

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra mezinárodního práva

Mgr. Václav Kobera

Výkon práv a povinností státu ve vzdušném
prostoru ve světle mezinárodního práva
veřejného

Rigorózní práce

Praha 2009

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených.

V Praze dne 21. dubna 2009

Mgr. Václav Kobera

**VÝKON PRÁV A POVINNOSTÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM
PROSTORU VE SVĚTLE MEZINÁRODNÍHO PRÁVA
VEŘEJNÉHO**

OBSAH

OBSAH	3
ÚVOD	6
1. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU - EXPOZICE PROBLÉMU ..	8
1.1 Svrchovanost státu - obecný přístup	8
1.1.1 <i>Expozice problému</i>	8
1.1.2 <i>Územní režimy</i>	10
1.1.3 <i>Výkon jurisdikce</i>	12
1.2 Pre-kodifikační období	15
1.3 Post-kodifikační období	19
2. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU - VERTIKÁLNÍ VYMEZENÍ	23
2.1 <i>Expozice problému</i>	23
2.2 Teoretické přístupy k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru	25
2.2.1 <i>Prostorový přístup</i>	25
2.2.2 <i>Funkční přístup</i>	27
2.3 Pozice států k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru	28
2.4 Praktický přístup států k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru	30
3. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU - HORIZONTÁLNÍ VYMEZENÍ	32
3.1 Postavení státu ve vzdušném prostoru nad jeho suchozemským územím	32
3.1.1 <i>Letecké svobody</i>	32
3.1.1.1 Originární letecké svobody.....	33
3.1.1.1.1 <i>Pařížská úmluva</i>	33
3.1.1.1.2 <i>Chicagská úmluva</i>	35
3.1.1.1.2.1 <i>Historické souvislosti</i>	35

3.1.1.1.2.2	Definice základních leteckých svobod dle Chicagské úmluvy	40
3.1.1.1.2.3	Technické svobody	42
3.1.1.1.2.3.1	<i>První letecká svoboda</i>	42
3.1.1.1.2.3.2	<i>Druhá letecká svoboda</i>	44
3.1.1.1.2.4	Obchodní svobody	45
3.1.1.1.2.4.1	<i>Třetí letecká svoboda</i>	46
3.1.1.1.2.4.2	<i>Čtvrtá letecká svoboda</i>	47
3.1.1.1.2.4.3	<i>Pátá letecká svoboda</i>	47
3.1.1.1.3	<i>Další právní akty</i>	48
3.1.1.1.3.1	Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě	49
3.1.1.1.3.2	Dohoda o mezinárodní letecké dopravě ...	49
3.1.1.1.3.3	Dvoustranné dohody	50
3.1.1.2	Derivativní letecké svobody	53
3.1.1.2.1	<i>Šestá letecká svoboda</i>	53
3.1.1.2.2	<i>Sedmá letecká svoboda</i>	54
3.1.1.2.3	<i>Osmá letecká svoboda</i>	55
3.1.1.2.4	<i>Devátá letecká svoboda</i>	57
3.2	Postavení státu ve vzdušném prostoru nad mořem	58
3.2.1	<i>Expozice problému</i>	58
3.2.2	<i>Vzdušný prostor nad mořem - horizontální rozdělení</i>	60
3.2.2.1	Vzdušný prostor nad pobřežním mořem	60
3.2.2.2	Vzdušný prostor nad přilehlou zónou	64
3.2.2.3	Vzdušný prostor nad průlivy	65
3.2.2.4	Vzdušný prostor nad souostrovními státy	67
3.2.2.5	Vzdušný prostor nad výlučnou ekonomickou zónou .	71
3.2.2.5.1	<i>Vzdušný prostor nad umělými ostrovy, zařízeními a stavbami</i>	76
3.2.2.6	Vzdušný prostor nad kontinentálním šelfem	77
3.2.2.7	Vzdušný prostor nad ostrovy	81
3.2.2.8	Vzdušný prostor nad volným mořem	81
3.2.2.8.1	<i>Regulace vzdušného prostoru nad volným mořem</i>	83
3.2.2.8.2	<i>Výluky z režimu volného moře</i>	86

3.2.2.8.2.1 Pirátství	86
3.2.2.8.2.1 Právo na pronásledování bez přerušení ..	86
3.3 Postavení státu ve vzdušném prostoru nad jiným územím, které nespadá pod jeho svrchovanost	87
3.3.1 <i>Antarktida</i>	87
4. OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY	90
4.1 Expozice problému	90
4.2 Mezinárodní smlouvy k problematice ochrany civilního letectví před protiprávními činy	91
4.2.1 <i>Tokijská úmluva</i>	94
4.2.2 <i>Haagská úmluva</i>	97
4.2.3 <i>Montrealská úmluva</i>	99
5. STÁTNÍ LETADLA	102
ZÁVĚR	105
THE EXERCISE OF THE STATE'S RIGHTS AND DUTIES IN THE AIRSPACE IN THE LIGHT OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW	108
SEZNAM KLÍČOVÝCH SLOV	110
POUŽITÁ LITERATURA	111
Primární prameny	111
Sekundární prameny	114
Terciální prameny	119

ÚVOD

Prostor nad zemským povrchem byl předmětem zájmu právníků již v době římské. Vzduch, který dýcháme, byl stejně jako voda v moři považován za věc všem společnou (*res communis omnium*). Pokud jde o pohyb a život ve vzduchu - nyní již ve významu „vzdušný prostor“ - uplatňovalo se v této době pravidlo od výše zmíněného odlišné, tj. pravidlo *cuius es solum, eius est usque ad coelum*,¹ dle kterého vlastník země vlastní i vzdušný prostor nad ní. Toto pojetí vzdušného prostoru však ještě nemělo nic společného s pojetím, které je spojeno s praktickým využitím vzdušného prostoru. Je totiž zřejmé, že tehdejší společnost nemohla vzhledem ke stupni svého rozvoje jakékoli lidské činnosti ve vzdušném prostoru ani rozumně předpokládat, natož pak prakticky provádět a regulovat.

O počátcích využívání vzdušného prostoru můžeme začít hovořit teprve v době, kdy bratři Montgolfierové sestrojili a odzkoušeli svůj papírový horkovzdušný balón.² Podobné aktivity byly z počátku považovány spíše za kuriozitu než za seriózní lidskou činnost; vážnosti se jim však dostalo záhy v rámci válečných konfliktů (například napoleonských válek, americké občanské války nebo prusko-francouzské války), v rámci kterých byly vojenské balóny využívány nejprve k výzvědným účelům a později i například k shazování bomb na nepřátelské cíle.

¹ Profesor Milde autorství tohoto pravidla přisuzuje až glosátorům z 13. století. Dále viz MILDE, M. *International Air Law and ICAO (Essential Air and Space Law)*. Utrecht : Eleven International Publishing, 2008. s. 5-6.

² První let s lidskou posádkou se uskutečnil v Paříži dne 21. listopadu 1783.

Průkopníci letectví na počátku 20. století sestrojili a úspěšně otestovali první letadla³ těžší než vzduch. Rozvoj letectví umocněný vědeckým a technickým boomem zaznamenaným v době první světové války způsobil, že státy na základě rychle nabytých zkušeností, především pokud jde o možnosti zneužití letadel, oficiálně potvrdily existenci systému, dle kterého každý stát požívá úplné a výlučné svrchovanosti ve vzdušném prostoru nad jeho územím. Tento systém pak ovlivňuje pojetí vzdušného prostoru a postavení států v něm dodnes.

Cílem této práce je zkoumat otázky výkonu práv a povinností státu ve vzdušném prostoru, které mu plynou z pravidel mezinárodního práva veřejného jak v rámci výše zmíněného systému (tj. ve vzdušném prostoru nad územím státu), tak v rámci dalších územních režimů. Pro toto zkoumání určující budou přitom zejména pravidla leteckého mezinárodního práva veřejného, námořního mezinárodního práva veřejného (horizontální členění moře a práva a povinnosti států nad jednotlivými oblastmi) a mezinárodního kosmického práva veřejného (otázky vertikálního vymezení vzdušného prostoru).

Autor této práce si neklade za cíl se v rámci svého zkoumání blíže zabývat přístupem Evropských společenství k dané problematice (včetně jejich právní regulace), jakož i tématy spojenými s ochranou životního prostředí a právem odzbrojení.

³ Vzhledem k předmětu zkoumání této práce je vhodné definovat pojem „letadlo“. Příloha 8 (Letová způsobilost letadel - angl. *Airworthiness of Aircraft*) k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944 definuje (1) letadlo (angl. *aircraft*) jako zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu a (2) letoun (angl. *airplane*) jako letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

1. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU - EXPOZICE PROBLÉMU

1.1 Svrchovanost státu - obecný přístup

1.1.1 *Expozice problému*

Právní teorie charakterizuje svrchovaný stát třemi prvky - územím, obyvatelstvem žijícím na tomto území a mocí nad tímto obyvatelstvem vykonávanou.

Svrchovanost státu pak může být definována jako nezávislost státní moci na jakékoli jiné moci, a to jak v oblasti mezistátních vztahů, tak ve věcech vnitřních.⁴ Nezávislost státu navenek a jeho samostatnost uvnitř je obvykle omezena pouze svrchovanými právy jiných států a kogentními normami obecného mezinárodního práva veřejného.⁵

Vnější svrchovanost se projevuje tím, že stát je plnoprávným subjektem mezinárodního práva veřejného a rovnoprávným členem mezinárodního společenství. Vnitřní

⁴ Dále viz např. OUTRATA, V. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vyd., Praha : Orbis, 1960. s. 61 a násl.

⁵ Pokud jde o dobrovolně převzaté mezinárodní závazky a obyčejová pravidla obecného mezinárodního práva veřejného, autor této práce se ztotožňuje s názorem profesora Outraty, dle kterého stát dobrovolným přijetím mezinárodního závazku vůči jiným státům nebo účastí na vytváření obyčejových pravidel obecného mezinárodního práva veřejného svou státní svrchovanost neomezuje, ba ji právě naopak takto projevuje. Přesto je zřejmé, že k určitému omezení dochází - jde však pouze o dobrovolné a zpravidla dočasné omezení výkonu svrchovanosti státu v určitých oblastech jeho činnosti. Dále viz OUTRATA, V. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vyd., Praha : Orbis, 1960. s. 61-62; srov. s POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 14-15.

svrchovanost pak spočívá v tom, že stát vykonává výlučnou nejvyšší moc (tzv. územní výsost) nad fyzickými a právníckými osobami a věcmi, včetně zdrojů, které se nacházejí na jeho státním území. Tato moc se v tomto případě vztahuje i na občany jiných států a jejich majetek; výjimku z tohoto pravidla - v pravém slova smyslu se jedná o omezení výkonu výlučné nejvyšší moci dle obecného mezinárodního práva veřejného - tvoří například imunita cizích diplomatů, imunita majetku cizích států, imunita cizích válečných lodí a jiných státních lodí používaných k neobchodním účelům, imunita cizích státních letadel apod.

Výkon výlučné nejvyšší moci lze rozdělit na výkon veřejné moci a účinnou kontrolu. Jurisdikce, která v tomto smyslu představuje jak zákonodárnou, tak výkonnou a soudní pravomoc,⁶ je pak projevem veřejné moci a její výkon státem je chápán jako součást výkonu jeho svrchovanosti (viz níže).⁷

Svrchovanost státu nad fyzickými a právníckými osobami a věcmi je nejvýraznější v rámci jeho hranic, tzn. na státním území. Státní území, na kterém stát vykonává výlučnou nejvyšší moc, je v rámci jeho hranic třeba pojímat trojdimenzionálně - tzn. (1) zemský povrch, včetně hladiny pobřežního moře, (2) zemské nitro, včetně vody pod hladinou pobřežního moře, jeho mořské dno a podzemí podmořských oblastí, a (3) vzdušný prostor nad zemským povrchem a hladinou pobřežního moře.

