolo zostrelené jednou z tých striel.³⁰¹

Ako ukázalo zostrelenie letu MH17 malajskej leteckej spoločnosti, mnohé z medzinárodných ciest civilného letectva medzi juhovýchodnou Áziou a (západnou) Európou stále pretrvávajú nad týmito územiaми. Čo musia letecké spoločnosti a letecké úrady na celom svete teraz urobiť, aké sú bezpečnostné dôsledky tejto udalosti? Prioritou je urobiť dva kroky: po *prvé*, aby sa zabránilo riziku zasiahnutia strelou podobnou tej, ktorá zasiahla MH17, komerčné letecké spoločnosti by mali prestať lietať nad oblasťami, ktoré slúžia ako vojnové zóny alebo sú kontrolované teroristami a povstaleckými skupinami. Po *druhé*, ak lietajú v blízkosti vysokorizikových destinácií, letecké spoločnosti by mali začať používať protiraketové systémy, ktoré sa zvyčajne nachádzajú na vojenských lietadlách (systémy, ktoré detegujú prichádzajúcu strelu a automaticky nasadzujú rakety alebo svetlice na ich odvrátenie)³⁰². Mohli by bezpečnostné protiopatrenia na palube zmeniť výsledok? Myslíme si, že to závisí od technológií používaných na oboch stranách a od výsledných nákladov leteckých spoločností na poskytnutie ochrany lietadiel. Ďalšou možnosťou je zavedenie bezletových zón vo vojnových oblastiach alebo teroristami kontrolovaných oblastiach, ktoré môžu byť veľmi účinné pri ochrane civilných lietadiel počas letu, pretože protiletecké systémy na kontrolovaných územiach nie sú schopné dosiahnuť túto nadmorskú výšku. Cestujúci to nemusia vedieť, ale komerčné letecké spoločnosti dnes stále lietajú nad nebezpečnými oblasťami, ako je severný Irak, veľké časti Sýrie, južný Jemen, Somálsko,

³⁰¹ TIME: VICK, Karl. *Petraeus: Terrorists with Missiles Could Down Global Air Traffic*. 2014. Dostupné na: <http://world.time.com/2014/01/28/petraeus-egypts-israel-militants-rockets/>.

³⁰² TIME: VICK, Karl. *Petraeus: Terrorists with Missiles Could Down Global Air Traffic*. 2014. Dostupné na: <http://world.time.com/2014/01/28/petraeus-egypts-israel-militants-rockets/>.

severný Pakistan a časti Afganistanu. Presmerovanie ciest okolo týchto regiónov môže zahŕňať vyššie náklady na pohonné hmoty, čo je dôvodom, prečo letecké spoločnosti sa zdráhajú, ale väčšia bezpečnosť nie je lacná. Naplánovanie letov je v prvom rade v rukách leteckých spoločností, ale môže byť regulované vládnymi leteckými úradmi, ako je FAA v USA.³⁰³ V Európe spolupracujú členské štáty EÚ s európskymi inštitúciami, EASA a inými zainteresovanými stranami v oblasti letectva, aby zdieľali a šírili spravodajské informácie o rizikách vyplývajúcich z oblastí konfliktov.³⁰⁴

Letecká trasa nad východnou Ukrajinou je populárnou cestou medzi Európou a Áziou. Za hodinu vysoko nad východnou Ukrajinou preletí tucet lietadiel, je tak populárna, že má meno *Airway L980*. V týždňoch pred zostrelením MH17 bolo zostrelených niekoľko ukrajinských vojenských lietadiel a vrtuľníkov. Po tejto eskalácii vojenských leteckých operácií v regióne vydali ICAO a vnútroštátne letecké úrady „oznámenie leteckému dopravcovi“ (*notice to airman, NOTAM*³⁰⁵), ktorý obmedzil východnú časť ukrajinského vzdušného priestoru na hranicu až 32 000 stôp. Napriek tomu, že let MH17 údajne letel niekoľko stoviek kilometrov severne od svojej plánovanej trasy, aby sa vyhol búrke, jeho nadmorská výška ho mala označiť za lietadlo. Nikto si nemyslel, že komerčné lietadlá by boli v nebezpečenstve na východnej Ukrajine.³⁰⁶ Ako sme boli svedkami v tomto prípade, let MH17 podľa správ sa v čase zostrelenia nachádzal vo výške 33 000 stôp.³⁰⁷ Z toho dôvodu nadmorská výška už neposkytuje ochranu proti ťažkým veľkým protiletadlovým raketovým systémom, ktoré sú teraz dostupné niektorým nedisciplinovaným militantným organizáciám.³⁰⁸

Otvorenou otázkou ešte zostáva, prečo komerčné lietadlá stále lietajú v blízkosti konfliktných zón. Holandskí vyšetrovatelia nemali jednoduchú odpoveď na to, prečo lietadlo lietalo nad Ukrajinou, ani na to, čo bude svet robiť, aby udržal lietadlá mimo nebezpečenstva. Let MH17 nebol v ten deň sám na oblohe. Tjibbe Joustra uviedol, že „v tom čase prelietavalo približne 160 komerčných letov ponad východnú Ukrajinu“. Predseda holandskej

³⁰³ POLITICO MAGAZINE: RON, Rafi. *Why Are Airlines Still Flying over War Zones?* 2014. Dostupné na: <https://www.politico.com/magazine/story/2014/07/airlines-stop-flying-over-high-risk-areas-109392?o=0>.

³⁰⁴ EASA. *Information on Conflict Zones*. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/information-on-conflict-zones>

³⁰⁵ Upozornenie na možné nebezpečenstvo.

³⁰⁶ THE ECONOMIST. *Why was MH17, a civilian airliner, flying over a war zone?* 2014. Dostupné na: <https://www.economist.com/the-economist-explains/2014/07/21/why-was-mh17-a-civilian-airliner-flying-over-a-war-zone>.

³⁰⁷ DUTCH SAFETY BOARD. *Crash of Malaysia Airlines flight MH17, Hrabove, Ukraine, 17 July 2014*. 2015. Dostupné na: <https://www.onderzoeksaad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014>

³⁰⁸ POLITICO MAGAZINE: RON, Rafi. *Why Are Airlines Still Flying over War Zones?* 2014. Dostupné na: <https://www.politico.com/magazine/story/2014/07/airlines-stop-flying-over-high-risk-areas-109392?o=0>.

bezpečnostnej rady ďalej ostro kritizoval ukrajinskú vládu za to, že neuplatnila obmedzenia na jej vzdušný priestor. „Žiaden štát ani medzinárodná organizácia neboli výslovne upozornené na riziká pre civilné letectvo a ani jeden štát nezakázal svojim lietadlám používať vzdušný priestor ... alebo im uložil iné obmedzenia“. „Svet sa mení,“ a „tieto konflikty sú viac neurčité a menej predvídateľné ako tradičné vojny medzi štátmi,“ konštatoval Tjibbe Joustra. Vyzval na vytvorenie super-databázy, ktorá by čerpala z národnej bezpečnostnej spravodajskej služby, aby poskytla lepšiu predstavu o tom, kde sa používajú zbrane, ktoré by mohli ohroziť civilné lietadlá.³⁰⁹ Holandská bezpečnostná rada si všimla, že súčasný systém zodpovednosti v súvislosti s letaním nad oblasťami konfliktov je nedostatočný. Leteckí prevádzkovatelia predpokladajú, že neobmedzené vzdušné priestory sú bezpečné. Pri posudzovaní rizika prevádzkovatelia zvyčajne berú do úvahy bezpečnosť miest odletu a priletu, nie však bezpečnosť štátov preletu. Pri letaní nad oblasťou konfliktu je potrebné ďalšie posúdenie rizika. Preto holandská bezpečnostná rada považuje za mimoriadne dôležité, aby strany zúčastňujúce sa na leteckej doprave vrátane štátov, medzinárodných organizácií, ako sú napríklad ICAO a IATA, a prevádzkovatelia si vymieňali viac informácií o konfliktných oblastiach a potenciálnych hrozbách pre civilné letectvo. Pri spracúvaní a interpretácii týchto informácií by sa mala venovať väčšia pozornosť vývoju konfliktu vrátane akéhokoľvek nárastu vojenskej aktivity a strelby zo zeme. Štáty zapojené do ozbrojeného konfliktu by mali dostať viac a lepšej podpory na zabezpečenie ochrany ich vzdušného priestoru. Holandská bezpečnostná rada okrem toho verí, že leteckí prevádzkovatelia by mali verejne predkladať svoje letové trasy.³¹⁰

V dôsledku zostrelenia letu MH17 vytvorilo ICAO v roku 2015 „Úložisko informácií o konfliktoch“, databázu oznámení vydaných členskými štátmi, ktoré upozorňujú letecké spoločnosti na pretrvávajúce riziká pre lety. V zozname boli uvedené varovania o nebezpečných podmienkach v niekoľkých krajinách. Okrem Ukrajiny, zoznam zahŕňal aj Afganistan, Egypt, Irak, Líbyu, Pakistan, Saudskú Arábiu, Sýriu a Jemen. Momentálne v databáze sa nenachádza žiadne oznámenie.³¹¹ Jedným z problémov je, že varovania sa vzťahujú len na letecké spoločnosti, ktorých štát ich vydal, a často existujú výnimky, ako

³⁰⁹ POPULAR MECHANICS: PETERSON, Barbara. *Why Are Airlines Still Flying Near War Zones After MH17?* 2015. Dostupné na: <https://www.popularmechanics.com/flight/a17807/why-are-civilian-airliners-still-flying-near-conflict-zones/>

³¹⁰ DUTCH SAFETY BOARD. *Dutch Safety Board: Buk surface-to-air missile system caused MH17 crash.* 2018. Dostupné na: <https://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014/publicatie/1658/dutch-safety-board-buk-surface-to-air-missile-system-caused-mh17-crash>

³¹¹ ICAO. *Conflict Zones Risk Information.* Dostupné na: <http://www.icao.int/czir/Pages/posts.aspx?state=default>

napríklad v prípade núdze alebo ak lietadlo má nízku spotrebu paliva. Takže otázka je, prečo niektoré komerčné lietadlá stále prelietavajú ponad niektoré z týchto štátov? Keď sa rokovania zúčastňujú rôzne vlády, je ťažké sa dohodnúť na konkrétnych obmedzeniach. Na spornom území, ako je východná Ukrajina, by sa piloti mohli dostať do mätúcich alebo protichodných usmernení od dvoch rôznych orgánov riadenia letovej prevádzky. Letecké spoločnosti musia zvážiť riziko v porovnaní s nákladmi na let okolo. Pretože odklonenie lietadiel okolo zón môže znamenať predĺženie času letu a zvýšiť spotrebu paliva, dopravcovia často nemajú možnosť presmerovať lety bez naliehavého dôvodu. Pre nich môže byť ťažké vedieť presvedčivosť rizika. V skutočnosti, zatiaľ čo niekoľko leteckých spoločností, ako napríklad spoločnosť *British Airways* už pred MH17 vyčistila ukrajinský vzdušný priestor, bolo potrebné tragické nešťastie, aby tak urobili aj ostatné letecké spoločnosti.³¹²

Po zostrelení letu MH17 na Ukrajine bola letecká spoločnosť *Emirates* nútená opätovne prehodnotiť letové trasy v konfliktných oblastiach. Alternatívne trasy, ktoré plánovala spoločnosť *Emirates*, by buď boli cez Saudskú Arábiu a Červené more ponad Káhiru do európskeho vzdušného priestoru, a to v prípade, že by k letovým časom pribudlo približne 45 minút, alebo by lietali ponad Irán. Zvýšenie času letu si bude vyžadovať viac paliva a pracovného času zamestnancov, a preto letecký dopravca utrpí finančnú krízu, pokiaľ nebude zvyšovať letecké poplatky, ako jej kompenzáciu. Stovky letov prechádzajú cez Irak každý deň vrátane lietadiel spoločností *British Airways*, *Emirates*, *Air France* a *Lufthansa*. Podľa časopisu *Times* prechádza extrémne populárna trasa priamo nad mestom Mosul v Iraku.³¹³ Letecká spoločnosť *Emirates* ponúka lety do troch destinácií v Iraku vrátane Bagdadu, Basry a Erbilu. V marci 2015 leteckí dopravcovia *Emirates*, *Etihad* a *flydubai* prerušili lety do Erbilu na dobu neurčitú po tom, ako zaznamenali pokles bezpečnosti a stability v regióne. Napriek tomu, že *Qantas* a *Emirates* spolupracujú, vedú oddelené prevádzky a vyhýbanie sa letov jednej spoločnosti neznamená, že aj druhá je povinná nasledovať. Spoločnosť *Qantas* nemá v úmysle prestať lietať nad irackým vzdušným priestorom na svojich letov Dubaj-Londýn. *Qantas* má denné lety na trase Dubaj-

³¹² POPULAR MECHANICS: PETERSON, Barbara. *Why Are Airlines Still Flying Near War Zones After MH17?* 2015. Dostupné na: <http://www.popularmechanics.com/flight/a17807/why-are-civilian-airliners-still-flying-near-conflict-zones/>.

³¹³ THE WEEK. *Flying over warzones: Emirates to alter Iraq flight path*. 2014. Dostupné na: <http://www.theweek.co.uk/59678/flying-over-warzones-emirates-to-alter-iraq-flight-path>.

Londýn, ktoré vo všeobecnosti lietajú cez Irak v nadmorskej výške 38 000 až 41 000 stôp.³¹⁴ Letecká spoločnosť *Turkish Airlines* je dnes jednou z najambicióznejších leteckých spoločností na svete a pôsobí v rámci *Star Alliance* (najväčšia celosvetová sieť), avšak jej domovský štát hraničí s vojnou zmietaným Irakom a Sýriou na juhu a cez Čierne more od Krymu a Ukrajiny. *Turkish Airlines* nebude váhať ukončiť lety v a na akejkol'vek konkrétnej oblasti, kde sa situácia stáva príliš riskantnou. Napríklad medzinárodné letisko v Aleppe v Sýrii zatvorilo svoje brány v januári 2013 kvôli občianskej vojne. Sýrska armáda nakoniec získala kontrolu nad touto oblasťou a letisko opäť fungovalo od januára 2014, ale bez tureckej leteckej spoločnosti.³¹⁵

Osud letu MH17 upozorňuje na napätie medzi leteckou bezpečnosťou a komerčnými ziskami. Letecká spoločnosť *Malaysia Airlines*, podobne ako mnohé iné by chceli lietať najkratšou cestou medzi Amsterdamom a Kuala Lumpur, aby zminimalizovali množstvo paliva počas letu. Takže naplánovala priamy let, ktorým letela cez územie Ukrajiny. Bolo im povedané, že je bezpečné lietať nad 32 000 stôp, pretože zbrane, o ktorých Ukrajina vedela, že sú používané v konflikte nemohli dosiahnuť túto výšku. Ostatné letecké spoločnosti tiež sledovali rovnakú trasu bez incidentov. Vedenie leteckej spoločnosti nemôže poprieť, že náklady sú ich hlavnou myšlienkou a niektoré letecké spoločnosti sú známe tým, že pilotom ponúkali finančné odmeny za úsporu nákladov. Táto prax je v rozpore s náležitou kultúrou bezpečnosti a povzbudzuje prevádzkové rozhodnutia, aby sa robili skôr na ekonomických a nie na bezpečnostných aspektoch.³¹⁶

V právnom smere existuje názor, že Ukrajina nesie v konečnom dôsledku zodpovednosť za svoj vzdušný priestor. Keďže štáty chcú zostať suverénom vzduchu, ktorý sa vznáša nad ich územím, z toho vyplýva, že musia znášať aj zodpovednosť za zachovanie bezpečných letových trás, ktoré prechádzajú ich vzdušným priestorom. Keďže Ukrajina v roku 2003 ratifikovala Chicagský dohovor, stala sa členom ICAO a zaviazala sa k „súvisiacim právnym záväzkom“.³¹⁷ V Príručke o bezpečnostných opatreniach týkajúcich sa vojenských činností, ktoré sú potenciálne nebezpečné pre civilné letecké operácie sa uvádza,

³¹⁴ THE SYDNEY MORNING HERALD: FREED, Jamie. *Qantas to keep flying over Iraq despite Emirates route changes*. 2014. Dostupné na: <http://www.smh.com.au/business/aviation/qantas-to-keep-flying-over-iraq-despite-emirates-route-changes-20140728-zxn51.html>.

³¹⁵ APEX: SIMSON, Maryann. *Conflict Zones*. 2015. Dostupné na: <http://apex.aero/conflict-zones-airports#sthash.6VQawxfm.dpuf>.

³¹⁶ THE SYDNEY MORNING HERALD: ROSS, Desmond. *Fate of MH17 puts spotlight on tension between aviation safety and commercial profits*. 2015. Dostupné na: <http://www.smh.com.au/comment/fate-of-mh17-puts-spotlight-on-tension-between-aviation-safety-and-commercial-profits-20151001-gjyt8b.html>.

³¹⁷ INTERNATIONAL POLICY DIGEST: KAMPMARK, Binoy. *The Dangerous Skies: Aviation Responsibility in times of War*. 2015. Dostupné na: <https://intpolicydigest.org/2014/07/27/dangerous-skies-aviation-responsibility-times-war/>.

že „zodpovednosť za začatie procesu koordinácie spočíva na štátoch, ktorých vojenské sily sú zapojené do konfliktu. Zodpovednosť za zavedenie osobitných opatrení na zaistenie bezpečnej prevádzky medzinárodných civilných lietadiel majú aj štáty, ktoré sú zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb vo vzdušnom priestore postihnutom konfliktom, a to aj v prípadoch, keď sa nezačala alebo nedokončila koordinácia.“³¹⁸ Zodpovednosť spočíva priamo na Ukrajine, zvrchované štáty sú zodpovedné za zabezpečenie ochrany prevádzky civilného letectva v delegovanom vzdušnom priestore; ako aj užívatelia vzdušného priestoru majú konečnú zodpovednosť rozhodnúť sa, kde sú schopní bezpečne fungovať v danom regióne.³¹⁹

Letecké spoločnosti a ich cestujúci nie sú jediní, ktorí skúmajú letové trasy po incidente s letom MH17. Podľa *Financial Times* niektorí poisťovatelia leteckých spoločností naliehajú na podrobnosti o presných letových trasách a zvažujú stiahnutie niektorých druhov pokrytia za lety nad kritickými miestami na Blízkom východe a v Afrike.³²⁰ Doteraz neexistuje žiadny dôkaz o tom, že militanti v Iraku majú rakety schopné zostreliť civilné lietadlá v letovej výške, ale časopis *Times* uviedol, že USA naliehavo vyšetrojú, či ich nezískali zo zásob v susednej Sýrii.³²¹

Ako príklad najviac chráneného vzdušného priestoru na svete môžeme spomenúť izraelský vzdušný priestor. Teroristi sa zameriavali na civilné letectvo v Izraeli už viac ako 50 rokov a napriek tomu sa nepodarilo ani jednej protiletadlovej strele zasiahnuť civilné lietadlo v rámci Izraela. Nie je to kvôli nedostatku vôle, ale len preto, že teroristi nemajú schopnosť prekonať izraelské obranné systémy. Nemali by sme zamieňať pomerne primitívne, nekontrolované rakety, ktoré Hamas vypúšťa proti Izraelu so sofistikovaným protiletackým zbraňovým systémom použitým na východnej Ukrajine. Rafi Ron verí, že bolo správne, aby FAA zrušila svoj zákaz³²² po tom, ako izraelské orgány preukázali schopnosť obranných systémov krajiny a jedinečnú úroveň ochrany vykonávanú na letisku Ben Gurion. Niektorí naznačili, že existuje riziko úlomkov od zachytených rakiet alebo

³¹⁸ ICAO. *Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations*. Para 10.2. str. 14.

³¹⁹ APEX: SIMSON, Maryann. *Conflict Zones*. 2015. Dostupné na: <http://apex.aero/conflict-zones-airports#sthash.6VQawxfm.dpuf>.

³²⁰ FINANCIAL TIMES: GRAY, Alistair. *Airline insurers face biggest bill since 9/11*. 2014. Dostupné na: <https://www.ft.com/content/14a987ec-1429-11e4-b46f-00144feabdc0>

³²¹ THE SYDNEY MORNING HERALD: FREED, Jamie. *Qantas to keep flying over Iraq despite Emirates route changes*. 2014. Dostupné na: <http://www.smh.com.au/business/aviation/qantas-to-keep-flying-over-iraq-despite-emirates-route-changes-20140728-zxn51.html>.

³²² Federálna správa letectva (FAA) oznámila (22. júla 2014) zákaz leteckých spoločností USA lietajúcich na a z medzinárodného letiska Ben Gurion v Tel Avive v Izraeli. Tento zákaz letov bol zavedený po tom, čo v blízkosti letiska spadla raketa, rozhodnutie bolo nepochybne tiež ovplyvnené zostrelom letu MH17.

strely „Železného dómu“, ktoré sa používajú na zničenie týchto rakiet. Faktom však je, že viac ako 2 000 rakiet Hamasu a stovky týchto projektilov boli vypálené v obývaných oblastiach s takmer žiadnymi obeťami alebo zraneniami.³²³

4.2.5 Kybernetické hrozby pre letectvo

Začiatkom 20. storočia prebehlo civilné letectvo bezprecedentný vývoj a naďalej rastie s neustálym zlepšovaním a inováciami v oblasti dizajnu, technológií a efektívnosti. Keďže tento priemysel sa čoraz viac stáva závislým od počítačových systémov, pokrok v oblasti technológií a pripojenia zvyšujú leteckú bezpečnosť, účinnosť a spokojnosť spotrebiteľov. Prvky odvetvia spoliehajúce sa značne na prepojenosť zahŕňajú: letovú prevádzku, rezervácie cestujúcich, manipuláciu s nákladom a prepravu, postupy pri odbavovaní cestujúcich, systémy riadenia letovej prevádzky a navigačné počítače riadenia letu. Prerušenie počítačových systémov akéhokoľvek z týchto prvkov by mohlo spôsobiť ničivý domino efekt, ktorý by mohol spôsobiť hospodárske a sociálne problémy vo svete (napr. bankovníctvo a financie, telekomunikácie, zdravotníctvo, doprava, infraštruktúra, vládne služby, vzdelávacie centrá, výroba a distribúcia energie, dodávka elektriny a vody a vojenská obrana). Nové a vznikajúce hrozby pre civilné letectvo sú neustálym dôvodom na znepokojenie leteckej komunity a letecká bezpečnosť zostáva kritickou oblasťou zamerania všetkých zainteresovaných strán.³²⁴

Jednou z novovznikajúcich hrozieb sú kybernetické útoky. Napriek zavedeniu mnohých nových bezpečnostných opatrení zo strany štátov a zainteresovaných strán, páchatelia naďalej hľadajú nové spôsoby útokov na civilné letecké operácie na dosiahnutie svojich cieľov.³²⁵ Ak letecká spoločnosť utrpí kybernetický útok, nemusí to mať za následok iba stratu údajov, či už vo forme záznamov o cestujúcich, ich finančných údajov alebo citlivých údajov o príjmoch spoločnosti, ale skôr by to mohlo mať vplyv na hlavné činnosti leteckej spoločnosti, pričom kybernetické útoky by mohli vážne narušiť a ohroziť

³²³ POLITICO MAGAZINE: RON, Rafi. *Why Are Airlines Still Flying over War Zones?* 2014. Dostupné na: <http://www.politico.com/magazine/story/2014/07/airlines-stop-flying-over-high-risk-areas-109392>.

³²⁴ ABEYRATNE, Ruwantissa. Cyber Terrorism and Aviation--National and International Response. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (4). s. 337-340; ABEYRATNE, Ruwantissa. The Beijing Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation--An Interpretative Study. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (2). s. 133; TYSON, Paul. *Cybersecurity Challenges in Aviation*. 2016. s. 1-2.