Dle mezinárodního práva veřejného stát v některých případech uplatňuje svou svrchovanost a vykonává jurisdikci

⁶ Srov. ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*, 2. rozšířené vyd., Praha : Aleš Čeněk - vydavatelství a nakladatelství, 2007. s. 112-115.

⁷ Srov. s GOROVE, S. *Sovereignty and the Law of Outer Space Re-examined*. *Annals of Air and Space Law*. 1977, vol. II, s. 312-313.

rovněž vně svého státního území.⁸ Projevem svrchovanosti je i skutečnost, že občané zůstávají podřízeni moci svého státu i v době, kdy pobývají na území jiného státu (tzv. personální jurisdikce); zároveň jsou však povinni respektovat územní jurisdikci státu pobytu.⁹

1.1.2 Územní režimy

Mezinárodní právo veřejné předpokládá, že svět (včetně kosmického prostoru a nebeských objektů) může být prostorově rozdělen do čtyř územních režimů:

- 1) *terra nullius*, tedy území, které nespadá pod svrchovanost žádného státu, přestože je způsobilé k tomu, aby se v souladu s pravidly mezinárodního práva veřejného pro nabývání státního území státním územím stalo. Tento územní režim existoval spíše v minulosti; v současné době se může jednat například o Západní břeh Jordánu nebo pásmo Gazy;
- 2) státní území, které spadá pod svrchovanost státu;
- 3) *res communis omnium* (nebo také *res extra commercium*), tzn. území, které nemůže tvořit státní území; toto slouží společnému užívání všem státům, jak pobřežním, tak vnitrozemským. Jedná se o volné moře, vzdušný prostor nad volným mořem, kosmický prostor a Antarktidu;¹⁰

⁸ Jedná se například o svrchovanost uplatňovanou ve výlučné ekonomické zóně a na mořském dně a v podzemí podmořských oblastí před vnější hranicí kontinentálního šelfu, jurisdikci vykonávanou na palubě letadel přelétávajících ve vzdušném prostoru nad volným mořem apod.

⁹ POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 14-15.

¹⁰ Pokud jde o Antarktidu, je zřejmé, že dle obecných pravidel pro nabývání státního území si lze představit situaci, že by i toto území nebo jeho část některý svrchovaný stát nabytl (samostatná existence Antarktidy jako

- 4) společné dědictví lidstva (angl. *common heritage of mankind*); tento územní režim existuje pouze na základě smluvního práva. Příkladem tohoto institutu je mořské dno a podzemí podmořských oblastí za vnější hranicí kontinentálního šelfu stanovenou pobřežním státem nebo Měsíc.

Autor této práce se domnívá, že k těmto čtyřem stávajícím územním režimům je třeba připojit ještě pátý, a to

- 5) územní režim *sui generis*; tzn. územní režim, který je svým charakterem natolik odlišný, že jej nelze podřadit pod žádný z územních režimů výše uvedených. Jedná se o výlučnou ekonomickou zónu¹¹ a mořské dno a podzemí podmořských oblastí před vnější hranicí kontinentálního šelfu stanovenou pobřežním státem¹² (dále viz kapitola 3.2.2.5 a 3.2.2.6).

svrchovaného státu by neobstála již jen kvůli tomu, že zde nežijí lidé). Vzhledem k obecnému zájmu, aby Antarktida vždy sloužila výhradně mírovým účelům a nestala se dějištěm ani předmětem mezinárodních sporů, se státy dohodly, že zmrazí své dosavadní nároky na části Antarktidy a na výkon svrchovaných práv k nim. Po dobu trvání smlouvy o Antarktidě sjednané ve Washingtonu dne 1. prosince 1959 lze tedy územní režim Antarktidy považovat nikoli za *terra nullius*, ale za *res communis omnium*. Srov. s BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 6th ed., New York : Oxford University Press, 2003, s. 254-255. Dle profesora Brownlieho se totiž jedná o *terra nullius*.

¹¹ Dle článku 56 odstavce 1 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu sjednané v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982 má pobřežní stát ve výlučné ekonomické zóně svrchovaná práva za účelem průzkumu a využívání přírodních zdrojů, ať živých či neživých, mořského dna a podzemí a vod nad nimi ležících, jejich uchovávání a hospodaření s nimi, a svrchovaná práva, pokud jde o jiné činnosti týkající se hospodářského průzkumu a využívání zóny, jako je výroba energie pomocí vody, proudů a větrů.

¹² Dle článku 77 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu sjednané v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982 vykonává pobřežní stát nad kontinentálním šelfem výlučná svrchovaná práva za účelem jeho průzkumu

V úzké souvislosti s touto kategorizací mezinárodní právo veřejné vymezuje a dále reguluje pravomoci států v rámci toho kterého území, resp. vymezuje a dále reguluje, co státy na daném území smí anebo nesmí dělat.

1.1.3 Výkon jurisdikce

V mezinárodním právu veřejném lze rozeznat tři druhy jurisdikce uplatňované státem v rámci jednotlivých územních režimů, a to¹³

- 1) územní jurisdikce, tj. jurisdikce, k jejímuž výkonu je stát oprávněn v rámci svého vlastního území; dle autora této práce je tato jurisdikce částečně vykonávána i v rámci územního režimu *sui generis*;
- 2) kvazi-územní jurisdikce; jedná se o jurisdikci státu zejména nad jeho loděmi, letadly a kosmickými loděmi, které se pohybují v oblastech, které nepodléhají jeho územní jurisdikci (tj. územím označovaným *terra nullius*, *res communis omnium*, společné dědictví lidstva nebo částečně i v rámci územního režimu *sui generis*); vztah vlastnictví, státní příslušnosti, registrace apod. mezi dopravním prostředkem a státem je pro uplatnění této jurisdikce určující; a

a využívání jeho přírodních zdrojů. Práva pobřežního státu nad kontinentálním šelfem nejsou vázána na skutečnou nebo pomyslnou okupaci nebo na jakékoli výslovné prohlášení, a proto i v případě, že pobřežní stát neprovádí průzkum kontinentálního šelfu nebo nevyužívá jeho přírodních zdrojů, nemůže nikdo provádět takovou činnost bez jeho výslovného souhlasu.

¹³ Srov. s CHENG, B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. *Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 339-340; EVANS, M.D. *International Law*. 1st ed., New York : Oxford University Press, 2003. s. 329 a násl.

- 3) personální jurisdikce, která spočívá v jurisdikci státu uplatňované nad jeho občany a právníckými osobami.

Profesor Cheng¹⁴ dále v rámci každého druhu jurisdikce rozlišuje dva prvky:

- a) Pravomoc státu přijímat právní předpisy závazné na jeho státním území (dle autora této práce i v rámci územního režimu *sui generis*) a aplikovatelné na jeho dopravní prostředky, občany a právnícké osoby, a pravomoc je závazně vykládat (angl. *jurisdiction*).

Tato pravomoc je univerzální a primárně nezávislá na reálném pohybu dopravních prostředků a občanů v rámci různých územních režimů (postavení právníckých osob lze v tomto případě podřadit pod postavení dopravních prostředků a občanů). Je proto zřejmé, že státy tuto pravomoc mohou vykonávat souběžně bez vzájemné konkurence.

- b) Pravomoc státu vynucovat dodržování přijatých právních předpisů (angl. *jurisdiction*).

Tato pravomoc státu musí být na rozdíl od výše uvedené pravomoci vždy výlučná. V případě konkurence platí – pokud není zpravidla mezinárodní dohodou či obyčejovým pravidlem obecného mezinárodního práva veřejného stanoveno jinak¹⁵ – že pravomoc státu vynucovat dodržování přijatých právních předpisů vykonávaná v rámci jeho územní jurisdikce má přednost před pravomocemi jiných států vyplývajícími z kvazi-územní nebo personální jurisdikce; výkon kvazi-územní

¹⁴ Viz CHENG, B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. *Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 339-340.

¹⁵ Například dle článku 4 Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla sjednané v Tokiu dne 14. září 1963.

jurisdikce má pak přednost před výkonem jurisdikce personální.

Při aplikaci tohoto přístupu na jednotlivé územní režimy a druhy jurisdikce, lze izolovat následující varianty:

- 1) V rámci státního území (jako trojrozměrného prostoru) je stát oprávněn vykonávat svou územní jurisdikci vůči dopravním prostředkům a fyzickým a právnickým osobám nacházejícím se na tomto území.¹⁶ Tato územní jurisdikce má zpravidla přednost před výkonem kvazi-územní a personální jurisdikce jiných států.
- 2) V rámci území označovaných *terra nullius* (na zemském povrchu, v zemském nitru pod ním i ve vzdušném prostoru nad ním), *res communis omnium* a společné dědictví lidstva vykonává stát kvazi-územní jurisdikci nad svými dopravními prostředky a personální jurisdikci nad svými občany. Je přitom oprávněn přijímat právní předpisy (k těmto právním předpisům nutně patří i prameny mezinárodního práva veřejného) pro ně závazné a vynucovat jejich dodržování.
- 3) V rámci územního režimu *sui generis* je stát oprávněn vykonávat částečnou územní jurisdikci i na území odlišném od jeho státního území.¹⁷ Tato částečná územní jurisdikce má zpravidla přednost před výkonem kvazi-územní a personální jurisdikce jiných států. Autor této práce se domnívá, že tento územní režim je svým charakterem

¹⁶ Výjimku i zde tvoří například imunita cizích diplomatů, imunita majetku cizích států, imunita cizích válečných lodí a jiných státních lodí používaných k neobchodním účelům, imunita cizích státních letadel apod.

¹⁷ Např. dle článků 60 a 80 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu sjednané v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982 pobřežní stát vykonává výlučnou jurisdikci nad výlučnou ekonomickou zónou a kontinentálním šelfem, pokud jde o zřizování a využívání umělých ostrovů, zařízení a staveb.

natolik odlišný od ostatních územních režimů, že jeho odlišnosti nelze podřadit pod prosté výjimky z pravidla o přednosti jednotlivých druhů jurisdikcí stanovené mezinárodní dohodou či obyčejovým pravidlem obecného mezinárodního práva veřejného.

1.2 Pre-kodifikační období

Počátek 20. století je charakteristický roztržičností pohledů, pokud jde o stanovení právního statusu vzdušného prostoru a o stanovení rozsahu práv a povinností k němu. Zatímco u vzdušného prostoru nad volným mořem a nad územím, které nepodléhá svrchované moci žádného státu, panovala téměř všeobecná shoda, že je tento za rovných podmínek volně přístupný každému státu, a to bez možnosti si jakoukoli jeho část podrobit, u vzdušného prostoru nad územím svrchovaného státu se již názory značně lišily. Názorové platformy byly v odborných kruzích navzájem konfrontovány; preferované přístupy lze tak shrnout například takto:

- vzdušný prostor nad územím svrchovaného státu, včetně jeho pobřežního moře a vnitrozemských vod, je analogicky jako volné moře,¹⁸ popř. vzdušný prostor nad ním, volně

¹⁸ Srov. GROTIUS, H. On the Law of War and Peace - De Jure Belli ac Pacis. II., kap. 2, odst. 3. *Constitution Society* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.constitution.org/gro/djbp.htm>>. Tento odkazuje na „vzduch“ v analogii k volnému užití moře všemi národy bez omezování institutem vlastnictví:

...it must be admitted that some things are impossible to be reduced to a state of property, of which the Sea affords us an instance both in its general extent, and in its principal branches. But as some are willing to make this concession with regard to individuals, but not with regard to nations, the position advanced in the beginning of this section may be proved from the following moral argument, that as in this case the reason no longer subsists why men should hold all things in common, the practice

přístupný každému státu (*res communis omnium*) a nepodléhá tak svrchované moci žádného státu, a to ani toho, nad jehož územím se nachází;

- vzdušný prostor nad územím svrchovaného státu, včetně jeho pobřežního moře a vnitrozemských vod, je rozdělen (obdobně jako je moře rozděleno horizontálně), a to vertikálně na nižší zónu (analogie pobřežního moře), která podléhá svrchované moci územního státu a jím stanovenému režimu regulujícímu vstup do něj, a zónu vyšší, do které pak již vstup ostatních států není omezen (*res communis omnium*);
- vzdušný prostor nad územím svrchovaného státu, včetně jeho pobřežního moře a vnitrozemských vod, podléhá svrchované moci územního státu a jím stanovenému režimu regulujícímu vstup do něj s výjimkou práva pokojného průletu civilních letadel ostatních států (nikoli však letadel státních) tímto vzdušným prostorem;

ceases also. For the magnitude of the sea is such, as to be sufficient for the use of all nations, to allow them without inconvenience and prejudice to each other the right of fishing, sailing, or any other advantage which that element affords. The same may be said of air as common property, except that no one can use or enjoy it, without at the same time using the ground over which it passes or rests. So that the amusement of fowling cannot be followed, except by permission, without trespassing upon the lands of some owner, over which the birds fly.