³²⁵ LIM, Bernard. Aviation Security: Emerging Threats from Cyber Security in Aviation – Challenges and Mitigations. In: *Journal of Aviation Management*, 2014. s. 83.

bezpečnosť letov.³²⁶ Nie je možné poznať všetky potenciálne formy kybernetických útokov alebo zastaviť všetky očakávané narušenia, nebezpečenstvá a hrozby vyplývajúce z neustále sa zvyšujúcej globálnej prepojenosti informačných a komunikačných technológií lietadla, tak ako znižovanie ľudského narušenia a chýb, ale je to zraniteľnosť elektronickej prepojenosti medzi rôznymi leteckými doménami, ktoré potenciálne ohrozujú bezpečnosť a ochranu letectva. Kyberpriestor sa používa ako nová taktika a zbraň rôznych subjektov (teroristické organizácie, hacktivistí, organizované zločinecké skupiny a kvalifikovaných zamestnancov). Anonymita, ťažkosti pri určovaní zodpovednosti, nízka cena, rýchly čas útoku a obmedzené mechanizmy protiútokov sú len niekoľkými faktormi, ktoré prispievajú k tomu, že kybernetické útoky sú príležitosťou, a predstavujú potenciálne katastrofické ohrozenie zúčastnených strán leteckého priemyslu, ako aj užívateľov. Všeobecne platí, že právny a regulačný rámec pre kybernetické normy, bezpečnosť a ich presadzovanie je stále v štádiu svojho vzniku.³²⁷

Letectvo je viac ako len lietadlá, je podporované potrebnými pozemnými zariadeniami a systémami, ako aj rozsiahlou počítačovou sieťou.³²⁸ Moderné lietadlá sú závislé od počítačových systémov, ktoré sú prepojené s viacerými sieťami. Toto vzájomné prepojenie spôsobuje, že lietadlo je čoraz zraniteľnejšie voči počítačovým operáciám, ako napríklad narušenie kontrolných letových systémov, prístrojov a palubných navigačných a komunikačných systémov. Kyber prostriedky môžu byť napríklad použité na šírenie falošných signálov alebo komunikáciu do civilných a štátnych lietadiel prostredníctvom pozemnej a vesmírnej navigačnej a komunikačnej infraštruktúry. Počas ozbrojeného konfliktu by kybernetická operácia mohla ovplyvniť zacielenie a systémy dodávania zbraní na vojenských lietadlách.³²⁹ Úspešná prevádzka civilného letectva sa spolieha na vysoko prepojené prostredie. Inovácie vo forme najnovších technológií sľubujú revolúciu našich skúseností v oblasti letectva, ktoré uľahčia s tým súvisiace procesy, zvýšia bezpečnosť letov, zlepšia komunikáciu a zefektívnia prevádzku. Avšak čím viac je podnik prepojený, tým väčšie sú príležitosti na využitie akýchkoľvek inherentných nedostatkov.³³⁰

³²⁶ PIERIDES, Mike – FINCH, Brian E. – AZIM-KHAN, Rafi – FARMER, Steven. *Cybersecurity and the Aviation Sector: Recent Incidents Highlight Unique Risks*. Pillsbury Winthrop Shaw Pittman LLP, 2015.

³²⁷ JEYAKODI, Deepika. Cyber Security in Civil Aviation. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4). s. 2.

³²⁸ SCHÓBER, Tomáš – KOBLEN, Ivan – SZABO, Stanislav. Present and Potential Security Threats Posed to Civil Aviation. In: *INCAS BULLETIN*, 2012, 4 (2). s. 173. ISSN 2066-8201.

³²⁹ SCHMIDT, Michael N. *Tallinn Manual 2.0 on the International Law applicable to Cyber Operations*. New York: Cambridge University Press, 2016. s. 259. ISBN 9781107177222.

³³⁰ IASIELLO, Emilio. Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security. In: *Aerospace America*, American Institute of Aeronautics and Astronautics, July-August 2013. s. 22-23.

Moderné bezdrôtové dátové siete sú čoraz dôležitejším komunikačným nástrojom pre lietadlá a pozemnú kontrolu. Zatiaľ čo bezpečnostné riziko zahŕňa bezdrôtové dátové siete, ktoré predstavujú hlavnú hrozbu pre pripojené lietadlo, implementácia technológie bezdrôtových dátových sietí na platformu civilných lietadiel je uznaná za potenciálnu bezpečnostnú hrozbu od začiatku roka 2011. Keďže systémy civilného letectva stále viac smerujú k moderným digitálnym dátovým sieťam, niektorí autori argumentujú, že táto zvýšená digitalizácia a automatizácia vedie k novým zraniteľným miestam, ktoré nie sú prítomné v tradičnom spôsobe ochrany letectva.³³¹

Prostredníctvom zrýchleného zavádzania informačných technológií v leteckej doprave sa kybernetická bezpečnosť stane v budúcnosti dôležitou otázkou. Prvou otázkou, na ktorú je potrebné odpovedať je, či je kybernetický útok na lietadlá skutočne možný? Typické komerčné systémy sú považované za veľmi zložité. Je dobre známe, že komerčné systémy nemôžu byť úplne chránené a z rovnakého dôvodu sa dá predpokladať, že aj v prípade leteckých systémov nemožno zaručiť úplnú ochranu, ak sú vystavené intenzívnemu útoku. Aj keď sú známe zraniteľné miesta, implementácia protopatrení môže trvať v leteckom priemysle dlhú dobu, pretože zmeny nemožno jednoducho implementovať bez riadneho testovania a certifikátom bezpečnosti. Pri určovaní pravdepodobnosti kybernetického útoku na lietadlo by bolo takmer nemožné určiť, či by bolo možné bezpečne konštatovať, že je možné, že by sa to mohlo stať.³³²

Napriek tomu, že väčšina takýchto útokov proti leteckému odvetviu mala obmedzený vplyv, kybernetický útok na civilné letectvo by mohol byť katastrofický, čo by znamenalo vážne straty, narušenie služieb civilného letectva a/alebo poškodenie kritickej infraštruktúry. Tieto obavy sú zhoršené skutočnosťou, že letecké spoločnosti, letiská, poskytovatelia leteckých navigačných služieb a iné zainteresované strany (napr. pozemné dopravné spoločnosti, poskytovatelia údržby, poskytovatelia bezpečnostných služieb, palivové spoločnosti, nákladní prepravcovia, atď.) sa čoraz viac spoliehajú na informačno-komunikačné a technologické systémy pre svoju činnosť.³³³ Zatiaľ čo lietadlá môžu byť cieľom počítačových prostriedkov, môžu byť taktiež použité ako platformy, z ktorých sa môžu prevádzkovať kybernetické operácie vrátane sledovania určitých kybernetických

³³¹ STROHMEIER, Martin – SCHÄFER, Matthias – SMITH, Matt – LENDERS, Vincent – MARTINOVIC, Ivan. Assessing the Impact of Aviation Security on Cyber Power. In: *8th International Conference on Cyber Conflict*, Tallinn: NATO CCD COE Publications, 2016. s. 224-228.

³³² STANDER, Adrie – OPHOFF, Jacques. Cyber Security in Civil Aviation. In: *Imam Journal of Applied Sciences*, Wolters Kluwer, 2016, 1 (1). s. 23-24.

³³³ ICAO. *Civil Aviation Cyber-Security: Possible Actions by Regulators and Stakeholders*. 2016.

komunikácií. Okrem toho existuje veľa využití pre vzdušnú kybernetickú infraštruktúru na vykonávanie vojenských a iných štátnych činností, ako je napríklad velenie a kontrola počas ozbrojeného konfliktu alebo zapojenie do operácií v oblasti presadzovania práva. Navyše, moderné letecké technológie pravdepodobne umožnia rozšírenie počítačových sietí umiestnením kybernetickej infraštruktúry na palubu lietadiel, ktorá má potenciál poskytovať rozsiahle celoplošné a pretrvávajúce kybernetické služby, čo bude perspektívne prítlačlivé pre štátne aj obchodné záujmy.³³⁴ Fyzické útoky sú aj naďalej najväčšou hrozbou letectva. Letecký terorizmus sa prejavuje prostriedkami ako únosom lietadla, bombardovaním lietadiel alebo letísk, premenou lietadiel na riadené strely zamerané na finančné a vládne inštitúcie.³³⁵ V posledných rokoch sa však objavili nekonvenčné hrozby, ako napríklad hackeri, ktoré ohrozujú letecké zariadenia a ich prevádzku. Technológia používaná v infraštruktúre leteckých systémov nie je imúnna voči kybernetickým hrozbám a siete, ktoré podporujú kritické informácie o letiskových informáciách sú náchylné na virtuálne, aj fyzické hrozby.³³⁶ Rastúca pozornosť, pokiaľ ide o kyberbezpečnosť a kybernetickú vojnu, znamená, že tieto otázky zostanú v dohľadnej budúcnosti na medzinárodnej politickej agende.³³⁷

4.2.6 Právny rámec leteckej kyberbezpečnosti

ICAO sa už niekoľko rokov venuje týmto hrozbám a pokračuje tak v globálnom meradle. *Chicagský dohovor* stanovuje, že „smluvní štáty se zavazují, že, vydávajíce předpisy pro svá státní letadla, budou náležitě dbáti bezpečnosti létání civilních letadel.“³³⁸ Kybernetické útoky, ktoré sa zameriavajú na civilné lety, ak by ich vláda spustila proti inému účastníkovi, mohli by byť v rozpore s ochranou tohto Dohovoru pred zásahmi do civilných letov. Takýto útok by tiež prebiehal v porovnaní s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom z roku 1984 proti použitiu zbraní zameraných na civilné lietadlo počas letu.³³⁹ Dohovor však

³³⁴ SCHMIDT, Michael N. *Tallinn Manual 2.0 on the International Law applicable to Cyber Operations*. New York: Cambridge University Press, 2016. s. 259. ISBN 9781107177222.

³³⁵ DEMPSEY, Paul Stephen. Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism. In: *Columbia Journal of Transportation Law*, 2003, 41 (3). s. 651.

³³⁶ IASIELLO, Emilio. Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security. In: *Aerospace America*, American Institute of Aeronautics and Astronautics, July-August 2013. s. 24.

³³⁷ SMITH, Michael E. *International Security. Politics, Policy, Prospects. 2nd Edition*. London: Palgrave, 2017. s. 234. ISBN 9781137582928.

³³⁸ Článok 3 písm. d), Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

³³⁹ Táto zmena a doplnenie Chicagského dohovoru z roku 1984 „opätovne potvrdzuje zásadu nepoužívania zbraní proti civilným lietadlám počas letu.“ Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, pmb., May 10, 1984, 23 I.L.M. 705.

umožňuje zmluvnému štátu odchýliť sa od záväzkov Dohovoru počas vojnových alebo štátnych núdzových situácií, pokiaľ to štát oznámi Rade ICAO.³⁴⁰

Montrealský dohovor načrtáva konkrétne protiprávne konanie, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť civilného letectva. V článku 1 sa uvádza, že osoba spácha násilný čin, ak úmyselne a protiprávne koná alebo sa pokúšarobiť sériu činov, ktoré by spôsobili, že lietadlo je neschopné letu alebo by vážne ohrozilo bezpečnosť počas letu, a to aj prostredníctvom „zničenia alebo poškodenia zariadenia slúžiaceho riadeniu leteckej prevádzky alebo zásahu do ich prevádzky, ak môže ktorýkoľvek taký čin ohroziť bezpečnosť lietadiel za letu ... alebo oznámi informáciu, o ktorej vie, že nie je pravdivá, čím ohrozí bezpečnosť lietadla za letu.“ Zdá sa, že predmetná úprava neobmedzuje akékoľvek kybernetické útoky, pokiaľ by neznemožnili lietadlu lietať (napr. zasahovaním do operačného systému lietadiel) alebo neohrozili bezpečnosť za letu (napr. zasahovanie do riadenia letovej prevádzky komunikácia alebo iné aspekty leteckej navigácie).

Montrealský protokol v preambule rozšíril právny rámec civilných lietadiel počas letu na „násilné protiprávne činy, ktoré ohrozujú alebo môžu ohroziť bezpečnosť osôb na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu alebo ktoré ohrozujú bezpečnú prevádzku takýchto letísk.“ Článok 2 ustanovuje, že „každá osoba spácha trestný čin, ak protiprávne a úmyselne s použitím zariadenia, látky alebo zbrane: a) vykoná násilný čin proti osobe na letisku slúžiacom medzinárodnému civilnému letectvu, ktorý zapríčini alebo môže zapríčiniť vážne zranenie alebo smrť; alebo b) zničí alebo vážne poškodí zariadenia letiska slúžiaceho medzinárodnému civilnému letectvu alebo lietadlo na ňom umiestené, ktoré nie je v prevádzke, alebo naruší služby letiska, ak takýto čin ohrozí alebo môže ohroziť bezpečnosť tohto letiska.“ Týmto Protokolom sa zakazujú akékoľvek kybernetické útoky, ktoré by mohli narušiť bezpečnosť na medzinárodnom letisku, ako napríklad manipulácia so

³⁴⁰ „Štát, ktorý shledá, že mu není možno podrobiť se ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení, nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou neb řízením, když taková norma nebo řízení byly změněny, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy, lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod, stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou. Jde-li o změny mezinárodních norem, jest stát, který ve svých vlastních nařízeních nebo předpisech neučiní příslušných změn, povinen oznámiti to Radě do šedesáti dnů ode dne přijetí změny mezinárodní normy, anebo udati, co hodlá podniknouti. Rada pak všem ostatním státům ihned oznámí, v čem se mezinárodní norma liší od příslušného předpisu tohoto státu.“ Článok 38, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944.

zoznamami nežiadúcich osôb v leteckej doprave, zoznamami cestujúcich alebo počítačovým sieťovým systémom letiska.³⁴¹