Profesor Goedhuis zmiňuje analogické pojetí volného moře a vzduchu u anglické královny Alžběty I. (projev ke španělskému velvyslanci Mendozovi z roku 1580) a anglického krále Jakuba I. (projev k holandské protestní misi z roku 1610). Zároveň považuje teorie počátku 20. století aplikující Grotiusovo pojetí *Mare Liberum* na pojetí vzdušného prostoru za obecný základ nepřiliš šťastného přístupu k problematice vzájemné výměny leteckých svobod pro provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v následujících letech. Dále viz GOEDHUIS, D. Sovereignty and freedom in the airspace. *Transactions of the Grotius Society*. 1955, vol. 41, s. 137-152.

- vzdušný prostor nad územím svrchovaného státu, včetně jeho pobřežního moře a vnitrozemských vod, podléhá výlučné svrchované moci územního státu a jím stanovenému režimu regulujícímu vstup do něj (úplná a výlučná trojdimenzionální svrchovanost státu).¹⁹

První pokusy o kodifikaci²⁰ v nadnárodní rovině lze datovat do roku 1910 do Paříže, kam byla svolána mezinárodní konference.²¹ Na pozvání francouzské vlády tehdy vyslalo své zástupce do Paříže devatenáct států.²² Cílem této konference

¹⁹ Jde o praktické vyjádření římské maximy *Cuius est solum eius est usque ad coelum et ad inferos*. Dále viz např. JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*. 9th ed., London : Longman, 1996. s. 651. Srov. s SHAWCROSS, C.N.; BEAUMONT, K.M.; BROWNE, P.R.E. *Shawcross & Beaumont on Air Law*. 2nd ed., London : Butterworth & co (Publisher) ltd., 1951. s. 173-174.

²⁰ Přibližně od roku 1900 probíhaly diskuse v rámci Institutu mezinárodního práva (fr. *Institut de droit international*) v belgickém Gentu; francouzský právník Fauchille na tomto fóru navrhoval vytvořit kodex mezinárodní letecké dopravy.

²¹ Profesor Milde poukazuje na skutečnost, že za svoláním konference je skryta snaha Francie vyhnout se mezinárodnímu konfliktu. Poměrně často totiž docházelo k přeletu německých balónů přes hranice a k přistání na francouzském území (viz MILDE, M. *International Air Law and ICAO (Essential Air and Space Law)*. Utrecht : Eleven International Publishing, 2008. s. 8). Dále srov. např. s COOPER, J.C. *Flight-Space and the Satellites. The International and Comparative Law Quarterly*. 1958, vol. 7, no. 1, s. 83.

²² Belgie, Bulharsko, Dánsko, Francie, Itálie, Lucembursko, Monako, Německo, Nizozemí, Portugalsko, Rakousko-Uhersko, Rumunsko, Rusko, Srbsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko a Velká Británie. Spojené státy a státy z jiných kontinentů nebyly na konferenci přizvány, neboť se vzhledem k jejich zeměpisné vzdálenosti a tehdejším možnostem letectví nepředpokládalo, že by se jich mohl provoz letadel ve vzdušném prostoru nad Evropou dotknout. Dále viz MILDE, M. *International Air Law and ICAO (Essential Air and Space Law)*. Utrecht : Eleven International Publishing, 2008. s. 8-10.

bylo zkoumat otázky, jak by bylo možné sladit práva a oprávněné zájmy států ve vzdušném prostoru nad jejich územím se zájmy na svobodném pohybu letadel.²³

Předmětem rozpravy konference byl zejména rozsah práv, která si jsou státy ochotny vzájemně přiznat ve vzdušném prostoru nad svým státním územím. Německá delegace navrhovala uznat právo přeletu letadel. Stát měl mít právo tuto svobodu omezit pouze z důvodu své bezpečnosti nebo bezpečnosti svých občanů, přičemž jakákoli omezení musela platit ve stejné míře jak pro letadla ostatních států, tak pro letadla vlastní (nediskriminační princip); výjimkami z toto pravidla mohla být pouze práva na zajišťování kabotáže a práva na odvetná opatření. Pozice francouzské delegace směřovala v podstatě ke stejnému závěru jako německá, britská delegace (obdobně i rakousko-uherská a ruská) však, byť v principu souhlasila s právem přeletu, obě dříve zmíněné pozice striktně odmítla. Argumentovala přitom tím, že při případném omezování práva přeletu nelze vždy přistupovat k vlastním letadlům stejně jako k letadlům jiných států; například za válečných situací nebo mimořádných okolností totiž může být tímto přístupem přímo ohrožena národní bezpečnost.²⁴

Konference se opatrně vyhnula obecným otázkám právního statusu vzdušného prostoru nad státním územím. Nicméně, navzdory všeobecným předpokladům akademické obce, že se konference přikloní k teorii volně přístupného vzdušného prostoru, lze již v této době poukázat na převažující tendence ponechat územním státům výlučnou svrchovanost nad jejich

²³ Dále viz GOEDHUIS, D. Civil Aviation after the War. *The American Journal of International Law*. 1942, vol. 36, no. 4, s. 597.

²⁴ Srov. např. s GOEDHUIS, D. Civil Aviation after the War. *The American Journal of International Law*. 1942, vol. 36, no. 4, s. 598; MILDE, M. *International Air Law and ICAO (Essential Air and Space Law)*. Utrecht : Eleven International Publishing, 2008. s. 9.

vzdušným prostorem. Výsledek Pařížské konference lze obecně shrnout tak, že státy uznávají právo přeletu ve vzdušném prostoru územního státu, přičemž toto právo může být omezeno pouze z důvodu zájmu na zajišťování bezpečnosti státu a jeho občanů (tzn. nikoli například z důvodu ovlivňovat hospodářskou soutěž ve vlastní prospěch).²⁵

Přesto, že se státy na Pařížské konferenci nebyly především z politických důvodů schopny shodnout na společné, obecně přijatelné variantě a že proto nebyla přijata žádná mezinárodní smlouva (byť byl připraven její návrh), určila tato konference směr dalšího vývoje a hraje jistě klíčovou roli v konstituování pohledů na problematiku svrchovanosti států ve vzdušném prostoru a její pozdější kodifikaci.²⁶

1.3 Post-kodifikační období

Státy, s ohledem na strategický význam letectví²⁷ a rychlý rozvoj leteckého průmyslu,²⁸ po první světové válce vycítily objektivní nutnost oblast letectví právně regulovat, a to na mezinárodní úrovni (z toho se mimo jiné odvozuje mezinárodní charakter leteckého práva). V roce 1919 v Paříži byla tudíž v rámci Versailleské mírové konference vedle mírové smlouvy sjednána a otevřena k podpisu rovněž Úmluva o úpravě

²⁵ Dále viz např. GOEDHUIS, D. Civil Aviation after the War. *The American Journal of International Law*. 1942, vol. 36, no. 4, s. 597-599.

²⁶ Dále viz např. DIEDERICS-VERSCHOOR, I. *An Introduction to Air Law*. Deventer : Kluwer Law and Taxation Publisher, 1983. s. 2.

²⁷ Během první světové války letectví zaznamenalo obrovský rozvoj. Rovněž se představilo jako nová mocná zbraň, kterou může lidstvo velmi účinně použít pro sledování polohy nepřátelských jednotek, bombardování strategických cílů apod.

²⁸ Například dne 8. února 1919 byl oficiálně zahájen provoz pravidelné letecké dopravy mezi Paříží a Londýnem.

letectví (dále jen „Pařížská úmluva“),²⁹ která představuje první mnohostrannou mezinárodní smlouvu kodifikující letecké právo.

Podvýbor, který měl v rámci připravované mezinárodní smlouvy na starosti otázky svrchovanosti států a nastavení případných společných práv ve vzdušném prostoru, vycházel z následujících předpokladů:

- 1) státy uznávají úplnou svrchovanost územního státu v jeho vzdušném prostoru;
- 2) současně se stanovením co nejširší svobody mezinárodního letectví je třeba respektovat zájmy států na zajištění jejich bezpečnosti. Tato svoboda musí být dále slučitelná s vnitřními předpisy států a aplikací předpisů týkajících se vpuštění letadla do jejich vzdušného prostoru;
- 3) pokud jde o pravidla týkající se vpuštění letadla smluvního státu do vzdušného prostoru jiného smluvního státu a zacházení s ním v něm, je třeba ke všem letadlům přistupovat bez rozdílu jejich státní příslušnosti.³⁰

Pařížskou úmluvou smluvní státy poprvé výslovně uznaly, že vzdušný prostor podléhá úplné a výlučné svrchovanosti územního státu;³¹ územím státu přitom rozumí státní území mateřské

²⁹ Úmluva o úpravě letectví (angl. *Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation*), sjednaná v Paříži dne 13. října 1919, byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 35/1924 Sb. Československé ratifikační listiny byly u depozitáře uloženy dne 23. listopadu 1923 a úmluva nabyla pro Československou republiku účinnosti v souladu s článkem 43 dne 1. ledna 1924.

³⁰ Dále viz GOEDHUIS, D. Civil Aviation after the War. *The American Journal of International Law*. 1942, vol. 36, no. 4, s. 599.

³¹ Článek 1 Pařížské úmluvy. Srov. GOEDHUIS, D. Sovereignty and freedom in the airspace. *Transactions of the Grotius Society*. 1955, vol. 41, s. 137-152. Dle profesora Goedhuise zvolený způsob kodifikace pojetí

a koloniální spolu s pobřežními moři k nim přiléhajícími. Tvůrci Pařížské úmluvy tak do jejího textu včlenili pravidlo, jehož osobní působnost je třeba vnímat ze širší perspektivy a neomezovat ji pouze co do okruhu smluvních stran. Z dispozice tohoto pravidla totiž vyplývá, že každý svrchovaný člen mezinárodního společenství je subjektem způsobilým požívat úplné a výlučné svrchovanosti nad svým vzdušným prostorem. Nicméně je třeba zdůraznit, že závaznost tohoto pravidla, pokud jde o státy, které se smluvními stranami Pařížské úmluvy nestaly, vyplývá nikoliv z dikce úmluvy samé, nýbrž z relativně nově konstituovaného obyčejového pravidla obecného mezinárodního práva veřejného. V rozostřené situaci po první světové válce se ani jiný variantní přístup k svrchovanosti států v jejich vzdušném prostoru rozumně předpokládat nedal. Mezi státy tak v této době již panovala obecná shoda na tom, že svrchovanost států ve vzdušném prostoru nad jejich územím je třeba odvozovat od úplné a výlučné svrchovanosti států na jejich území, které přitom tvoří odpovídající část zemského povrchu a zemské nitro pod ním.

Byť mezi 37 smluvními státy byly i například státy latinské Ameriky, lze vzhledem ke skutečnosti, že se v době mezi světovými válkami ještě plně nerozvinula transatlantická letecká doprava v pravém slova smyslu (do roku 1927 se totiž nikomu nepodařilo přeletět Atlantický oceán³²), pochybovat o větším celosvětovém významu této smlouvy. Toto potvrzuje i fakt, že Spojené státy ani Sovětský svaz se nakonec smluvními stranami Pařížské úmluvy nestaly. Přínos Pařížské úmluvy je však třeba spatřovat právě v učinění prvního kroku

svrchovanosti států nad jejich vzdušným prostorem vedl k nejasnostem a sporům, které více méně přetrvávají.

³² V roce 1927 Charles A. Lindbergh uskutečnil první sólo přelet letounem na trase New York - Paříž.

směřujícímu k všeobecné kodifikaci mezinárodního leteckého práva.

Paralelu základní myšlenky Pařížské úmluvy spočívající v uznání úplné a výlučné svrchovanosti států v jejich vzdušném prostoru lze pak nalézt i v Iberoamerické úmluvě o letecké navigaci sjednané v Madrid v říjnu 1926, Pan-americké úmluvě o obchodním letectví sjednané v Havaně dne 20. února 1928³³ a v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944, jejichž tvůrci toto pravidlo přejali a do těchto úmluv rovněž zahrnuli.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví sjednaná a otevřená k podpisu dne 7. prosince 1944 v Chicagu pak pouze rozdílně pro účely vymezení vzdušného prostoru spadajícího pod svrchovanou moc územního státu definuje termín území státu; tímto rozumí pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody (tj. pobřežní moře) stojící pod svrchovaností, suverenitou (v tomto případě rozuměj „suzerenitou“, angl. *suzerainty*), ochranou nebo mandátem příslušného státu.³⁴ Pojetí svrchovanosti ve vzdušném prostoru jakožto úplného a výlučného práva každého státu se tímto mezinárodním aktem definitivně oddělilo od pojetí Grotiusova *Mare Liberum*, popř. jiné mutace přiznávající státům bez dalšího právo pokojného přeletu ve vzdušném prostoru jiných států (analogie pokojného průjezdu lodí v pobřežním moři pobřežního státu).

³³ Iberoamerická úmluva o letecké navigaci sjednaná v Madridu v říjnu 1926 mezi státy Iberského poloostrova a latinské Ameriky (5 smluvních států); Pan-americká úmluva o obchodním letectví sjednaná v Havaně dne 20. února 1928 mezi státy amerického kontinentu (11 smluvních států veskrze západní polokoule). Obě se obsahem příliš nelišily od Pařížské úmluvy a stejně jako ona nenabýly většího významu.

³⁴ Článek 2 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944.

2. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU - VERTIKÁLNÍ VYMEZENÍ

2.1 Expozice problému

V době, kdy byly státy postaveny před objektivní nutností řešit otázky možného pojetí svrchovanosti státu ve vzdušném prostoru nad svým územím, nepočítaly ještě vzhledem k míře technické vyspělosti společnosti s potřebou jeho vertikálního vymezení, tj. s potřebou vytýčení hranic mezi vzdušným a kosmickým prostorem (tzv. delimitace). Problém definice vzdušného prostoru a jeho vertikální hranice totiž zůstal v pramenech mezinárodního práva civilního letectví zcela opomenut. Tyto otázky vyvstaly teprve v době, kdy se nejvyspělejší členové mezinárodního společenství začali připravovat na vypuštění prvních objektů do kosmického prostoru.³⁵

Již z počátku se nebylo lze ztotožnit s názory některých teoretiků, že svrchovanost územních států je vertikálně neomezená; neznamenaloby to totiž nic jiného, než že vesmír je příslušenstvím Země.³⁶ Kosmický prostor nelze ve vztahu k území státu považovat za konstantní a stabilní prostor, neboť Země sama se nachází v kosmickém prostoru a je podřízena silám, které ji bez jejího vlivu otáčejí především kolem její

³⁵ Srov. s SHAWCROSS, C.N.; BEAUMONT, K.M.; BROWNE, P.R.E. *Shawcross & Beaumont on Air Law*. 2nd ed., London : Butterworth & co (Publisher) ltd., 1951. s 175.

³⁶ Dále viz MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. *Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865. Toto pojetí by následovalo již dávno překonaný názor středověké církve, že Země je středobodem vesmíru.

osy, kolem Slunce a v závislosti na pohybu Slunce i po celé galaxii (a ani pohyb galaxie neopomíjejíce).

Smlouva o zásadách činnosti států při výzkumu a využívání kosmického prostoru včetně Měsíce a jiných těles přijatá rezolucí Valného shromáždění Organizace spojených národů ze dne 19. prosince 1966 (dále jen „Kosmická smlouva“)³⁷ a další mezinárodněprávní akty z dané oblasti (souhrnně se o nich hovoří jako o *corpus iuris spatialis*) definici kosmického prostoru neobsahují a ani hranici mezi vzdušným prostorem a kosmickým prostorem nevymezují.³⁸ Přesto však potvrdily, že vzdušný prostor a kosmický prostor jsou dvě zcela odlišné kategorie. Na rozdíl od vzdušného prostoru, ve kterém státy uplatňují svou úplnou a výlučnou svrchovanost, kosmický prostor pod jejich svrchovanost nespadá. Dle Kosmické smlouvy si totiž státy nemohou kosmický prostor včetně Měsíce a jiných nebeských těles přivlastnit prohlášením svrchovanosti, užíváním, okupací ani jakýmkoli jiným způsobem.³⁹

³⁷ Smlouva o zásadách činnosti států při výzkumu a využívání kosmického prostoru včetně Měsíce a jiných těles (angl. *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*), přijatá rezolucí Valného shromáždění Organizace spojených národů ze dne 19. prosince 1966, byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 40/1968 Sb. Ratifikační listiny Československé socialistické republiky byly uloženy u depozitářů, vlády Sovětského svazu dne 18. května 1967, vlády Spojených států dne 22. května 1967 a vlády Velké Británie dne 11. května 1967 a smlouva pro ni vstoupila v platnost na základě svého článku XIV odstavce 3 dne 10. října 1967.

³⁸ Dále viz např. POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 141.

³⁹ Článek II Kosmické smlouvy. Srov. s GOROVE, S. Sovereignty and the Law of Outer Space Re-examined. *Annals of Air and Space Law*. 1977, vol. II, s. 314-315.

2.2 Teoretické přístupy k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru

V teoretické rovině se na počátku kosmického věku zrodily dvě názorové platformy přístupů k otázkám definic kosmického prostoru a vzdušného prostoru a hranice mezi nimi, tj. zastánci prostorového přístupu (angl. *spacialists*) a zastánci funkčního přístupu (angl. *functionalists*).

2.2.1 Prostorový přístup

Dle zastánců prostorového přístupu lze k vymezení hranice mezi vzdušným a kosmickým prostorem použít například následující kritéria:⁴⁰

- 1) kritéria spočívající v působení přírodních, zejména fyzikálních jevů, které jsou vlastní jednomu z dotčených prostorů:
 - a) existence molekul vzduchu;
 - b) výška, ve které přestává atmosféra rozptylovat sluneční světlo a ve které tak nastává kosmický soumrak;
 - c) výška, ve které se utváří polární záře;
 - d) výška, ve které začínají svítit padající meteority;
 - e) mezní vrstva atmosféry, v níž je ještě možná existence lidského života;
 - f) gravitační pole Země apod.

⁴⁰ Dále viz např. MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. *Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865-867; a CHENG, B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. *Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 324-325.

Společnou slabinou těchto kritérií je jejich obtížná uchopitelnost. Jedná se totiž vesměs o jevy, které jsou značně nestabilní. Hranice na základě nich vymezená by tudíž zákonitě byla velmi proměnlivá.⁴¹ Další nevýhodou těchto kritérií je skutečnost, že neberou příliš v úvahu případné bezpečnostně politické zájmy územních států.

2) kritéria technické povahy:

- a) nejzazší linie, na níž je ještě aerodynamickými silami vyvozován na nosných plochách letadla vztlak potřebný k letu (tzv. astronautický strop);
- b) Kármánova hranice;⁴²
- c) současná nejnižší oběžná dráha družic;
- d) teoretická nejnižší oběžná dráha družic apod.

Stálost technických kritérií závisí především na pokroku vědy a techniky, tj. na současné technické úrovni nejvyspělejších států. Vzhledem k rychlému vývoji nových technologií postupů a technických prostředků mohou být hranice takto stanovené rovněž velmi proměnlivé.⁴³

⁴¹ Obtížná použitelnost kritérií může být demonstrována na tom, které se pro vymezení vzdušného prostoru samo nabízí, tj. existence molekul vzduchu. Vzduch lze charakterizovat jako směs plynů, která tvoří plynný obal Země, tj. atmosféru. Vzhledem k plynulému přechodu atmosféry do kosmického vakua nelze prostor obsahující vzduch přesně vymežit ani omezit (atmosféra sahá velmi přibližně asi do výše 1.000 kilometrů). Stejně tak by bylo velmi obtížně proveditelné dohodou států stanovit určitou obecně akceptovatelnou hodnotu vyjadřující obsahu plynů, tzn. hustotu molekul vzduchu, která by byla považována za hraniční a rozhodnou pro oddělení vzdušného prostoru od prostoru kosmického.

⁴² Kármánova hranice je neoficiálně přijímaná hranice mezi zemskou atmosférou a kosmickým prostorem. Je určena výškou 100 kilometrů nad povrchem Země (http://en.wikipedia.org/wiki/K%C3%A1rman%C3%A1n_line).

⁴³ Dále viz MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. *Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865-867.

3) Mezi další kritéria patří například teorie účinné kontroly, podle níž hranice svrchovanosti státu sahá tam, kde je územní stát ještě schopen skutečně vykonávat svou svrchovanou moc apod.

Je zřejmé, že i tato hranice by nebyla konstantní, neboť s růstem technické vyspělosti států by se zároveň zvětšovala oblast, ve které jsou tyto schopny skutečně vykonávat svou svrchovanou moc.

2.2.2 Funkční přístup

Podstatou funkčního přístupu je odklon od snah stanovit hranici mezi vzdušným a kosmickým prostorem; dle něj by měly být definovány pouze tzv. kosmické činnosti. Funkcionalisté se totiž domnívají, že prostřednictvím jasné definice kosmických činností bude lze rozlišit činnosti, které směřují ke kosmickým cílům, od těch, jejichž cíl je pouze pozemský. Podle tohoto rozdělení by pak již bylo zřejmé, zda státy při výkonu těch kterých činností mohou požívat úplné svobody, či zda nikoli.⁴⁴

Ve srovnání s prostorovým přístupem funkční přístup sice více zohledňuje zájmy států na zajištění jejich bezpečnosti, nicméně, jak i současná situace naznačuje, má tento přístup vážné slabiny. Nelze totiž zcela ověřit (především s ohledem na věrohodnost některých států) pravdivost udávaného účelu kosmické činnosti.⁴⁵

⁴⁴ Dále viz HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 26; MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. *Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865-867.

⁴⁵ Například současný kosmický program KLDR – mezinárodní společenství států je totiž přesvědčeno, že KLDR pod zástěrkou kosmických činností testuje rakety dlouhého doletu Tepodong-2.

2.3 Pozice států k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru

Zmíněné přístupy byly předmětem jednání i mezi státy, zejména v rámci Výboru Organizace spojených národů pro mírové využívání kosmického prostoru (dále jen „výbor COPUOS“).⁴⁶ Funkční přístup z počátku podporovaly i obě kosmické mocnosti, Spojené státy a Sovětský svaz, neboť nebylo v jejich zájmu stanovit hranice, které by omezovaly jejich cesty do vesmíru a aktivity v něm.

V roce 1966 při projednávání Kosmické smlouvy Mexiko a některé další státy navrhovaly, aby do textu smlouvy byla vtělena rovněž definice kosmického prostoru (odraz prostorového přístupu). Valné shromáždění Organizace spojených národů proto svou rezolucí rozhodlo, že tyto otázky budou zkoumány v rámci výboru COPUOS. Pro značnou rozdílnost názorů jednotlivých států při určování kritérií pro stanovení hranice mezi vzdušným a kosmickým prostorem však výbor COPUOS brzy došel k závěru, že prozatím není možné identifikovat vědecká nebo technická kritéria rozhodná pro stanovení definice kosmického prostoru. Dále se proto zaměřil na zkoumání právních aspektů této definice.⁴⁷

Postupně se státy spíše než k funkčnímu přístupu začaly přiklánět k přístupu prostorovému. Belgie v roce 1976 navrhla stanovit hranici mezi vzdušným a kosmickým prostorem ve výši

⁴⁶ Angl. *United Nations Committee On the Peaceful Uses of Outer Space* (COPUOS) byl založen v roce 1958 krátce po vypuštění družice Sputnik jako *ad hoc* výbor. Formálně byl tento výbor založen v roce 1959 rezolucí Valného shromáždění Organizace spojených národů 1472 (XIV). Viz http://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Committee_on_the_Peaceful_Uses_of_Outer_Space).