Začiatkom 70. rokov 20. storočia ICAO uverejnila Manuál leteckej bezpečnosti (*Aviation Security Manual*)³⁴² s cieľom pomôcť jej členským štátom prijať opatrenia na predchádzanie nezákonnému zasahovaniu, minimalizovať ich účinky a stanoviť normy prijatím Prílohy 17 Chicagského dohovoru, čím sa vytvorí kultúra bezpečnosti. Avšak hrozba, ktorú predstavuje kybernetická bezpečnosť, zostala až do nedávnej doby neadresovaná. Zdá sa, že ICAO predpokladá, že keďže telekomunikácia je národným subjektom, každý štát určuje, čo prechádza cez jeho územie a zodpovednosť za akékoľvek nedostatky v bezpečnosti prináleží tomuto štátu. Vo svete, v ktorom sa dátový prenos, dáta, hlas, video atď. sú prenášané prostredníctvom internetu. Tento postoj je z dlhodobého hľadiska neudržateľný. V ideálnom prípade by ICAO mohla zaviesť „uzatvorenú/izolovanú“ sieť, ktorá by uľahčila prevádzku leteckej siete a jej izoláciu, ale to je dlhodobý projekt. Kapitola 4 Prílohy 17 sa zaoberá kybernetickými hrozbami a odporúča, že „každý zmluvný štát musí vypracovať opatrenia na ochranu systémov informačných a komunikačných technológií používaných na účely civilného letectva pred zásahmi, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť civilného letectva.“³⁴³ Na záver, Montrealský dohovor a dodatkový Protokol predstavujú ustanovenia týkajúce sa siedmich medzinárodných trestných činov v oblasti bezpečnosti letectva. Ak by v budúcnosti kyberteroristi napadli lietadlá alebo letiská, mohlo by sa použiť ktorékoľvek z týchto siedmich trestných činov. Napriek tomu ich aplikácia závisí od interpretácie pojmov ako „násilie“ a „zničí“ takým spôsobom, s ktorým možno čeliť argumentom pre doslovný výklad textu. Okrem toho Cohen tvrdí, že tieto trestné činy pokrývajú širokú škálu možných kyberteroristických útokov, nedostatok jasného a všeobecného zákazu používania počítačovej infraštruktúry na vykonávanie teroristických činov ponecháva medzeru na kyberteroristické útoky, ktoré by nemohli byť pokryté vyššie uvedenými trestnými činmi.³⁴⁴

Po prvýkrát v Dohovore o potlačaní protiprávných činov súvisiacich s medzinárodným letectvom z roku 2010 (*Pekinský dohovor*), ktorý nadobudol účinnosť 1.

³⁴¹ HATHAWAY, Oona A. – CROTOF, Rebecca – LEVITZ, Philip – NIX, Haley – NOWLAN, Aileen – PERDUE, William – SPIEGEL, Julia. The Law of Cyber-Attack. In: *California Law Review*, 2012, 100 (4). s. 868-870.

³⁴² Dostupné na: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>

³⁴³ JEYAKODI, Deepika. Cyber Security in Civil Aviation. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4). s. 7-9.

³⁴⁴ COHEN, Aviv. Cyberterrorism: Are We Legally Ready? In: *Journal of International Business and Law*, 2010, 9 (1). s. 23-24.

júla 2018³⁴⁵, v článku 1 písm. d) sa ustanovuje, že násilný čin sa spácha, keď osoba „zničí alebo poškodzuje zariadenia leteckej navigácie zasahuje do ich činnosti, ak by takýto čin mohol ohroziť bezpečnosť lietadla za letu.“³⁴⁶ Toto je príklad informovanosti strán o kybernetickej zraniteľnosti a nepochybne odkazuje okrem iného aj na kyberterrorizmus, ale spája trestný čin výhradne s bezpečnosťou lietadiel počas letu. Článok 2 písm. a) Pekinského dohovoru ustanovuje, že „lietadlo je považované v lete kedykoľvek od okamihu, keď sú všetky jeho vonkajšie dvere po nastúpení zatvorené až do okamihu, kedy sa niektoré z týchto dverí otvoria pre vystupovanie; v prípade núteného pristátia sa let považuje za pokračujúci dovedy, kým príslušné orgány neprevezmú zodpovednosť za lietadlo a za osoby a majetok na palube.“³⁴⁷ Ak sa teda, v dôsledku kybernetickému útoku lietajúce lietadlo zrazí s lietadlom, ktoré otvorilo dvere na vystupovanie, ale cestujúci sú stále na palube a čakajú na vystúpenie, tento čin by sa nepovažoval za trestný čin z dôvodu, že cestujúci sú v procese vystupovania. Inými slovami, páchatel' sa nedopustil porušenia podľa Pekinského dohovoru ani proti druhému lietadlu alebo jeho vystupujúcim cestujúcim. Napriek tomu je Pekinský dohovor z roku 2010 považovaný mnohými odborníkmi za správny krok v boji s hrozbou kyberterrorizmu, ktorý má vplyv na mier medzi štátmi. Letecká doprava by mohla byť cieľom. Pekinský dohovor ďalej kriminalizuje akt použitia civilných lietadiel ako zbraň a používanie nebezpečných materiálov na napadnutie lietadiel alebo iných cieľov na zemi.³⁴⁸

Zatiaľ čo ICAO uznala význam vymedzenia vhodného prístupu ku kybernetickým bezpečnostným opatreniam v civilnom letectve, je naďalej potrebné ďalšie úsilie na zvýšenie celosvetového povedomia a na ďalšie rozvíjanie globálne koherentných prístupov v oblasti kybernetickej odolnosti leteckého systému. Kybernetické incidenty môžu ovplyvniť globálnu leteckú komunitu alebo jednotlivé systémy na mnohých úrovniach. Schopnosť

³⁴⁵ ICAO. *Beijing Convention to enter into force on 1 July 2018*. 2018. Dostupné na:

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Beijing-Convention-to-enter-into-force-on-1-July-2018.aspx>

³⁴⁶ „Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally: d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight“ Článok 1 písm. d), Pekinský dohovor o potlačaní protiprávnych činov súvisiacich s medzinárodným letectvom z 10. septembra 2010.

³⁴⁷ „For the purposes of this Convention: (a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board“ Článok 2 písm. a), Pekinský dohovor o potlačaní protiprávnych činov súvisiacich s medzinárodným letectvom z 10. septembra 2010.

³⁴⁸ ABEYRATNE, Ruwantissa. Cyber Terrorism and Aviation--National and International Response. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (4). s. 342-343; JEYAKODI, Deepika. Cyber Security in Civil Aviation. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4). s. 9-11; FOX, Sarah Jane. Flying Challenges for the Future: Aviation Preparedness – in the Face of Cyber-terrorism. In: *Journal of Transportation Security*, Springer USA, 2016, 9 (3-4). s. 214-217.

zdieľať súvisiace informácie a uplatňovanie silných štandardizovaných metód na zabezpečenie výmeny údajov a informácií by zvýšilo schopnosť leteckej komunity chrániť sa a obmedziť dôsledky kybernetických incidentov. Spoločné informácie môžu zahŕňať výskyt mimoriadnych udalostí, zraniteľnosti, hrozby, trendy a pozorované vzory, posúdenia zdieľaných rizík, plány na liečbu rizík, úspešné prostriedky zmierňovania (technické, prevádzkové alebo organizačné) alebo činnosti zabezpečujúce zabezpečenie, ktoré preukázali účinnú ochranu. V leteckej doprave existuje mnoho metodológií na hodnotenie rizík, z ktorých väčšina sa zameriava na charakterizáciu a hodnotenie hrozieb a zraniteľností. Hoci môže byť dohoda o tom, ktoré prvky sú potrebné na charakterizáciu rizík (napr. pravdepodobnosť výskytu a veľkosť vplyvu), hodnotenia konkrétnych podrobností sú dostatočne rozmanité, aby sa dosiahli porovnateľné, koherentné alebo dokonca konzistentné výsledky. Jedným z príkladov by bolo formálne vymedzenie rozsahu ochrany, v ktorom sa opisuje kontext, v ktorom sa vykonávajú hodnotenia rizík. Takéto vymedzenie tohto rozsahu by pomohlo pri identifikácii kritických informačných systémov v oblasti letectva podľa predpokladov existujúcich ustanovení Prílohy 17.³⁴⁹

³⁴⁹ *Cyber Resilience in Civil Aviation A39-Wp/99 Ex/45, Te/26 27/7/16. str. 1-3.*

5 Diskusia

Predmetom skúmania doktorandskej dizertačnej práce boli základné inštitúty týkajúce sa vzdušného priestoru, stále otvorená problematika hranice vzdušného a vesmírneho priestoru, ďalej problematika dohôd otvoreného neba a liberalizácie, a v neposlednom rade bezpečnosť a ochrana civilného letectva.

Právne predpisy v oblasti leteckej dopravy sú v súčasnosti dobre zavedenou, rozsiahlou a funkčne autonómnou oblasťou medzinárodného práva, ktorá sa vyznačuje najmä neustálou potrebou sústrediť sa na stále sa rozvíjajúcu technológiu a rýchlo sa meniace okolnosti. Medzi problémy, ktoré čakajú na riešenie v blízkej budúcnosti, možno spomenúť napríklad vymedzenie vzdušného priestoru od vesmíru, prevádzka vesmírnych zariadení vo vzdušnom priestore, a hypersonická a suborbitálna doprava.³⁵⁰ Právne rozlíšenie medzi vzdušným priestorom a vesmírnym priestorom a obidvomi právnymi úpravami nie je len vecné, ale nakoniec vzhľadom na ich budúce využívanie aj veľmi potrebné (právna istota). Demarkácia je v prvom rade politickou otázkou, právo poskytuje len možnosť pomôcť pri formulovaní riešenia. Ako sme v úvodnej časti dizertačnej práce uviedli existujú dva možné prístupy riešenia problému definície a delimitácie a to priestorový prístup pomocou ktorého sa vedci pokúšajú o rozlíšenie medzi dvoma prirodzenými prostriedkami a funkčný prístup, v ktorom by bol priestor definovaný z hľadiska použitých zariadení alebo vykonávaných (leteckých alebo vesmírnych) činností. Význam geostacionárneho orbitu, ktorý sa odráža v skutočných a potenciálnych použitíach spolu s tvrdeniami o suverenite, ktoré podporujú rovníkové krajiny v súvislosti s časťami obežnej dráhy, si vyžaduje analýzu svojho medzinárodného právneho postavenia. Zatiaľ čo Bogotská deklarácia zlyhala v transformácii geostacionárneho orbitu na majetok rovníkových štátov, pevne situovala rozvojové štáty v agende priestorových úvahách geostacionárneho orbitu.

Dohoda o otvorenom nebi je bilaterálna alebo multilaterálna vzájomná dohoda medzi štátmi, ktoré priznávajú neobmedzenú leteckú dopravu do a zo zmluvných štátov. Koncept otvoreného neba v leteckej doprave prináša implicitnú zmluvu o voľnej súťaži medzi stranami, v ktorej musia byť strany schopné prevádzkovať letecké dopravné služby medzi svojimi územiami s rovnakou príležitosťou súťažiť, teda zachovať rovnováhu ziskov vyplývajúcich zo zmluvy. Konkurencia medzi leteckými dopravcami, ktorá je založená na

³⁵⁰ BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. s. 10. ISBN 9780444862426.

dohode o otvorenom nebi, nie je zvyčajne vynucovaná a nerozhodovaná súdmi a preto je závislá od dobrej viery, praxe alebo zvykov a povesti. Deregulácia alebo liberalizácia spôsobila štrukturálne zmeny v hospodárskom, aj regulačnom prostredí čo stimulovalo trend k vytvoreniu nadnárodných aliancií leteckých spoločností, ktoré pôsobia celosvetovo. Proces liberalizácie a vytvorenie jednotného leteckého trhu mal za následok rozvoj vysoko konkurenčného prostredia v civilnom letectve, následne zníženie cien, zvýšenie objemu cestujúcich, zvýšenie produktívnej efektívnosti, a podporu pracovných príležitosti, obchodu a cestovného ruchu. Zatiaľ čo liberalizácia je jednoznačnou základnou silou, ktorá umožňuje vznik nízko nákladových dopravcov, sieťové letecké spoločnosti poskytujúce komplexné služby si naďalej udržiavajú dominantné postavenie na hlavných európskych letiskách.