⁴⁷ Dále CHENG, B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. *Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 324-325.

100 kilometrů nad mořem⁴⁸ a v roce 1979 dokonce i Sovětský svaz navrhoval, aby se vzdušný prostor a kosmický prostor od sebe oddělily.⁴⁹ Spojené státy, následované Velkou Británií, Německem a některými dalšími státy však i nadále vyjadřovaly nesouhlas s tvrzenou naléhavou potřebou vymezit hranice mezi vzdušným a kosmickým prostorem.⁵⁰

Neschopnost států shodnout se na konkrétní hranici mezi vzdušným a kosmickým prostorem a tedy i na definici kosmického prostoru pokračovala a ani do dnešní doby nebylo o této

⁴⁸ Ve stejném roce dvanáct rovníkových států prohlásilo, že jejich svrchovanost sahá až do výšky přibližně 36 000 kilometrů nad zemský povrch, tzn. až na oběžnou dráhu geostacionárních družic. Dále viz např. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 24.

⁴⁹ Sovětský svaz navrhoval, aby (1) oblast ve výšce nad 100, popř. 110 kilometrů nad mořem byla považována za kosmický prostor; (2) hranice mezi vzdušným prostorem a kosmickým prostorem byla stanovena konsenzem států mezinárodního společenství (dle Sovětského svazu by měla být stanovena právě ve výšce 100, popř. 110 kilometrů nad mořem); a (3) kosmické objekty států měly i nadále právo přeletu nad jinými státy v nadmořské výšce nižší než 100, popř. 110 kilometrů nad mořem, pokud takto směřují na svou oběžnou dráhu nebo se z ní vrací zpět na zem do státu, který je vypustil. Tento přístup byl podporován i dalšími státy sovětského bloku. Dále viz např. CHENG, B. *The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 325; a HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 27.

⁵⁰ Tyto tvrdily, že (1) prozatím většina členů mezinárodního společenství není schopna v takové výšce monitorovat své hranice; (2) ještě nebyly provedeny odpovídající zkoušky významných vědeckých, právních, technických a politických aspektů nutných pro stanovení takové hranice; a (3) by tyto snahy mohly bránit nebo brzdit budoucí zkoumání a využití kosmického prostoru. Dále viz CHENG, B. *The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism: The Major Premise. Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 326.

hranici a definici oficiálně rozhodnuto.⁵¹ Neoficiálně se státy více méně shodují, že hranice mezi vzdušným a kosmickým prostorem se nachází ve výšce přibližně 100 kilometrů nad mořem, tzn. ve výšce, kde vzhledem k nízké hustotě vzduchu hodnota aerodynamického vztlaku klesá na nulu a objekt je v dalším pohybu udržován pouze odstředivou silou.⁵²

2.4 Praktický přístup států k vertikálnímu vymezení vzdušného prostoru

Jak je zřejmé, kosmické objekty již po desetiletí obíhají kolem Země a členové mezinárodního společenství proti tomu výrazněji neprotestují. Tento přístup tak může být základem obyčejového pravidla obecného mezinárodního práva veřejného, že kosmické objekty obíhající na oběžné dráze kolem Země svrchovanost přelétávajících států neporušují.⁵³

Pokud však jde o vypouštění kosmických objektů do kosmického prostoru a jejich navádění zpět na Zemi, je situace poněkud odlišná. Kosmickými objekty jsou podle jednotlivých mezinárodních smluv kosmického práva i nosná

⁵¹ Srov. např. s ABEYRATNE, R.I.R. *Air Law and Policy*. Baltimore : PublishAmerica, 2007. s. 152; POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 141; apod.

⁵² Srov. např. s COOPER, J.C. *Flight-Space and the Satellites. The International and Comparative Law Quarterly*. 1958, vol. 7, no. 1, s. 89.; MALENOVSKÝ, J. *Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 866; apod.

⁵³ Srov. např. MALENOVSKÝ, J. *Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865; GOROVE, S. *Sovereignty and the Law of Outer Space Re-examined. Annals of Air and Space Law*. 1977, vol. II, s. 314-313; a HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 27.

zařízení a oddělené části kosmického objektu, které nedosáhnou spodní hranice kosmického prostoru,⁵⁴ resp. hranice, která je státy neoficiálně akceptovaná. Nově vyvstává i problém tzv. sub-orbitálních letů.⁵⁵ Ve všech výše zmíněných případech může vypouštěný objekt na cestě k neoficiálně uznávané hranici kosmického prostoru narušit vzdušný prostor jednoho nebo více států. Při neexistenci mnohostranné dohody je třeba tyto vztahy řešit bilaterálně,⁵⁶ tzn. zvláštní dohodou nebo *ad hoc* povolením prostřednictvím diplomatických kanálů.

⁵⁴ Viz MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmické objekty. *Letectví + Kosmonautika*. 1981, č. 10, s. 383-385.

⁵⁵ Viz ABEYRATNE, R.I.R. *Air Law and Policy*. Baltimore : PublishAmerica, 2007. s. 152 a násl.

⁵⁶ Například Smlouva mezi Ruskem a Kazachstánem o využívání kosmodromu Bajkonur obsahuje i ustanovení o průletu ruských kosmických lodí kazašským vzdušným prostorem. Viz HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 27. Některé státy navrhnou, aby pro tyto účely byl smluvně zaveden institut tzv. pokojného průletu vzdušným prostorem. Dále viz UN Committee on the Peaceful Uses of Outer Space. *Analytical summary of the replies to the questionnaire on possible legal issues with regard to aerospace objects: preferences of member States* [online]. 25 January 2005. Dostupný z WWW: <http://www.oosea.unvienna.org/docs/misc/aero/aero_compE.doc>.

3. POSTAVENÍ STÁTU VE VZDUŠNÉM PROSTORU – HORIZONTÁLNÍ VYMEZENÍ

3.1 Postavení státu ve vzdušném prostoru nad jeho suchozemským územím

3.1.1 *Letecké svobody*

Mezinárodní smlouvy jsou nástroji, jejichž prostřednictvím jednotlivé svrchované státy, které vyjádřily relevantními způsoby souhlas s tím být jimi vázány a jako takové se stávají jejich smluvními stranami, v souladu se zásadou svrchované rovnosti dobrovolně omezují výkon vlastní územní svrchovanosti ve prospěch jiných smluvních stran. V této souvislosti je také třeba zmínit uplatnění zásady vzájemnosti (*reciprocity*), neboť základním smyslem institutu mezinárodních smluv je nastavit závazný systém vzájemných oprávnění a závazků jejich smluvních stran.

V oblasti civilního letectví si smluvní státy relevantních mezinárodních smluv navzájem poskytují určitá práva, tzv. letecké svobody (*angl. freedoms of the air*),⁵⁷ jejichž účelem je usnadnit přístup letadel do vzdušeného prostoru jiných smluvních států.

Letecké svobody lze pro účely této práce rozdělit například podle způsobu jejich vzniku na letecké svobody originární (základní, původní, neodvozené), tzn. ty, které jsou přímo definovány v mezinárodních smlouvách, a letecké

⁵⁷ Termín letecké svobody Pařížská ani Chicagská úmluva nezná; tento se oficiálně objevuje až v textech Dohody o mezinárodní letecké přepravní službě sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944 a Dohody o mezinárodní letecké dopravě sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944.

svobody derivativní, v mezinárodních smlouvách přímo nedefinované a od základních svobod odvozené; podle druhu mezinárodní obchodní letecké dopravní služby, pro který jsou stanoveny, na letecké svobody vztahující se k letadlům používaných při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách a na letecké svobody vztahující se k letadlům používaných při mezinárodních leteckých dopravních službách nepravidelných; nebo podle jejich podstaty na letecké svobody technické (neobchodní) a letecké svobody obchodní.

3.1.1.1 Originární letecké svobody

3.1.1.1.1 Pařížská úmluva⁵⁸

Pařížská úmluva se omezila na stanovení práva (resp. letecké svobody) pokojného přeletu přes území smluvního státu bez přistání; právo na tomto území přistát již dále výslovně nezmiňuje a podrobněji nevymezuje (snad kromě letadel používaných při nepravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách).⁵⁹

Smluvní státy Pařížské úmluvy si tedy kromě jiného⁶⁰ na jejím základě udělily právo, dle něhož každé soukromé

⁵⁸ Podobný význam jako Pařížské úmluvě lze, pokud jde o letecké svobody, prisuzovat i dvěma úmluvám, které vznikly ve dvacátých letech 20. století - tj. Iberoamerické úmluvě o letecké navigaci sjednané v Madridu v říjnu 1926 a Pan-americké úmluvě o obchodním letectví sjednané v Havaně dne 20. února 1928. Přestože Havanská úmluva do jisté míry na multilaterální bázi připouštěla mezinárodní letecké dopravní služby mezi smluvními stranami, v praxi mezi státy dále převládala protekcionistická politika.

⁵⁹ JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*. 9th ed., London : Longman, 1996. s. 651.

⁶⁰ Pařížská úmluva rovněž založila mezinárodní vládní organizaci pro civilní letectví, tzv. ICAN (angl. *International Commission for Air Navigation*).

letadlo, které má státní příslušnost některého smluvního státu, je oprávněno v dobách míru pokojně přeletět vzdušným prostorem jiné smluvní strany bez přistání.⁶¹ Pokojný přelet vzdušným prostorem smluvní strany při zachování podmínek stanovených Pařížskou úmluvou⁶² musel být udělován na nediskriminačním principu všem letadlům s výjimkou letadel vojenských, celních a policejních,⁶³ která nesměla letět přes území jiného smluvního státu ani na něm přistát, nedostala-li k tomu zvláštní oprávnění. Právo přeletu se nevztahovalo ani na letecké linky letadel používaných při pravidelných leteckých dopravních službách, neboť k jejich zřízení bylo potřeba zvláštního souhlasu státu, jehož vzdušným prostorem měla tato linka vést.⁶⁴

⁶¹ Článek 2 alinea 1 a článek 15 Pařížské úmluvy. Tuto leteckou svobodu lze rovněž považovat za pouhý ústupek k Pařížskou úmluvou uznané úplné a výlučné svrchovanosti států nad jejich vzdušným prostorem. Vzhledem k době, ve které byla Pařížská úmluva sjednána, a k předpokládané smluvní základně je zřejmé, že tento ústupek směřoval pouze k spřáteleným státům zvítězivším v první světové válce.

⁶² Například požadavky na provozní bezpečnost - dle článku 11 a násl. Pařížské úmluvy musí být letadlo certifikováno, pokud jde o jeho způsobilost k letu, dle článku 15 aliney 1 Pařížské úmluvy musí letadlo sledovat směr cesty stanovený státem, nad nímž letí (současně se jedná i o výraz svrchované moci územního státu); požadavky na státní příslušnost letadla - článek 5 a násl. Pařížské úmluvy; apod.

⁶³ Článek 30 Pařížské úmluvy za státní letadla považuje letadla vojenská a letadla používaná výlučně ve státní službě, například poště, celnictví nebo policii. Se státními letadly, kromě letadel vojenských, celních nebo policejních, Pařížská úmluva nakládá jako s letadly soukromými.

⁶⁴ Článek 15 alinea 3 Pařížské úmluvy výslovně vylučuje *international airways* z aplikace svobody přeletu bez přistání. Srov. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 16. Profesor Haanappel poukazuje na nejasnou dikci článku 15 aliney 3 Pařížské úmluvy a užití termínu *international airways*.

Právo pokojného přeletu bez přistání bylo omezeno tím, že přelétávaný stát mohl požadovat, aby letadlo z důvodu všeobecné bezpečnosti přistálo na určeném letišti. Smluvní státy si také ponechaly právo stanovit na svém území oblasti, nad nimiž byl z důvodů vojenských nebo v zájmu veřejné bezpečnosti zakázán přelet; nesměly však přitom činit rozdíly mezi soukromými letadly cizími a vlastními. Tomuto právu odpovídala povinnost stanovení těchto zakázaných oblastí předem oznámit ostatním smluvním státům. Význam svrchovanosti státu zde podtrhuje skutečnost, že v případě porušení zákazu přeletu nad zakázanými oblastmi měly být na předmětné letadlo uplatněny sankce stanovené právním řádem dotčeného státu, opět však bez rozdílu mezi soukromými letadly cizími a vlastními.

Vzhledem k tomu, že Pařížská úmluva otázky leteckých svobod výrazněji neupravila, její smluvní státy začaly mezi sebou uzavírat dvoustranné dohody; předmětem těchto dohod bylo především umožnění provozování pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb na jejich územích (tuto praxi lze chápat jako počátek bilateralismu mezinárodního civilního letectví).

3.1.1.1.2 Chicagská úmluva

3.1.1.1.2.1 Historické souvislosti

Rozvoj letecké dopravy (včetně transatlantické) byl vážně přerušen druhou světovou válkou. Navzdory tomu, že Velká Británie a Spojené státy, tedy země, které vyvíjely v koncipování poválečného uspořádání mezinárodního civilního letectví největší politickou aktivitu a iniciativu

v diplomatických jednáních,⁶⁵ zastávaly a také prosazovaly zcela odlišné přístupy, byly podniknuty kroky k uspořádání konference o mezinárodním civilním letectví.

⁶⁵ Velká Británie v tajné zprávě s názvem „Internacionalismus civilního letectví“ (tzv. *Shelmerdine Report*) z ledna 1942 obhajovala plnou internacionalizaci civilního letectví, což znamenalo obrat od britských postojů a názorů formulovaných na Pařížské konferenci v roce 1919 a zastávaných ve dvacátých letech 20. století. Velká Británie navrhovala určit letecké společnosti, které budou výlučně poskytovat letecké dopravní služby do zahraničí. To by dále znamenalo vytvořit mezinárodní orgán, který by mezinárodní civilní leteckou dopravu kontroloval a řídil.

V Kanadě v roce 1942 vznikl Mezirezortní výbor pro mezinárodní civilní letectví (angl. *Interdepartmental Committee on International Civil Aviation*), který se otázkou poválečné úpravy mezinárodního civilního letectví podrobně zabýval. Vzhledem ke strategické geografické poloze Kanady a jejího území bylo zřejmé, že s dalším rozvojem mezinárodního civilního letectví v poválečném období a se zvýšením četnosti letového provozu mezi ekonomicky nejvyspělejšími oblastmi světa, Evropou a Severní Amerikou (tzn. letového provozu po severoatlantické letové cestě), bude Kanada hrát významnou roli. Bylo tedy účelné vytvořit výhodné smluvní podmínky v hospodářské soutěži především se Spojenými státy a jejich obrovským leteckým potenciálem. Mezirezortní výbor proto došel k závěru, že je třeba požadovat a prosazovat silný mezinárodní regulační režim k řízení obchodních leteckých činností.

Také ve Spojených státy proběhla jednání na téma poválečné civilní letectví, nejdříve však pouze neformální a důvěrná. První formální projev vyjadřující postoj Spojených států k této problematice zazněl až na konci roku 1942 z úst předsedy Úřadu pro civilní letectví (angl. *Civil Aeronautics Board*), a to ve smyslu silné obhajoby tzv. svobod létání na mezinárodní úrovni a pro-soutěžního prostředí, ve kterém by mohly prosperovat svobodně podnikající, hlavně národní letecké společnosti.

Teprve v roce 1943 byl na vládní úrovni za účelem formování a dalšího rozvoje politiky Spojených států v oblasti poválečného civilního letectví ustaven Výbor pro letectví (angl. *Committee on Aviation*). Jeho předsedou se stal Adolph Berle, bývalý člen *the Brain Trust*, poradního štábu, který v roce 1932 vedl úspěšnou prezidentskou kampaň demokratického kandidáta Franklina D. Roosevelta.

Dne 1. listopadu 1944 proto byla v Chicagu zahájena Konference o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská konference“); zúčastnilo se jí 54 států.⁶⁶ Pozvané

V srpnu 1943 se pod krycím názvem *Quadrant* v Québec City konala jedna z konferencí svolaných během druhé světové války za účelem řízení a koordinace spojeneckých sil v boji proti zemím Osy. Prezident Spojených států Roosevelt a britský předseda vlády Churchill zde poprvé hovořili o poválečných otázkách týkajících se právě mezinárodního civilního letectví. Toto jednání započalo období politických jednání a závažných diplomatických kroků, jakož i hledání podpory pro jednotlivé koncepční přístupy k poválečnému uspořádání mezinárodního civilního letectví.

Na začátku roku 1944 Adolph Berle navrhl, aby Spojené státy, Velká Británie a Kanada zahájily formální rozhovory na téma letectví a aby k těmto rozhovorům byly přizvány také Čína a Sovětský svaz (Sovětský svaz projevil zájem se rozhovorů účastnit a zároveň navrhl svou koncepci úpravy poválečného mezinárodního civilního letectví; ve své koncepci prosazoval ve vztahu k mezinárodnímu civilnímu letectví uzavřený svrchovaný prostor státu, který by byl otevřen vstupu cestujících a zboží - nikoli však letadel - z jiných států, a to na základě zvláštních dohod).

Návrh Spojených států se sice setkal s kladným přístupem dotčených subjektů, bylo však navrženo přizvání i dalších států, jejichž účast na projednávání dané záležitosti byla vhodná nebo které projevíly samy zájem se na těchto projednáváních podílet. Dále viz např. FREER, D.W. *En-route to Chicago - 1943 to 1944. ICAO Bulletin. Special Series 5, 1986, s. 39-41*; FREER, D. W. *Chicago Conference (1944) - U.K. - U.S. Policy Split Revealed, ICAO Bulletin, Special Series 6, 1986, s. 22-24*; a FREER, D.W. *Chicago Conference (1944) - Despite Uncertainty, the Spirit of Internationalism Soars, ICAO Bulletin, Special Series 7, 1986. s. 42-44.*

⁶⁶ Jednalo se o tyto státy: Afghánistán, Austrálie, Belgie, Bolívie, Brazílie, Československo, Čína, Dominikánská republika, Ekvádor, Egypt, Etiopie, Filipíny, Francie, Guatemala, Haiti, Honduras, Indie, Irák, Írán, Irsko, Island, Jihoafrická unie, Jugoslávie, Chile, Kanada, Kolumbie, Kostarika, Kuba, Libanon, Libérie, Lucembursko, Mexiko, Nikaragua, Nizozemí, Norsko, Nový Zéland, Panama, Paraguay, Peru, Polsko, Portugalsko, Řecko, Salvador, Sýrie, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko, Uruguay, Velká Británie a Venezuela. Dánský ministr a thajský ministr

státy bylo lze rozdělit do tří kategorií: (1) všechny státy spojených národů,⁶⁷ (2) jiné státy s nimi spřátelené a (3) evropské a asijské neutrální státy, vzhledem k jejich blízkému vztahu k očekávanému rozvoji poválečné letecké dopravy.

Chicagská konference si stanovila za cíl především projednat a přijmout dohodu k založení prozatímních světových letových cest, která by tvořila základ pro vznik mezinárodních leteckých dopravních služeb, vytvořit Zatímní Radu jako poradní orgán pro shromažďování, třídění a studium údajů týkajících se mezinárodního letectví za účelem jejich zdokonalení a také uzavřít dohodu o zásadách a metodách, které by bylo lze následovat při přijetí nové mnohostranné úmluvy o letectví a při následném vytvoření mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Záhy se však ukázala neschopnost především Spojených států a Velké Británie, které stále zastávaly rozdílné názory a pohledy na úpravu ekonomických otázek spojených s mezinárodními leteckými dopravními službami, tzn. na stanovení letových cest, poplatků a četnosti provozu na určených letových cestách a na rozsah pravomocí mezinárodního orgánu při jejich stanovení a regulaci, dosáhnout kompromisního řešení. Výsledek neveřejných

ve Washingtonu, D.C. byli na Chicagskou konferenci sice pozváni, neměli však právo hlasovat. Chicagské konference se nezúčastnila delegace Saudské Arábie, byť na ni byla pozvána; delegace Sovětského svazu byla odvolána zpět do Moskvy údajně kvůli účasti tří států, které podporují profašistickou politiku ve vztahu k Sovětskému svazu.

⁶⁷ Termín „spojené národy“ označuje státy, které za druhé světové války stály na straně protihitlerovské koalice; viz např. FREER, D. W. Chicago Conference (1944) - U.K. - U.S. Policy Split Revealed, *ICAO Bulletin*, Special Series 6, 1986, s. 22; a MILDE, M. The Chicago Convention - Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later? *Annals of Air and Space Law*. 1994, vol. XIX(1), s. 401-452.

trojstranných jednání zástupců Spojených států, Velké Británie a Kanady, tedy společný návrh „části úmluvy o letectví vztahující se především k letecké dopravě“, však neobsahoval ani kompletní návrh úmluvy ani závazky dotčených států tento materiál plně podpořit.⁶⁸ Uspokojivé řešení ekonomických otázek se nalézt nepodařilo.

Dne 7. prosince 1944 na závěrečné plenární schůzi Chicagské konference byl delegátům jednotlivých států předložen k podpisu Závěrečný akt,⁶⁹ shrnující výsledky celé konference. Součástí Závěrečného aktu byla Zatímní dohoda o mezinárodním civilním letectví, Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě, Dohoda o mezinárodní letecké dopravě, návrhy dvanácti technických příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a standardní forma dvoustranných dohod pro vzájemnou výměnu letových cest a služeb.

Z dokumentů, které vznikly ve výborech Chicagské konference, je nejdůležitější Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“).⁷⁰ Chicagská úmluva je základním pramenem práva mezinárodního civilního letectví a zároveň zakládacím aktem Mezinárodní organizace pro civilní

⁶⁸ International Civil Aviation Organization. *Proceedings of the Civil Aviation Conference* [online]. November 1 - December 7, 1944. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/icaonet/arch/chicago/conf_proceed.html>. Díl I, část I, Final act, s. 2 a násl.

⁶⁹ Tamtéž. Díl I, část I, Work of the General Committees, s. 113 a násl.

⁷⁰ Úmluva o mezinárodním civilním letectví (angl. *Convention on International Civil Aviation*), sjednaná v Chicagu dne 7. prosince 1944, byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 147/1947 Sb. Československé ratifikační listiny byly uloženy u depozitáře dne 1. března 1947. Podle článku 91 Chicagské úmluvy nabyla tato platnosti třicátého dne po té, co šestadvacátá ratifikační listina byla uložena u depozitáře, tedy dne 4. dubna 1947. Česká republika se stala smluvním státem této úmluvy dne 4. března 1994 oznámením o nástupnictví.

letectví (často se používá pouze akronym „ICAO“). Chicagská úmluva rovněž nahradila všechny dřívější „pokusy“ o kodifikaci mezinárodního civilního letectví.

3.1.1.1.2.2 Definice základních leteckých svobod dle Chicagské úmluvy

Chicagská úmluva⁷¹ sama definuje pět základních leteckých svobod (resp. práv leteckých svobod), které jsou určeny toliko pro civilní letadla, která nejsou používána při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách.⁷² *A contrario*, letecké svobody nelze uplatnit u státních letadel,⁷³ ani u civilních letadel používaných při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách; tyto lze provozovat nad územím smluvního státu nebo na něm toliko na zvláštní povolení nebo jiné oprávnění tohoto státu, a v souladu s podmínkami v nich uvedenými.⁷⁴

Adresáty rozhodného článku Chicagské úmluvy jsou smluvní státy; tyto jsou vyjádřením vůle být mezinárodní smlouvou vázány současně povinny učinit veškerá nezbytná opatření

⁷¹ Článek 5 Chicagské úmluvy.