Medzinárodné úsilie v boji proti problémom spojeným s únosmi a terorizmom v letectve boli zmiešané. Niektoré štáty zosúladiť alebo prekonalí úsilie USA, predovšetkým štáty Európy a Izrael. Ostatné štáty môžu rozpoznať hrozbu, ale nemôžu úplne financovať akékoľvek protiopatrenia na zlepšenie. Niektoré štáty úplne ignorujú potrebu adekvátnych bezpečnostných opatrení, čo spôsobuje, že letecká doprava do a z týchto štátov je potenciálne nebezpečná. Navyše úsilie o presadzovanie a primerané využívanie existujúcich medzinárodných zmlúv bude pokračovať len vtedy, keď bude medzinárodné spoločenstvo nútené uznať túto potrebu. Bohužiaľ, rôzne úrovne záväzkov na strane signatárov často obmedzujú účinnosť medzinárodných zmlúv. Rozdielne interpretácie ustanovení, rôzne postoje voči konkrétnej zmluve a ťažkosti pri ich náležitom presadzovaní ovplyvňujú výsledok každého úsilia naplňať ustanovenia zmluvy. Celkovo sa štáty odlišujú vo vnímaní hrozieb. Vystavenie sa konkrétnej hrozbe sa tiež líši a úroveň medzinárodnej pozornosti voči ním sa často mení. Medzinárodné zmluvy vrátane dohovorov z Tokia, Haagu, Montrealu a Pekingu zostávajú charakteristickými znakmi medzinárodného úsilia v boji proti terorizmu. Bohužiaľ, roky spolupráce dokázali, že akonáhle zmluvy budú účinné, často už nebudú efektívne. Štáty reagujú v závislosti od postojov každého štátu, pričom všetci môžu naďalej vykonávať svoju vlastnú suverenitu nad podozrivými teroristami bez ohľadu na formuláciu v existujúcich zmluvách. Úsilie bude pravdepodobne pokračovať v doladovaní zmlúv podľa potreby.³⁵¹ Na druhej strane stagnácia v oblasti kodifikácie medzinárodného práva by sa mohla interpretovať ako skutočnosť, že kodifikačný proces dosiahol hranice, ktoré suverénne štáty všeobecne akceptujú, pokiaľ ide o písomnú formu záväzkov. Vo všeobecnosti, žiadne relevantné bežné normy medzinárodného práva neprišli k existencii

³⁵¹ SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. s. 17, 53. ISBN 9781439894736.

kvôli nedostatku elementov ako *usus longaevus* a *opinio iuris*. To platí aj pre vytvorenie nových zásad medzinárodného práva „uznaných civilizovanými národmi“, podporné prostriedky ako súdne rozhodnutia, alebo náuka najviac kvalifikovaných odborníkov.³⁵²

Čo sa týka financovania leteckej bezpečnosti, je nešťastné, že neexistuje dostatočná transparentnosť, pokiaľ ide o to do akej miery vlády jednotlivých štátov vynakladajú na leteckú bezpečnosť a koľko leteckých dopravcov a leteckých spoločností platí za ochranu letectva prostredníctvom vyčlenených daní a poplatkov. Zatiaľ čo niektoré údaje o vymedzených bezpečnostných poplatkoch sú k dispozícii pre niektoré krajiny (Nemecko, Taliansko, Španielsko), neexistuje spôsob, ako zistiť, či tieto zverejnené poplatky predstavujú celkové financovanie. V krajinách s vládou riadenými letiskami (Čína) vládne financovanie pravdepodobne prevyšuje príjmy z uverejnených bezpečnostných daní, ktoré sú nastavené relatívne nízko. Medzitým v krajinách s letiskami v súkromnom vlastníctve (Spojené kráľovstvo a Austrália) jednotlivé letiská nezverejňujú vymedzené poplatky za leteckú bezpečnosť vyberané leteckým spoločnostiam a cestujúcim, ale namiesto toho zverejňujú „poplatky za služby cestujúcim“, ktoré zahŕňajú niekoľko rôznych služieb, z ktorých jedna je letecká bezpečnosť.³⁵³

Je lietanie ponad vojnovú oblasť hlavne bezpečnostným alebo ochranným problémom? Tieto dva výrazy sa veľmi často používajú zameniteľne, ale myslíme si, že sú prepojené, pretože ochrana je jedným z dôležitých aspektov bezpečnosti. Najmä by mala existovať ochrana pre zaistenie bezpečnosti, ak neexistuje žiadna ochrana, žiadne bezpečnostné protopatrenia nebudú zabraňovať prípadnému útoku mimo lietadla. Pod pojmom „ochrana“ podľa ICAO sa rozumie predchádzanie protiprávnych činov zameraným na „ovplyvňovanie lietadiel alebo ľudí“ a „ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania“. Naproti tomu „bezpečnosť“ sa týka prevencie nehôd spôsobených haváriami, ktoré sú schopné „ovplyvniť materiál alebo ľudí“, čo znamená technickú a prevádzkovú záležitosť, vrátane udeľovania licencií a letovej spôsobilosti lietadla a stavu, v ktorom je možné spôsobiť ujmu osobe alebo majetkovú škodu sa zníži a udržiava na úrovni alebo pod prijateľnou úrovňou prostredníctvom pokračujúceho procesu identifikácie nebezpečenstva a riadenie rizík v oblasti bezpečnosti. Jednoducho povedané, ochrana by mala byť záležitosťou národného záujmu štátov, pretože vzdušný priestor je

³⁵² VRŠANSKÝ, Peter – BEDNÁR, Daniel. Cyber Security and the International Law. In: *Bratislava Law Review*, 2017, 2. s. 43. ISSN 2585-7088.

³⁵³ GILLEN, David – MORRISON, William G. Aviation security: Costing, pricing, finance and performance. In: *Journal of Air Transport Management*. Elsevier, 2015, 48. s. 8.

súčasťou ich suverénneho územia. Na druhej strane bezpečnosť je vecou leteckých spoločností, ktoré poskytujú predmetnú službu.³⁵⁴

Ako ľudstvo vstupuje do tretieho tisícročia, starosť o leteckú bezpečnosť je silnejšia než kedykoľvek predtým. Súčasné konflikty zvýšili dopyt po inteligentných obranných systémoch, pretože predstavujú *raison d'être* civilnej obrany: „poskytujú podmienky potrebné na prežitie [obyvateľstva]“³⁵⁵ a prispievajú k ochrane obyvateľstva, pokiaľ ide o varovanie, evakuáciu a správu krytov.³⁵⁶ Vzťahy medzi civilným letectvom a vojenskými činnosťami predstavujú kľúčový aspekt bezpečnosti letectva, ktorý vo všeobecnosti vyžaduje jemnú rovnováhu. Zatiaľ čo mandát ICAO sa obmedzuje na civilné letectvo, prvoradá zohľadnenie bezpečnosti nevyhnutne prináša potrebu určitého prepojenia s vojenskými činnosťami. Bezpečnostné požiadavky nielenže obmedzujú určitú slobodu na otvorenom mori, ale tiež ukladajú obmedzenia zvrchovaného práva štátu na používanie zbraní proti civilným lietadlám vo svojom teritoriálnom vzdušnom priestore. V obidvoch prípadoch prevládajú základné úvahy ľudstva nad slobodou konania zo strany suverénnych štátov. Takéto obavy súvisia s vnímaním leteckej bezpečnosti zo strany verejnosti, ktorá je v podstate formovaná správami o leteckých nehodách a iných tragických udalostiach. Média majú tendenciu viac poukázať na smrteľné nehody alebo incidenty súvisiace s leteckou dopravou, ako na nehody iných druhov dopravy. Napriek plnému odhodlaniu leteckého priemyslu zaviesť prísnejšie normy ako tie, ktoré sa používajú pri iných druhoch dopravy, by letecká nehoda len ťažko unikla z očí médií a širokej verejnosti. Je zrejmé, že nehody v civilnom letectve vyvolávajú oveľa viac obáv verejnosti než iné dopravné nehody.³⁵⁷ Aj keď sa vzdušný priestor javí ako nekonečná, bezhraničná doména, trasy komerčných lietadiel sú navrhnuté tak, aby šetrili palivo a čas leteckým spoločnostiam, ale môžu vystavovať lietadlo a jeho pasažierov riziku. Podľa Keesa Rietsemána „letecké spoločnosti nepretržite lietajú ponad konfliktné oblasti, či už na Blízkom východe alebo kdekoľvek inde,“ „z prísne právneho hľadiska, môžete prekročiť tento uzavretý vzdušný priestor a nikto vám nepovie,

³⁵⁴ KLENKA, Michal. Aviation safety: legal obligations of states and practice. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2017, 10 (3-4). s. 127-143. ISSN 1938-7741.

³⁵⁵ *Protocol Additional (I) to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and Relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I)*. June 8, 1977. Art. 61. a).

³⁵⁶ RICHEMOND-BARAK, Daphné – FEINBERG, Ayal. The Irony of the Iron Dome: Intelligent Defense Systems, Law, and Security. In: *Harvard National Security Journal*, 2016, 7. s. 512-513.

³⁵⁷ HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. s. 13. ISBN 9789041131157.

že tam nemôžete byť, ale na druhej strane by som povedal, že aj vy sami preberáte riziko, že niečo nepríjemné sa môže stať.“³⁵⁸

Úsilie rôznych medzinárodných a regionálnych organizácií, ktoré obsahujú prvky uplatniteľné v leteckej doprave, sa môže použiť ako stavebný prvok na vypracovanie právnej úpravy na riešenie otázok kybernetickej bezpečnosti v leteckej doprave. Nedávnym vývojom regulácie kybernetickej činnosti na medzinárodnej scéne je návrh Zmluvy OSN o Medzinárodnom trestnom súde alebo tribunáli pre kybernetický priestor³⁵⁹, ktorý by mohol pripraviť cestu pre silný a jednotný mechanizmus presadzovania práva v oblasti počítačovej kriminality. Predmetná úprava by sa zaoberala predovšetkým dôsledkami kybernetických útokov na letectvo. Hoci by bolo vhodné posilniť leteckú infraštruktúru pred útokmi, toto opatrenie druhej úrovne bude prvoradé pri pôsobení ako odradzujúceho prostriedku pre potenciálnych páchatel'ov. Okrem vyššie uvedenej úpravy existujú usmernenia a osvedčené postupy, ktoré často predpisujú rôzne orgány leteckého priemyslu, ktoré možno nazvať samoregulačnými mechanizmami. Niekoľko príkladov: Medzinárodné združenie leteckých dopravcov publikovalo *Nástroj pre leteckú kybernetickú bezpečnosť (Aviation Cyber Security Toolkit)*³⁶⁰, metodický materiál ECAC pre členské štáty o opatreniach na kontrolu kybernetickej bezpečnosti, štúdie EUROCONTROLu v rôznych fázach výskumného programu *Air Traffic Management* pre Jednotný európsky vzdušný priestor.³⁶¹

Ako kľúčovou kritickou infraštruktúrou a základným prepojením pre obchodnú a osobnú dopravu zostane celosvetový letecký priemysel cieľom pre tých, ktorí chcú pritiahnúť pozornosť alebo spôsobiť podstatné straty na životoch a škody na majetku. Leteckému odvetviu je poskytnutá ďalšia príležitosť sa pripraviť na hrozby, ktoré doteraz vážne neovplyvnili jeho činnosť. Jednou konštantou v kybernetickom svete je to, že všetky moderné a pokročilé technológie boli buď už napadnuté, alebo v budúcnosti budú. Kľúčom k bezpečnosti v tomto prostredí je byť pred týmito hrozbami a nie reagovať na ne potom, čo

³⁵⁸ THE WASHINGTON POST: HASLEY, Ashley. *Air route above eastern Ukraine is a popular pathway between Europe and Asia*. 2014. Dostupné na: https://www.washingtonpost.com/world/air-route-above-eastern-ukraine-is-a-popular-pathway-between-europe-and-asia/2014/07/17/98cfe352-0de1-11e4-8341-b8072b1e7348_story.html?utm_term=.7b5e96ad661a

³⁵⁹ SCHJOLBERG, Stein. *The Third Pillar for Cyberspace. An International Court or Tribunal for Cyberspace*. 2015. Dostupné na: http://www.cybercrimelaw.net/documents/Draft_Treaty_text_on_International_Criminal_Tribunal_for_Cyberspace.pdf

³⁶⁰ IATA. *Aviation Cyber Security Toolkit*. Dostupné na: <http://www.iata.org/publications/store/Pages/aviation-cyber-security-toolkit.aspx>

³⁶¹ JEYAKODI, Deepika. Cyber Security in Civil Aviation. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4). s. 11-14.

už začali.³⁶² Osobitosť kyberterorizmu spočíva v tom, že hrozba je posilnená globalizáciou a všade prítomnosťou internetu. Bolo by ťažké nedospieť k záveru, že kybernetický útok na lietadlo je nemožný. Keďže výrobcovia lietadiel sa dlhodobo zaoberajú niektorými problémami, pravdepodobnosť takéhoto útoku je veľmi nízka, ale nemôžeme túto možnosť ignorovať. Mnohé faktory vrátane zrýchleného používania prepojených informačných systémov v budúcnosti zvýšia zraniteľné miesta a je dôležité, aby boli zavedené mechanizmy na zdieľanie poznatkov o zraniteľných miestach medzi všetkými stranami zapojenými do tohto odvetvia. Je takisto veľmi dôležité, aby bol proces eliminácie zraniteľných miest oveľa rýchlejší, aby sa zabránilo incidentom pred ich využitím. Zastrasovanie leteckej infraštruktúry pomocou kybernetických útokov je skutočné a bezprostredné. Celkovo je však v budúcnosti prísľubom, že právna úprava musí dobehnúť nárast systémov závislých na počítačoch, aby účinne regulovala a chránila rôzne zainteresované strany a užívateľov. Rozvoj rámca kybernetickej bezpečnosti je naliehavý. Jediná cesta vpred na riešenie tejto novej a vznikajúcej hrozby je nájsť globálne riešenie.³⁶³ Vytvorenie právnej povahy kybernetických útokov a kyberterorizmu je kľúčové v boji proti nim prostredníctvom medzinárodných právnych nástrojov, ktoré sú ústredným prvkom boja proti hrozbám, ako je terorizmus v medzinárodnom spoločenstve. Ďalšia spolupráca a zdieľanie informácií medzi zúčastnenými stranami v leteckom priemysle, ale aj s regulačnými orgánmi, musí pokračovať a byť prospešná pre konečného užívateľa týchto služieb, širokú verejnosť.

Počas nášho výskumu jeden proaktívny prístup v oblasti leteckej bezpečnosti zaujal našu pozornosť. Bolo to profilovanie cestujúcich a rozpoznávanie vzorov správania. Martin Aggar popísal profilovanie cestujúcich ako rýchlu analýzu rizík založenú na podozrivých znakoch v ich dokladoch, trase, vzhľade alebo správaní sa cestujúcich. Profilovanie sa úspešne používa na identifikáciu a odraďovanie teroristických útokov a zadržiavanie pašerákov drog, drobných zlodejov a nelegálnych prisťahovalcov. Prvým cieľom profilovania je určiť absenciu normálneho stavu a prítomnosť niečoho abnormálneho. Aggar ďalej uviedol, že „je to úplná strata času a peňazí a hrá do rúk teroristov, aby podrobili všetkých cestujúcich podrobnému prehľadávaniu batožiny a tela, keď je jasne, že ak neboli podvedení, tak 99,99 % nepredstavuje bezpečnostné riziko“. Rozpoznávanie vzorov správania (*behaviour pattern recognition*, BPR) vylučuje rasový prvok a používa vzory správania na identifikáciu

³⁶² IASIELLO, Emilio. Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security. In: *Aerospace America*, American Institute of Aeronautics and Astronautics, July-August 2013. s. 25.

³⁶³ JEYAKODI, Deepika. Cyber Security in Civil Aviation. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4). s. 14-17.

potenciálnych teroristov počas prehliadky cestujúcich.³⁶⁴ Izraelský systém bezpečnostnej ochrany letectva je často považovaný za najlepší na svete a je to práve profilovanie, ktoré ho takým robí.³⁶⁵ Rafi Ron je toho názoru, že ak bude BPR široko implementované, tak „pridá do leteckého systému veľmi dôležitú bezpečnostnú vrstvu.“ Predmetná technika zahŕňa najprv identifikáciu pasažierov s podozrivým správaním, ako napríklad nosenie objemného oblečenia počas teplého dňa, nadmerné potenie alebo používanie telefónnej búrky v oblastiach so signálom pre mobilné telefóny. Takto identifikované osoby sa potom vyberajú na ciele rozhovory s bezpečnostnými pracovníkmi, ktorí sú vyškolení na odhalenie znakov, že cestujúci niečo skrýva. Ron opisuje tieto rozhovory ako „priateľské rozhovory“, väčšina z nich trvá len pár minút. Väčšina takto vypočutých cestujúcich môže pokračovať vo svojich cestách, len málo cestujúcich, ktorí vyvolajú podozrenie podlieha hodinovému vypočúvaniu a prehľadávaniu.³⁶⁶

Philip Baum uvádza, že „profilovacie techniky na letiskách používajú všetky bezpečnostné agentúry s veľkým úspechom. Môže to pomôcť inteligentne určiť, ktorú technológiu používať a na ktorom cestujúcom.“ Scott Horton presadzuje profilovanie, ktoré sa zameriava na zhromažďovanie údajov, ako napríklad ako cestujúci kúpil lístok, minulé cesty, nedávne správanie a tak ďalej. „Veľmi komplexný sofistikovaný profilovací program je jedným z najefektívnejších opatrení, ktoré by sa mohli použiť a mali by byť použité,“ zdôrazňuje Horton. Stephen Flynn tiež obhajuje profilovanie správania. „Ľudské správanie je oveľa lepším ukazovateľom“ ich úmyslov. Avšak Flynn varuje pred systémom, ktorý sa spolieha na iba jeden protokol: „vráti sa k základnému pravidlu protipovstaleckej činnosti: nerobte veci rutinne a predvídateľnými spôsobmi, pretože teroristi môžu zistiť ako sa im vyhnúť.“ Flynn odporúča klásť väčší dôraz na školenie bezpečnostných pracovníkov letísk a na to, aby mohli prispôbiť kontroly na základe ich odborného úsudku.³⁶⁷

Vo všeobecnosti je behaviorálna analýza technikou, ktorá má pomôcť profesionálne vyškolenému bezpečnostnému personálu, aby zistil, či cestujúci konajú nezvyčajne a budú predmetom ďalšej kontroly. Analýza správania sa často považuje za vhodnejšiu alternatívu k rasovému a podobnému profilovaniu. Avšak, ako bolo uvedené, behaviorálna analýza je

³⁶⁴ PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition.* Cambridge: Elsevier, 2016. s. 288-289. ISBN 9780128042939.

³⁶⁵ ENERSTVEDT, Olga Mironenko. *Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles.* Springer International Publishing AG, 2017. s. 262. ISBN 9783319581392.

³⁶⁶ KAPLAN, Eben. *Targets for Terrorists: Post 9/11 Aviation Security.* Council on Foreign Relations, 7 Sept. 2006. Dostupné na: <https://www.cfr.org/background/targets-terrorists-post-911-aviation-security>.

³⁶⁷ BAJORIA, Jayshree. *The Debate Over Airport Security.* Council on Foreign Relations, 2 Dec. 2010. Dostupné na: <https://www.cfr.org/background/debate-over-airport-security>

stále typ profilovania a tieto výrazy sa používajú synonymicky. Okrem toho, aj keď je táto technika považovaná za oddelenú od rasových, etnických, náboženských a iných typov profilovania, všetky tieto profily sa používajú v kombinácii, čo sťažuje ich rozlíšenie. Presné kritériá nie sú verejne dostupné, ale okrem vzorov správania sa zohľadňujú aj etnický pôvod, náboženstvo, národnosť, cestovné informácie a inteligenciu. Izraelský profilovací program, ktorý má deklarovanú 100% úspešnosť, pretože na izraelskom letisku nedošlo k únosu a viac ako 40 rokov nebolo unesené žiadne izraelské lietadlo. Profilovanie pomohlo napríklad zabrániť pokusu o bombový útok na let El Al z Londýna do Tel Avivu v roku 1986. Súčasne sa kritizujú izraelské techniky analýzy správania, ktoré sa zameriavajú neprímerane na mladých arabských mužov a sú jednoducho formou rasovej, náboženskej, a etnickej diskriminácie. Preto je možné spochybniť, či je úspech výsledkom rozpoznávania správania alebo použitia rasového, náboženského a etnického profilovania, zrejme ide o ich kombináciu. To všetko môže ľahko označiť nevinných ľudí za podozrivé osoby, čo v konečnom dôsledku vedie k zadržaniu, vypočúvaniu a prehľadávaniu nevinných osôb.³⁶⁸

V súčasnosti a v blízkej budúcnosti je podľa Abeyratneho najúčinnnejším a najbezpečnejším bezpečnostným spôsobom kombinácia pravidelných opatrení, ako je röntgenový skríning, vizuálna kontrola, obmedzenie prenosu kvapalín atď. Dočasné bezpečnostné usmernenia ICAO zabezpečujú jednotný spôsob prevádzkovania skríningu, ktorý pomôže zjednoteniu medzinárodnej normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva.³⁶⁹ Generálna tajomníčka ICAO Dr. Fang Liu poznamenala, že „hrozby najvyššej priority, ako improvizované výbušné zariadenia, pozemné zabezpečenie na verejných letiskách, kybernetické útoky na kritické úlohy systémov leteckej dopravy a potenciál pre zlomyseľné nasadenie diaľkovo riadených alebo bezpilotných lietadlových systémov, si v súčasnosti vyžadujú našu ostražitosť.“³⁷⁰

Posledná zmienaná hrozba môže spôsobiť veľký rozruch. Dňa 22. januára 2019 boli lety na a z letiska v Newarku, blízko New Yorku, dočasne pozastavené po tom, čo sa objavili správy, že sa v blízkosti letiska nachádza dron. Dňa 8. januára 2019 letisko Heathrow bolo tiež nútené pre lietajúci dron prerušiť prevádzku. Počas druhého vianočného dňa londýnske

³⁶⁸ ENERSTVEDT, Olga Mironenko. *Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles*. Springer International Publishing AG, 2017. s. 262-265. ISBN 9783319581392.

³⁶⁹ ABEYRATNE, Ruwanissa. *Aviation Security Law*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2010. s. 36. ISBN 9783642117039.

³⁷⁰ ICAO. *Priorities for security, environment, privatization and gender parity raised as ICAO Secretary General addresses IATA AGM*. 6 jún 2018. Dostupné na: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Priorities-for-security-environment-privatization-and-gender-parity-raised-as-ICAO-Secretary-General-addresses-IATA-AGM.aspx>

letisko Gatwick bolo uzatvorené na viac ako 36 hodín po tom, čo boli spozorované lietajúce drony v blízkosti pristávacej dráhy. Útoky na letiská nie sú jediným nebezpečenstvom, ktoré predstavuje dron. Rastúci počet blízkych stretnutí s dronmi hlásia piloti leteckých spoločností. Prevádzkovatelia letísk musia byť opatrní pri elektronických protiopatreniach, varuje Iain Grey. Podľa neho môže blokovanie signálu zablockovať spojenie medzi dronom a jeho operátorom alebo prekonať navigačný systém založený na GPS. Ak sa takéto rušenie nevykoná opatrne, môže to taktiež poškodiť citlivé rádiové a navigačné zariadenie letiska a prístroje na lietadlách. Ak by sa musela vykonať kontrola každého lietadla na letisku, aby sa zabezpečilo ich bezpečnosť po zavedení elektronických protiopatrení, mohlo by to spôsobiť rozsiahle oneskorenia pri pokračovaní v prevádzke.³⁷¹

Letecký priemysel je jedným z najrýchlejších odvetví zvyšujúcich svoju bezpečnosť. Bezpečnosť sa stala v mnohých ohľadoch úplne reaktívna a pravdepodobne aj naďalej ostane. Zavádzanie nových bezpečnostných metód však bolo tradične skôr reaktívne ako proaktívne. Osoby poverené ochranou a bezpečnosťou leteckého priemyslu musia prijať filozofiu trvalého proaktívneho zlepšovania. Preto odborníci v oblasti leteckej bezpečnosti nesmú prestať postupovať pri zavádzaní proaktívnych foriem bezpečnosti, pretože nepriatelia sú odhodlaní pre svoju vec.³⁷²

³⁷¹ THE ECONOMIST. *Thankfully, the technology to combat rogue drones is getting better*. 2019. Dostupné na: <https://www.economist.com/science-and-technology/2019/01/24/thankfully-the-technology-to-combat-rogue-drones-is-getting-better>

³⁷² PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. s. 19. ISBN 9780128042939.

6 Záver

V našej dizertačnej práci sme sa venovali medzinárodnoprávnej úprave vzdušného priestoru. Medzi hlavné otázky patrili: hranica medzi vzdušným a vesmírnym priestorom, problematika dohôd otvoreného neba a liberalizácie, a bezpečnosť a ochrana civilného letectva. Spracovanie odbornej literatúry poslúžilo na identifikáciu predchádzajúceho výskumu, čo umožnilo určiť vybrané aspekty vyžadujúce si ďalšie skúmanie, ktoré sú obsahom dizertačnej práce.