⁷² Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví v roce 1952 přijala definici termínu „pravidelné mezinárodní letecké dopravní služby“ (ICAO Doc. 7278-C/841). Dále viz např. DIEDERICS-VERSCHOOR, I. *An Introduction to Air Law*. Deventer : Kluwer Law and Taxation Publisher, 1983. s. 14 a násl.

⁷³ Dle článku 3 Chicagské úmluvy (a) je působnost Chicagské úmluvy omezena na civilní letadla, tzn. že se nevztahuje na letadla státní, přičemž (b) za státní letadlo se považuje letadlo používané ve službách vojenských, celních a policejních. Dále viz např. MILDE, M. *Status of Military Aircraft in International Law. Caracas Conference. November 2003*, s. 1-21; a HORNÍK, J. *Article 3 of the Chicago Convention. Air & Space law. 2002*, vol. XXVII/3, s. 161-165.

⁷⁴ Článek 6 Chicagské úmluvy.

směřující k tomu, aby pravidla v ní obsažená mohla být aplikována ve vnitrostátních i mezinárodně právních vztazích. Za předpokladu dodržení zásady svrchované rovnosti států při konstrukci mezinárodní smlouvy by tak všechny smluvní státy měly na základě zásady vzájemnosti zajistit stejné zacházení s civilními letadly jiných smluvních států.

Stejně jako Pařížská úmluva ponechává i Chicagská úmluva smluvním státům právo z důvodů vojenské nezbytnosti nebo veřejné bezpečnosti jednotně omezit nebo zakázat létání letadel jiných států nad jistými oblastmi svého území, které takto označí a ostatním smluvním státům včas předem oznámí (tyto navíc musí být přiměřeného rozsahu a takové polohy, aby zbytečně nepřekážely létání); důraz je zároveň kladen na zajištění nediskriminačního přístupu k letadlům hodlajícím přelétávat označené oblasti tak, aby letadla územního státu používaná k pravidelným mezinárodním civilním leteckým dopravním službám nebyla zvýhodňována před podobnými letadly jiných smluvních států. Letadlo, které překročí hranice zakázané oblasti, pak musí uposlechnout výzvy územního státu a přistát na jím určeném letišti.⁷⁵

Smluvní státy si rovněž vyhrazují právo za výjimečných okolností, po dobu naléhavé potřeby nebo v zájmu veřejné bezpečnosti s okamžitou platností dočasně omezit nebo zakázat létání nad jejich celým územím nebo nad některou jeho částí.

⁷⁵ Neuposlechnutí výzvy však neznamená, že územní stát je oprávněn použít destrukčních prostředků proti civilnímu letadlu za letu - viz článek 3 bis Chicagské úmluvy, dle kterého smluvní státy uznávají pravidlo, které jim zakazuje použít zbraní proti civilnímu letadlu za letu a v případě zadržování letadla ohrozit životy osob na palubě a bezpečnost letadla (jedná se o kodifikaci existujícího základního pravidla mezinárodního práva veřejného vyvolanou sestřelením letu KE 007 společnosti Korean Air Lines v září 1983 nad sovětským územím). Dále viz např. MILDE, M. Status of Military Aircraft in International Law. *Caracas Conference*. November 2003, s. 1-21.

Podmínkou však zůstává, že takové omezení nebo zákaz bude mít všeobecnou platnost na letadla všech ostatních států bez rozdílu jejich státní příslušnosti.⁷⁶

3.1.1.1.2.3 Technické svobody

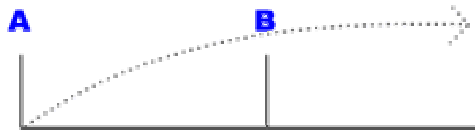
3.1.1.1.2.3.1 První letecká svoboda

První leteckou svobodu lze charakterizovat jako právo (popř. výsadu) přeletu vzdušným prostorem územního státu bez přistání. Toto právo uděluje územní stát (smluvní stát přeletu), jehož svrchovaná práva mají být při poskytování nepravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb přeletem civilního letadla jeho vzdušným prostorem dotčena, smluvnímu státu, jehož státní příslušnost⁷⁷ civilní letadlo určené k poskytování těchto služeb má.

První letecká svoboda je řazena mezi tzv. technické svobody - nesměruje totiž výlučně k podpoře rozvoje komerčních mezinárodních leteckých dopravních služeb; její aplikace především představuje významný předpoklad relevantní existence mezinárodního civilního letectví, a to jak v rovině partikulární, tak rovině obecně.

⁷⁶ Článek 9 Chicagské úmluvy.

⁷⁷ Dle článku 17 Chicagské úmluvy mají letadla státní příslušnost toho státu, v němž jsou zapsána do rejstříku. Zápisy do rejstříku se řídí právním řádem každého smluvního státu. Například státní příslušnost České republiky letadlo získává zápisem do leteckého rejstříku na základě ustanovení § 4 odstavce 4 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.



Obrázek č. 1⁷⁸

První letecká svoboda

*Pozn.: (A) smluvní stát státní příslušnosti civilního letadla;
(B) jiný smluvní stát*

Na základě této svobody jsou tedy všechna civilní letadla smluvních států (tzn. civilní letadla státní příslušnosti smluvních států), která nejsou používána při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách, oprávněna bez přistání při zachování podmínek stanovených Chicagskou úmluvou přelétávat území jiných smluvních států, a to aniž by bylo pro ně dále třeba formálně žádat dotčené státy o vydání povolení k přeletu jejich vzdušným prostorem. Chicagská úmluva však definuje několik výjimek z obecného pravidla svobody přeletu. Přelétávaný smluvní stát si totiž uplatněním výhrady k tomuto pravidlu ponechal právo bez dalšího požadovat, aby taková civilní letadla na jeho území přistála. Zpětné posílení svrchovanosti toho kterého smluvního státu nad svým územím uplatněním této výhrady zde zřetelně aplikaci této letecké svobody oslabuje. Smluvní státy tedy sice dobrovolně částečně omezily výkon své úplné a výlučné svrchovanosti ve vzdušném prostoru nad svým územím, zároveň si však vyměnily jeho znovunabytí, resp. obnovení, pokud tak samy uznají za účelné (bez dalších podmínek).

Za oslabení první letecké svobody, ale i leteckých svobod ostatních, může být rovněž považováno právo každého smluvního státu žádat, aby civilní letadla mající v plánu letět nad nepřístupnými oblastmi nebo oblastmi nedostatečně

⁷⁸ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.

vybavenými leteckými zařízeními sledovala předepsané letové cesty nebo si pro takové lety vyžádala zvláštní povolení. Určujícím důvodem pro výslovné zahrnutí této výhrady do Chicagské úmluvy zde není primárně zájem na výkonu svrchovaných práv přelétávaného smluvního státu, nýbrž zajištění bezpečnosti letu (angl. *safety*).

V této souvislosti je také vhodné zmínit praxi některých států (například Ruska, Číny nebo Indonésie), která spočívá ve zpoplatnění práva přeletu ve vzdušném prostoru nad jejich územím (angl. *royalties*).⁷⁹ Státy se s tímto přístupem setkávají například při přeletu letadel jejich státní příslušnosti po trans-sibiřské, trans-polární a trans-asijské letové cestě ve vzdušném prostoru nad územím Ruska. Byť je tento druh zpoplatnění Chicagskou úmluvou výslovně zakázán,⁸⁰ vyjednávání států o jeho zrušení jsou prozatím bezvýsledná.

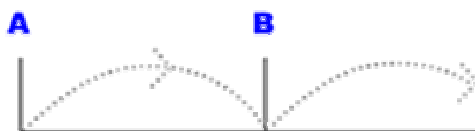
3.1.1.1.2.3.2 Druhá letecká svoboda

Druhou leteckou svobodou se rozumí právo (resp. výsada) přistát na území jiného smluvního státu výlučně pro neobchodní účely, tj. bez práva nakládat nebo vykládat cestující, náklad a poštu. Jedná se tedy opět o technickou svobodu udělenou územním státem státu, jehož státní příslušnost civilní letadlo určené k poskytování těchto služeb má; její podstatou je umožnit civilním letadlům používaným při nepravidelných

⁷⁹ Dále viz např. MILDE, M. Some question marks about the price of 'Russian air'. *Zeitschrift fuer Luftrecht*. 2000, no. 2, s. 1-14; a HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 20.

⁸⁰ Dle poslední věty článku 15 Chicagské úmluvy smluvní stát nesmí vybírat žádné dávky, daně nebo jiné poplatky, postihující výhradně právo transitu, vstupu nebo výstupu z jeho území kterýchkoliv letadel smluvního státu nebo na nich se nalézajících osob nebo majetku.

mezinárodních leteckých dopravních službách přilétávat na území jiného smluvního státu a přistávat na něm pro neobchodní potřeby bez nutnosti zvláštního povolení. Jedná se především o přistání za účelem doplnění paliva, technické kontroly, nutných oprav, údržby apod. Tato svoboda je dnes leteckými dopravci více než při přepravě cestujících využívána při předpravě nákladu; dříve byla užívána především při dálkových letech (například do 60. let 20. století bylo pro přistání za účelem doplnění paliva na severoatlantické letové cestě využíváno irské letiště Shannon Airport).⁸¹



Obrázek č. 2⁸²

Druhá letecká svoboda

*Pozn.: (A) smluvní stát státní příslušnosti civilního letadla;
(B) jiný smluvní stát*

3.1.1.1.2.4 Obchodní svobody

Třetí, čtvrtá i pátá letecká svoboda patří již mezi svobody obchodní. Všechny totiž vycházejí z pravidla,⁸³ dle něhož jsou civilní letadla používána při nepravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách k dopravě cestujících, nákladu nebo pošty (odděleně nebo v kombinaci) za odměnu nebo nájemné oprávněna tyto rovněž nakládat nebo vykládat. Interpretací tohoto předpokladu lze odlišit

⁸¹ Do 80. let 20. století bylo obdobně užíváno letiště v Anchorage na Aljašce pro lety mezi západní Evropou a východní Asií. Viz http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air.

⁸² Dostupný z WWW: <http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>.

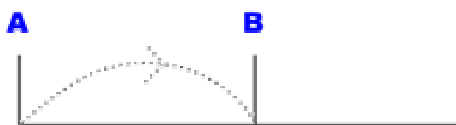
⁸³ Článek 5 alinea 2 Chicagské úmluvy.

následující varianty, obecně označované jako samostatné letecké svobody.

I zde si lze povšimnout, že si smluvní státy opět ponechaly možnost uplatňovat svá práva vyplývající ze svrchovanosti nad svým územím - zároveň se stanovením leteckých svobod si smluvní státy uplatněním výhrady k předmětnému ustanovení Chicagské úmluvy ponechaly právo stanovit předpisy, podmínky nebo omezení, jež uznají za vhodné, směřující k regulaci hlavního účelu těchto leteckých svobod, tzn. nakládání a vykládání cestujících, nákladu nebo pošty. Většina států pak v praxi skutečně této možnosti využívá a nepřipustí provozování některých nepravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb (mezinárodní charterové dopravy) bez dřívějšího vydání povolení.⁸⁴

3.1.1.1.2.4.1 Třetí letecká svoboda

Třetí letecká svoboda je právem (resp. výsadou) vykládat na území jiného smluvního státu cestující, náklad a poštu naložené na území smluvního státu, jehož státní příslušnost letadlo má.



Obrázek č. 3⁸⁵

Třetí letecká svoboda

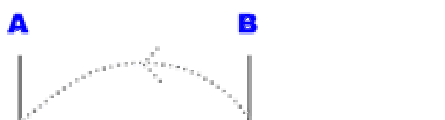
Pozn.: (A) smluvní stát státní příslušnosti civilního letadla;
(B) jiný smluvní stát

⁸⁴ Dále viz např. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 110 a násl.

⁸⁵ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.