Prvá hypotéza nebola potvrdená. Právna hranica medzi vzdušným a vesmírnym priestorom doposiaľ nebola upravená. Nevyhnutnosť vyriešenia predmetného problému súvisí s budúcim smerovaním komerčného využívania vzdušného a vesmírneho priestoru v novej forme leteckej a vesmírnej dopravy (prevádzka hypersonickej a suborbitálnej dopravy). V medzinárodnom práve vidíme určitú stagnáciu v oblasti kodifikácie, čo predstavuje väčší priestor pre štáty pri postupnom prijímaní vnútroštátnej úpravy vesmírnych aktivít, ktorá sa líši podľa technologických možností štátov a súkromných spoločností, ktoré majú na tom záujem. Predpokladáme, že v budúcnosti prevládne nejaká forma funkčného prístupu pri vymedzení a definovaní priestoru z hľadiska použitých zariadení alebo vykonávaných činností (leteckých alebo vesmírnych). Dohody o otvorenom nebi počítajú s cieľom zvýšiť hospodársku súťaž medzi dopravcami prostredníctvom zvýšenia efektívnosti a zníženia nákladov. Následok čoho sa nastal rýchly rast nízko nákladových leteckých dopravcov, znížili sa trhové ceny s cieľom poskytnúť spotrebiteľom väčšiu dostupnosť služieb leteckej dopravy, čo stimulovalo dopyt po ich využívaní. Letectvo je aj naďalej sociálnym a ekonomickým činiteľom medzinárodného obchodu, cestovného ruchu a každodenného života, je to aj mechanizmus prežitia pre mnohých. Pred liberalizáciou leteckej dopravy boli pravidelné letecké služby zvyčajne definované v dvojstranných dohodách o leteckých službách, ktoré v určitých prípadoch predstavujú vážny problém medzinárodného práva, pretože slúžia ako nástroj hospodárskej diskriminácie.

Druhá hypotéza sa potvrdila. Ako vyplýva z historickej analýzy a diskusie, hlavné incidenty v civilnom letectve ukázali reaktívny prístup zainteresovaných strán pri zavádzaní nových bezpečnostných opatrení. Navyše, niektoré protiopatrenia neboli také úspešné, ako napríklad program *Sky Marshall*, ale možno vidieť, že letecký priemysel technologickými zmenami a tiež štáty prostredníctvom protiopatrení zabránili opakovaniu incidentov (*J. Cooper Vane*, pozitívna zhoda cestujúcich s batožinou, skrining pasažierov a batožiny, nárazníková zóna 300 stôp pre vozidlá od terminálových budov atď.) Súhlasíme s ďalšími

autormi o zachovaní proaktívneho prístupu k leteckej bezpečnosti. Zvyšovanie leteckej bezpečnosti zavedením nových, silnejších skriningových postupov vzbudzuje pozornosť ľudskoprávnych skupín, ale väčšina cestujúcich je ochotná prijať niektoré ďalšie nepohodlie, aby sa cítili bezpečnejšie. Dôvera cestujúcich v oblasti bezpečnosti a ochrany leteckej dopravy sa zvýšila, čo môže viesť k zvýšenému dopytu po leteckej doprave. Očakávame, že nové formy incidentov budú v blízkej budúcnosti pokračovať, pretože ľudia sú vynaliezaví, ale letecká komunita musí prijať preventívne opatrenia alebo reagovať rýchlo a efektívne na vzniknuté situácie, aspoň znížiť škody. Rozpoznávanie vzorov správania alebo profilovanie je citlivá téma a odborníci sú pri tomto probléme hlboko rozdelení, ale aj predmetné bezpečnostné opatrenia môžu predstavovať krok správnym smerom k proaktívnym opatreniam.³⁷³ Aby sme to zhrnuli, letecká bezpečnosť sa stala v mnohých ohľadoch úplne reaktívna a pravdepodobne aj naďalej takou ostáva. V dnešnej dobe hrozba siaha od letiskového vybavenia, letiskového personálu, lietadiel a používania lietadla ako zbrane k ešte horším možnostiam. Letiská sú svojou funkciou otvorené a verejné miesta, preto sa ťažšie chránia. Novovznikajúce hrozby pre civilné letectvo sú neustálym dôvodom na znepokojenie, ale aj na pokrok pre leteckú komunitu.

Predmetná dizertačná práca odhalila niekoľko otázok, ktorým sa budeme naďalej venovať. Našou nádejou je, že tento výskum prinesie nové iniciatívy a podporí diskusiu o tejto dôležitej téme akou je budúcnosť leteckej dopravy.

³⁷³ KLENKA, Michal. Major incidents that shaped aviation security. In: *Journal of Transportation Security*, Springer Nature, 2019, 12 (1-2), s. 39-56. ISSN 1938-7741.

7 Zoznam citovanej použitej literatúry

1. ABEYRATNE, Ruwanissa. *Aviation Security Law*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2010. ISBN 9783642117039.
2. ABEYRATNE, Ruwantissa. Cyber Terrorism and Aviation--National and International Response. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (4).
3. ABEYRATNE, Ruwantissa. *Law and Regulation of Air Cargo*. Springer Nature Switzerland AG, 2018. ISBN 9783319924892.
4. ABEYRATNE, Ruwantissa. The Beijing Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation--An Interpretative Study. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2011, 4 (2).
5. ABRAMOVITCH, Yehuda. The Maxim 'Cujus est solum ejus usque ad coelum' as Applied in Aviation. In: *McGill Law Journal*, 1962, 8 (4).
6. *Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation* (2003).
7. APEX: SIMSON, Maryann. *Conflict Zones*. 2015. Dostupné na: <http://apex.aero/conflict-zones-airports#sthash.6VQawxfm.dpuf>.
8. BAJORIA, Jayshree. *The Debate Over Airport Security*. Council on Foreign Relations, 2 Dec. 2010. Dostupné na: <https://www.cfr.org/backgrounder/debate-over-airport-security>
9. BANNER, Stuart. *Who Owns the Sky? The Struggle to Control Airspace from the Wright Brothers on*. Cambridge: Harvard University Press, 2008. 360 s. ISBN 9780674030824.
10. BBC NEWS. *Flight ban on laptops 'sparked by IS threat'*. 2017. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-39348615>
11. BERNHARDT, Rudolf. *Encyclopedia of Public International Law. Law of the Sea. Air and Space*. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989. 353 s. ISBN 9780444862426.
12. BITTENCOURT NETO, Olavo de O. The Elusive Frontier: Revisiting the Delimitation of Outer Space. In: *Proceedings of the International Institute of Space Law*, International Institute of Space Law, 2012, 55.
13. BLALOCK, Garrick – KADIYALI, Vrinda – SIMON, Daniel H. The Impact of Post 9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel. In: *The Journal of Law and Economics*, 2007, 50 (4).

14. BROWNLIE, Ian. *Princípy medzinárodného verejného práva*. Bratislava: Eurokódex, 2013. ISBN 9788089447640.
15. BUTTON, Kenneth. The impact of US–EU “Open Skies” agreement on airline market structures and airline networks. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2009, 15.
16. CAPLAN, Harold. Worldwide safety of civil aviation. In: *Annals of Air and Space Law*, 2009, 34.
17. CASSESE, Antonio. *International Law. Second Edition*. New York: Oxford University Press, 2005. ISBN 9780199259397.
18. CLYDE&CO. *Brexit scenarios for business aviation. January 2018*.
19. COHEN, Aviv. Cyberterrorism: Are We Legally Ready? In: *Journal of International Business and Law*, 2010, 9 (1).
20. COLLIS, Christy. The Geostationary Orbit: A Critical Legal Geography of Space’s Most Valuable Real Estate. In: *Special Issue: Sociological Review Monograph Series: Space Travel & Culture: from Apollo to space tourism*, 2009, 57 (s1).
21. COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *The Question of the Definition and/or the Delimitation of Outer Space. Background paper prepared by the Secretariat*. Legal Subcommittee. A/AC.105/C.2/7. 7 May 1970.
22. COMMITTEE ON THE PEACEFUL USES OF OUTER SPACE. *Historical summary on the consideration of the question on the definition and delimitation of outer space. Report of the Secretariat*. Legal Subcommittee. A/AC.105/769. 18 January 2002.
23. *Corfu Channel Case, Merits, Judgement of April 9th 1949 [1949] ICJ Reports*.
24. ČEPELKA, Čestmír – ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné. 1. vydání*. Praha: Eurolex Bohemia. 2003. ISBN 8086432572.
25. DEMPSEY, Paul Stephen. Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism. In: *Columbia Journal of Transportational Law*, 2003, 41 (3).
26. DEMPSEY, Paul Stephen. The Future of International Air Law in the 21st Century. In: *German Journal of Air and Space Law*, Sept. 2015.
27. DEMPSEY, Paul Stephen – JAKHU, Ram. *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York: Routledge, 2017. ISBN 9781315297774.
28. DOBRUSZEKS, Frédéric. An analysis of European low-cost airlines and their networks. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2006, 14.

29. DOGANIS, Rigas. The impact of liberalization on European airline strategies and operations. In: *Journal of Air Transport Management*, 1994, 1 (1).
30. Dohovor o kontinentálnom šelfe z roku 1958 ustanovuje zásadu príslušenstva (*North Sea Continental Shelf Case*, ICJ Reports (1969),
31. DUTCH SAFETY BOARD. *Crash of Malaysia Airlines flight MH17, Hrabove, Ukraine, 17 July 2014*. 2015. Dostupné na:
<https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014>.
32. DUTCH SAFETY BOARD. *Dutch Safety Board: Buk surface-to-air missile system caused MH17 crash*. 2018. Dostupné na:
<https://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014/publicatie/1658/dutch-safety-board-buk-surface-to-air-missile-system-caused-mh17-crash>
33. ECAC. *History. 1965-1975*. Dostupné na: <https://www.ecac-ceac.org/1965-1975>.
34. ELIAS, Bartholomew. *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*. CRC Press, 2010. ISBN 9781420070293.
35. ENERSTVEDT, Olga Mironenko. *Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles*. Springer International Publishing AG, 2017. ISBN 9783319581392.
36. FINANTIAL TIMES: GRAY, Alistair. *Airline insurers face biggest bill since 9/11*. 2014. Dostupné na: <https://www.ft.com/content/14a987ec-1429-11e4-b46f-00144feabdc0>
37. FINCH, Michael. Limited Space: Allocating the Geostationary Orbit. In: *Northwestern Journal of International Law & Business*, 1986, 7 (4).
38. FELCHER, E. Marla. Aviation Security. In: *The Department of Homeland Security's First Year: A Report Card*. New York: Century Foundation, 2004.
39. FOX, Sarah Jane. Flying Challenges for the Future: Aviation Preparedness – in the Face of Cyber-terrorism. In: *Journal of Transportation Security*, Springer USA, 2016, 9 (3-4).
40. FU, Xiawen – OUM, Tae Hoon – ZHANG, Anming. Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. In: *Transportation Journal*, 2010, 49 (4).
41. GANGALE, Thomas. Who Owns the Geostationary Orbit? In: *Annals of Air and Space Law*, McGill University, 2006, XXXI.

42. GEIß, Robin. Civil Aircraft as Weapons of Large-scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German „Luftsicherheitsgesetz“. In: *Michigan Journal of International Law*, 2005, 27 (1).
43. GEORGETOWN SPACE LAW GROUP. The Geostationary Orbit: Legal, Technical and Political Issues Surrounding Its Use in World Telecommunication. In: *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1984, 16 (2).
44. GERSTEIN, Eugene. Drug Trafficking by Air: The Lessons for Aviation Security. In: *Aviation Security International*, 2017. Dostupné na: <https://www.asi-mag.com/drug-trafficking-air-lessons-aviation-security/>.
45. GILLEN, David – MORRISON, William G. Aviation security: Costing, pricing, finance and performance. In: *Journal of Air Transport Management*. Elsevier, 2015, 48.
46. GOETZ, Andrew R. – VOWLES, Timothy M. The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2009, 17.
47. GOROVE, Stephen. The Geostationary Orbit: Issues of Law and Policy. In: *The American Journal of International Law*, American Society of International Law, 1979, 73 (3).
48. HANSEN, Rik. *An Inductive Approach to the Air-Space Boundary Question*. Leuven: Leuven Centre for Global Governance Studies, 2015.
49. HARRIS, David. *Cases and Materials on International Law. 7th Edition*. Sweet & Maxwell, 2010. ISBN 9781847032782.
50. HATHAWAY, Oona A. – CROOTOF, Rebecca – LEVITZ, Philip – NIX, Haley – NOWLAN, Aileen – PERDUE, William – SPIEGEL, Julia. The Law of Cyber-Attack. In: *California Law Review*, 2012, 100 (4).
51. HUANG, Jiefang. *Aviation Safety and ICAO. Defining Aviation Safety in view of the Global Interest*. ICAO, 2009. ISBN 9789041131157.
52. *Charta Organizácie spojených národov z 26. júna 1945*.
53. *Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 7 decembra 1944*.
54. CHRISTIDIS, Panayotis. Four shades of Open skies: European Union and four main external partners. In: *Journal of Transport Geography*, Elsevier, 2016, 50.

55. IASIELLO, Emilio. *Getting Ahead of the Threat: Aviation and Cyber Security*. In: *Aerospace America*, American Institute of Aeronautics and Astronautics, July-August 2013.
56. IATA. *The Founding of IATA*. Dostupné na: <https://www.iata.org/about/pages/history.aspx>.
57. IATA. *Traveler Numbers Reach New Heights*. Dostupné na: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-09-06-01.aspx>
58. ICAO. *Beijing Convention to enter into force on 1 July 2018*. 2018. Dostupné na: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Beijing-Convention-to-enter-into-force-on-1-July-2018.aspx>
59. ICAO. *Civil Aviation Cyber-Security: Possible Actions by Regulators and Stakeholders*. 2016.
60. ICAO. *Conflict Zones Risk Information*. Dostupné na: <http://www.icao.int/czir/Pages/posts.aspx?state=default>
61. ICAO. *Priorities for security, environment, privatization and gender parity raised as ICAO Secretary General addresses IATA AGM*. 6 jún 2018. Dostupné na: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Priorities-for-security-environment-privatization-and-gender-parity-raised-as-ICAO-Secretary-General-addresses-IATA-AGM.aspx>
62. ICAO. *Safety management manual. Third Edition 2013 (Doc. 9859)*.
63. ICAO. *Security and Facilitation. Security*. Dostupné na: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>
64. INTERNATIONAL POLICY DIGEST: KAMPMARK, Binoy. *The Dangerous Skies: Aviation Responsibility in times of War*. 2015. Dostupné na: <https://intpolicydigest.org/2014/07/27/dangerous-skies-aviation-responsibility-times-war/>.
65. *Island of Palmas Case*, United Nations Reports of International Arbitration Awards (2,1928).
66. JEYAKODI, Deepika. *Cyber Security in Civil Aviation*. In: *The Aviation & Space Journal*, 2015, 14 (4).
67. KAPLAN, Eben. *Targets for Terrorists: Post 9/11 Aviation Security*. Council on Foreign Realtions, 7 Sept. 2006. Dostupné na: <https://www.cfr.org/background/targets-terrorists-post-911-aviation-security>.

68. KASSIM, Hussein – STEVENS, Handley. *Air Transport and the European Union. Europeanization and its Limits*. Basingstok: Palgrave Macmillan, 2010. ISBN 9780333631270.
69. KLENKA, Michal. Aviation safety: legal obligations of states and practice. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2017, 10 (3-4). ISSN 1938-7741
70. KLENKA, Michal. Major incidents that shaped aviation security. In: *Journal of Transportation Security*, Springer Nature, 2019, 12 (1-2). ISSN 1938-7741.
71. KEUČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť, 2. vydanie*. Bratislava: Wolters Kluwer (Iura Edition), 2011. ISBN 9788080784140.
72. *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion*, [2004] ICJ Reports.
73. LIM, Bernard. Aviation Security: Emerging Threats from Cyber Security in Aviation – Challenges and Mitigations. In: *Journal of Aviation Management*, 2014.
74. MAYOR, Karen – TOL, Richard S.J. The impact of the EU-US Open Skies agreement on international travel and carbon dioxide emissions. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2008, 14.
75. *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment* [1986] ICJ Reports.
76. MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft, and Airline Security. Second edition*. Stoneham: Butterworth-Heinemann, 1991. ISBN 0750690194.
77. MRÁZ, Stanislav – POREDOŠ, František – VRŠANSKÝ, Peter. *Medzinárodné verejné právo*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave. Právnická fakulta, 2003. ISBN 8071601756.
78. MURASE, Shinya. *First report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/667. 14 February 2014.
79. MURASE, Shinya. *Second report on the protection of the atmosphere*. United Nations General Assembly. International Law Commission. A/CN.4/681. 2 March 2015.
80. NOLAN, James – RITCHIE, Pamela – ROWCROFT, John. Open skies and open gates. In: *Transportation*, Kluwer Academic Publishers, 2001, 28 (2).
81. ODUNTAN, Gbenga. The Never-Ending Dispute: Legal Theories on the Spatial Demarcation Boundary Plane between Airspace and Outer Space. In: *Hertfordshire Law Journal*, 2003, 1(2). ISSN 14794195.

82. *Pekingský dohovor o potláčaní protiprávnych činov súvisiacich s medzinárodným letectvom* z 10. septembra 2010.
83. PIERIDES, Mike – FINCH, Brian E. – AZIM-KHAN, Rafi – FARMER, Steven. *Cybersecurity and the Aviation Sector: Recent Incidents Highlight Unique Risks*. Pillsbury Winthrop Shaw Pittman LLP, 2015.
84. PITFIELD, D.E. The assessment of the EU-US Open Skies Agreement: the counterfactual and other difficulties. In: *Journal of Air Transport Management*, Elsevier, 2009, 15.
85. POLITICO MAGAZINE: RON, Rafi. *Why Are Airlines Still Flying over War Zones?* 2014. Dostupné na:
<https://www.politico.com/magazine/story/2014/07/airlines-stop-flying-over-high-risk-areas-109392?o=0>.
86. POPULAR MECHANICS: PETERSON, Barbara. *Why Are Airliners Still Flying Near War Zones After MH17?* 2015. Dostupné na:
<https://www.popularmechanics.com/flight/a17807/why-are-civilian-airliners-still-flying-near-conflict-zones/>
87. PRICE, Jeffrey C. – FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats. Third Edition*. Cambridge: Elsevier, 2016. ISBN 9780128042939.
88. *Protokol o zmene Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve* z 10. mája 1984.
89. RICHEMOND-BARAK, Daphné – FEINBERG, Ayal. The Irony of the Iron Dome: Intelligent Defense Systems, Law, and Security. In: *Harvard National Security Journal*, 2016.
90. ROSSI DAL POZZO, Francesco. *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. Aviation Safety*. Springer International Publishing, 2015. ISBN 9783319080901.
91. RUMERMAN, Judy. *Aviation Security*. Dostupné na:
https://www.centennialofflight.net/essay/Government_Role/security/POL18.htm
92. SAVIĆ, Iva – KAPETANOVIĆ, Ana. Reaching for the European Sky. In: *Poredbeno pomorsko pravo god*, 2011, 50 (165).
93. SAND, Peter et al.. An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War. In: *McGill Law Journal*, 1960, 7 (1).
94. SCHJOLBERG, Stein. *The Third Pillar for Cyberspace. An International Court or Tribunal for Cyberspace*. 2015. Dostupné na:

http://www.cybercrimelaw.net/documents/Draft_Treaty_text_on_International_Criminal_Tribunal_for_Cyberspace.pdf

95. SCHLUMBERGER, Charles E. – WEISSKOPF, Nora. Open Skies in North Africa: Is Tunisia the Next Morocco? In: *IEMed Mediterranean Yearbook 2012*. Barcelona: European Institute of the Mediterranean.
96. SCHMIDT, Michael N. *Tallinn Manual 2.0 on the International Law applicable to Cyber Operations*. New York: Cambridge University Press, 2016. ISBN 9781107177222.
97. SCHÓBER, Tomáš – KOBLEN, Ivan – SZABO, Stanislav. Present and Potential Security Threats Posed to Civil Aviation. In: *INCAS BULLETIN*, 2012, 4 (2). ISSN 2066-8201.
98. SITTENFELD, Linda. The Evolution of a New and Viable Concept of Sovereignty for Outer Space. In: *Fordham International Law Journal*, 1980, 4 (1).
99. SMITH, Michael E. *International Security. Politics, Policy, Prospects. 2nd Edition*. London: Palgrave, 2017. s. 234. ISBN 9781137582928.
100. STANDER, Adrie – OPHOFF, Jacques. Cyber Security in Civil Aviation. In: *Imam Journal of Applied Sciences*, Wolters Kluwer, 2016, 1 (1).
101. STEWART, Mark G. – MUELLER, John. Risk and economic assessment of U.S. aviation security for passenger-borne bomb attacks. In: *Journal of Transportation Security*, Springer US, 2018, 11 (3-4).
102. STROHMEIER, Martin – SCHÄFER, Matthias – SMITH, Matt – LENDERS, Vincent – MARTINOVIC, Ivan. Assessing the Impact of Aviation Security on Cyber Power. In: *8th International Conference on Cyber Conflict*, Tallinn: NATO CCD COE Publications, 2016.
103. SWEET, Kathleen Marie. *Aviation and Airport Security. Terrorism and safety concerns*. CRC Press, 2008. ISBN 9781439894736.
104. TAYLOR, Alycia B – STEEDMAN, Sara. *The Evolution of Airline Security Since 9/11*. 2003. Dostupné na: <https://www.ifpo.org/resource-links/articles-and-reports/protection-of-specific-environments/the-evolution-of-airline-security-since-911/>
105. TIME: VICK, Karl. *Petraeus: Terrorists with Missiles Could Down Global Air Traffic*. 2014. Dostupné na: <http://world.time.com/2014/01/28/petraeus-egypt-israel-militants-rockets/>.

106. *Tokijský dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla* zo 14. septembra 1963.
107. THE ECONOMIST. *Why was MH17, a civilian airliner, flying over a war zone?* 2014. Dostupné na: <https://www.economist.com/the-economist-explains/2014/07/21/why-was-mh17-a-civilian-airliner-flying-over-a-war-zone>.
108. THE ECONOMIST. *Thankfully, the technology to combat rogue drones is getting better.* 2019. Dostupné na: <https://www.economist.com/science-and-technology/2019/01/24/thankfully-the-technology-to-combat-rogue-drones-is-getting-better>
109. THE SYDNEY MORNING HERALD: FREED, Jamie. *Qantas to keep flying over Iraq despite Emirates route changes.* 2014. Dostupné na: <http://www.smh.com.au/business/aviation/qantas-to-keep-flying-over-iraq-despite-emirates-route-changes-20140728-zxn5l.html>.
110. THE SYDNEY MORNING HERALD: ROSS, Desmond. *Fate of MH17 puts spotlight on tension between aviation safety and commercial profits.* 2015. Dostupné na: <http://www.smh.com.au/comment/fate-of-mh17-puts-spotlight-on-tension-between-aviation-safety-and-commercial-profits-20151001-gjyt8b.html>.
111. The United States Department of Justice. *Herfindahl-Hirschman Index.* Dostupné na: <https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>
112. THE WASHINGTON POST: HASLEY, Ashley. *Air route above eastern Ukraine is a popular pathway between Europe and Asia.* 2014. Dostupné na: https://www.washingtonpost.com/world/air-route-above-eastern-ukraine-is-a-popular-pathway-between-europe-and-asia/2014/07/17/98cfe352-0de1-11e4-8341-b8072b1e7348_story.html?utm_term=.7b5e96ad661a
113. THE WEEK. *Flying over warzones: Emirates to alter Iraq flight path.* 2014. Dostupné na: <http://www.theweek.co.uk/59678/flying-over-warzones-emirates-to-alter-iraq-flight-path>.
114. UNITED NATIONS (1992). *Rámcový Dohovor OSN o zmene klímy.* Dostupné na: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/conveng.pdf>.
115. UNITED NATIONS, GENERAL ASSEMBLY. 1962 (XVIII) Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. A/RES/18/1962. 13 December 1963.
116. UNITED NATIONS, GENERAL ASSEMBLY. 1721 (XVI) International co-operation in the peaceful uses of outer space. ARES/16/1721E. 20. december 1961.

117. UNITED NATIONS, GENERAL ASSEMBLY (1988). *Protection of global climate for present and future generations of mankind*. A/RES/43/53. Dostupné na: <http://www.un.org/documents/ga/res/43/a43r053.htm>
118. VRŠANSKÝ, Peter – BEDNÁR, Daniel. Cyber Security and the International Law. In: *Bratislava Law Review*, 2017, 2. ISSN 2585-7088.
119. VRŠANSKÝ, Peter – VALUCH, Jozef a kol. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná časť*. Bratislava: Eurokódex, 2012. ISBN 9788089447718.
120. WASSENBERGH, Henri. Safety in Air Transportation and Market Entry. In: *Air and Space Law*, Kluwer Law International, 1998, 23 (2).
121. WHITE HOUSE COMMISSION ON AVIATION SAFETY AND SECURITY. *Final Report to President Clinton*. 1997. Dostupné na: <https://fas.org/irp/threat/212fin~1.html>.
122. WIRED: GARDINER, Bryan. *Off With Your Shoes: A Brief History of Airport Security*. 2013. Dostupné na: https://www.wired.com/2013/06/fa_planehijackings/
123. WIRED. (2017). *UK laptop flight ban could be lifted this week*. 2017. Dostupné na: <https://www.wired.co.uk/article/uk-laptop-ban-flights-explained>.