3.1.1.1.2.4.2 Čtvrtá letecká svoboda

V případě druhé obchodní letecké svobody (tzn. čtvrté letecké svobody) lze její obsah shrnout jako právo (resp. výsadu) nakládat na území jiného smluvního státu cestující, náklad a poštu a vykládat je na území smluvního státu, jehož státní příslušnost letadlo má.



Obrázek č. 4⁸⁶

Čtvrtá letecká svoboda

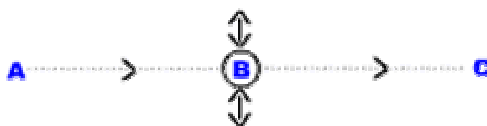
Pozn.: (A) smluvní stát státní příslušnosti civilního letadla;
(B) jiný smluvní stát

3.1.1.1.2.4.3 Pátá letecká svoboda

Pátá letecká svoboda představuje třetí základní obchodní leteckou svobodou; její podstatou je právo (resp. výsada) nakládat a vykládat cestující, náklad a poštu ve smluvních státech odlišných od smluvního státu státní příslušnosti civilního letadla. Jedná se o právo provozovat navazující lety (angl. *connecting flights*) mezi třetími státy.

Tato svoboda sehrála klíčovou roli především době rozvoje letecké dopravy; například ve 40. a 50. letech 20. století tak mohly letecké společnosti vyspělých států zajišťovat mezinárodní leteckou dopravní službu i ve státech, které k jejímu provozu neměly potřebný potenciál. V současné době je pátá letecká svoboda využívána v rámci systému otevřeného nebe (angl. *open skies*).

⁸⁶ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.



Obrázek č. 5⁸⁷

Pátá letecká svoboda

Pozn.: (A) stát státní příslušnosti civilního letadla; (B) smluvní stát; (C) smluvní stát

3.1.1.1.3 Další právní akty

Jak již bylo zmíněno dříve, Chicagská úmluva stanoví, že žádná pravidelná mezinárodní letecká dopravní služba nesmí být provozována nad územím smluvního státu nebo na něm bez zvláštního povolení nebo jiného oprávnění tohoto smluvního státu, a v rozporu s podmínkami takového povolení nebo oprávnění.⁸⁸ Právě toto ustanovení je však výrazem neschopnosti Chicagské konference nalézt obecně přijatelné a jednotné řešení ekonomických otázek spojených s provozováním mezinárodních leteckých dopravních služeb, které mělo být původně včleněno do tohoto základního pramene práva mezinárodního civilního letectví. Chicagská konference se však pokusila kompenzovat neschopnost zúčastněných států nalézt v této věci shodu hledáním alternativních způsobů řešení. Tyto alternativy představují další dvě mezinárodní smlouvy sjednané dne 7. prosince 1944 v Chicagu, tzv. Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě a Dohoda o mezinárodní letecké dopravě - tyto také výslovně definují základní letecké svobody a jako takové je i označují; a standardní forma dvoustranných dohod pro vzájemnou výměnu letových cest a služeb (resp. již

⁸⁷ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.

⁸⁸ Článek 6 Chicagské úmluvy.

konkrétní dvoustranné smlouvy uzavřené mezi jednotlivými státy).

Teprve tyto akty dotvářejí chicagský systém základních leteckých svobod - tj. svobod aplikovatelných na všechna civilní letadla dotčených států.

3.1.1.1.3.1 Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě

Dne 7. prosince 1944 byla v Chicagu sjednána a zároveň otevřena k podpisu Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě, obecně známá pod názvem Dohoda o „dvou svobodách“.⁸⁹ Tato dohoda představuje alespoň částečné rozšíření rozsahu působnosti první a druhé letecké svobody omezené Chicagskou úmluvou co do aplikace pouze na nepravidelnou obchodní leteckou dopravu i na obchodní leteckou dopravu pravidelnou.

Smluvní státy tedy na základě této mnohostranné mezinárodní smlouvy omezují výkon své územní svrchovanosti a umožňují na základě zásady vzájemnosti civilním letadlům státní příslušnosti jiných smluvních států používaných při pravidelné obchodní letecké dopravě přelet přes své území bez přistání anebo s přistáním, nicméně pouze pro neobchodní, technické účely.

3.1.1.1.3.2 Dohoda o mezinárodní letecké dopravě

Druhou mezinárodní smlouvou, jejímž cílem bylo sjednotit pět základních leteckých svobod, tentokrát však již

⁸⁹ Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě (angl. *International Air Service Transit Agreement*) má 128 smluvních stran, Česká republika se stala smluvním státem této dohody dne 13. prosince 1994 oznámením o nástupnictví; Československo tuto dohodu přijalo dne 18. dubna 1945. Tato dohoda vstoupila v platnost v souladu s ustanovením článku VI v den, kdy první stát oznámil své přistoupení deponitáři, tedy dne 30. ledna 1944.

i pro civilní letadla, která jsou používána při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách, byla Dohoda o mezinárodní letecké dopravě, neboli Dohoda o „pěti svobodách“, rovněž sjednaná na Chicagské konferenci a dne 7. prosince 1944 otevřená k podpisu.

Tato dohoda spolu se standardní formou dvoustranných dohod pro vzájemnou výměnu letových cest a služeb (oba materiály byly součástí Závěrečného aktu Chicagské konference), nabízela státům alternativní řešení k absenci úpravy ekonomických otázek v základním aktu mezinárodního leteckého práva, Chicagské úmluvě, neboť stejně jako Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě i tato mezinárodní smlouva rozšiřuje rozsah působnosti tentokrát však všech pěti základních leteckých svobod omezených Chicagskou úmluvou co do aplikace pouze na nepravidelnou obchodní leteckou dopravu i na obchodní leteckou dopravu pravidelnou. Obsah této dohody (především pátá letecká svoboda) nebyl plně akceptovatelný pro mnoho států, což je zřejmé i ze skutečnosti, že k této mezinárodní smlouvě od doby jejího sjednání a otevření k podpisu přistoupilo pouze 11 států.⁹⁰

3.1.1.1.3.3 Dvoustranné dohody

Státy, které se nestaly smluvními stranami Dohody o mezinárodní letecké přepravní službě sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944, popř. Dohody o mezinárodní

⁹⁰ Dohoda o mezinárodní letecké dopravě (angl. *International Air Transport Agreement*) má nyní 11 smluvních států: Bolívie, Burundi, Etiopie, Honduras, Kostarika, Libérie, Nizozemí, Salvador, Paraguay, Řecko a Turecko. Česká republika není smluvním státem této mezinárodní smlouvy. Tato dohoda vstoupila v platnost v souladu s jejím článkem VIII v den, kdy první stát oznámil své přistoupení deponitáři, tedy dne 8. února 1945.

letecké dopravě sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944, ale i smluvní státy těchto dohod ve vztahu k třetím státům, jsou praxí nuceny si letecké svobody pro vlastní civilní letadla používaná při pravidelných mezinárodních leteckých dopravních službách dojednat na základě dvoustranných jednání dvoustrannými dohodami.⁹¹ Vzhledem k tomu, že taková jednání probíhají jednotlivě se všemi potenciálními partnery, jedná se o systém značně pomalý a těžkopádný.

Systém dvoustranných dohod je v mezinárodním obchodním civilním letectví převažující.⁹² Ponechání si možnosti rozhodovat v otázkách obchodního letectví nad svým územím nemělo často jen protekcionistickou dimenzi (důvody národní bezpečnosti); skrytý důvod tohoto přístupu bylo lze spatřovat v mnohem prozaičtější rovině - šlo totiž o ekonomicko politické zájmy toho kterého státu.

Dvoustranné dohody mezi státy jsou tedy nezbytným předpokladem pro provozování pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb. Státy těmito akty opět omezují výkon své úplné a výlučné svrchovanosti ve vzdušném prostoru nad svým územím ve prospěch letadel svého smluvního partnera (státu), a to v souladu s principem vzájemnosti. Předmětem dvoustranných smluv je tak kromě jiného⁹³ výměna souborů těchto práv (leteckých svobod):

⁹¹ Název takové dvoustranné dohody je často vytvořen souslovím „Dohoda o letecké dopravě“ nebo „Dohoda o leteckých službách“.

⁹² Státy si záhy uvědomily strategický význam civilního letectví jako skrytého potenciálu jejich vzdušných sil. Toto podtrhuje i skutečnost, že v době přijímání Chicagské úmluvy, jakož i dobách následujících, byly letecké společnosti *de facto* ovládány státy; tyto si pak zákonitě hodlaly udržet vliv v ekonomické regulaci letecké dopravy, především pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb.

⁹³ Dvoustranné dohody kromě vzájemné výměny leteckých svobod rovněž obvykle obsahují celou řadu ustanovení týkajících se řešení ekonomických otázek

- právo létat přes území smluvního státu bez přistání (první letecká svoboda) a právo přistávat na uvedeném území pro potřeby nikoli obchodní (druhá letecká svoboda);⁹⁴
- právo nakládat a vykládat cestující, náklad a poštu v mezinárodní přepravě mezi smluvními státy v místech jimi výslovně stanovených (třetí a čtvrtá letecká svoboda);
- právo nakládat a vykládat cestující, náklad a poštu ve smluvních státech odlišných od smluvního státu státní příslušnosti civilního letadla (pátá svoboda).

Někdy jsou v dvoustranných dohodách (jedná se o velmi liberální dvoustranné dohody nebo dvoustranné dohody typu *open skies*) zahrnuty i odvozené letecké svobody (viz dále).

Ve dvoustranných dohodách bývají zpravidla rovněž definovány letové cesty, po kterých jsou civilní letadla druhého smluvního státu oprávněna a zároveň povinna létat, a letiště, na kterých jsou tato oprávněna a zároveň povinna přistávat. Stejně platí, pokud jde o určení leteckých dopravců, kteří v rámci udělených leteckých svobod mohou používat uvedenou infrastrukturu na území druhého smluvního státu. Tito většinou ve dvoustranných dohodách jmenovitě uváděni nejsou; dvoustranná dohoda však obsahuje podmínky, které musí ten který letecký dopravce splňovat k tomu, aby mohl být určen příslušným státním orgánem k provozování pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb

(zejména oblast poplatků a tarifů), ochrany před protiprávními činy, předávání statistických údajů apod.

⁹⁴ Tyto letecké svobody bývají zahrnuty i do dvoustranných dohod mezi státy, které jsou smluvními státy Dohody o mezinárodní letecké přepravní službě sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944.

na území smluvního státu. Toto určení se pak zpravidla činí diplomatickou nótou.⁹⁵

3.1.1.2 Derivativní letecké svobody

Mezinárodní úmluvy definují pět leteckých svobod; pro účely pravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb byly od těchto základních leteckých svobod odvozeny letecké svobody, které si některé státy vzájemně poskytují na základě dvoustranných dohod. Právní teorie rozlišuje čtyři více či méně v praxi používané letecké svobody, které pro přehlednost dále nazývá číslovkami v řadě navazující na pět základních leteckých svobod.

3.1.1.2.1 Šestá letecká svoboda

Šestá letecká svoboda představuje přepravu cestujících, nákladu a pošty z jednoho smluvního státu do druhého smluvního státu přes stát státní příslušnosti civilního letadla.⁹⁶ Jedná se tedy o kombinaci čtvrté a třetí svobody (lze rovněž spatřovat určitou podobnost s pátou leteckou svobodou; říká se totiž, že šestá a sedmá letecká svoboda jsou zvláštním užitím velmi obecné páté letecké svobody).

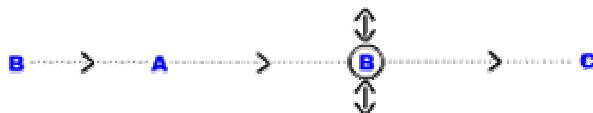
Pokud existují dvoustranné dohody mezi státem státní příslušnosti civilního letadla a oběma dotčenými státy,

⁹⁵ Praxe zná tři typy určení leteckého dopravce: (1) určení jediného leteckého dopravce (nejčastější typ dvoustranné dohody); (2) určení omezeného počtu leteckých dopravců („Bermudský“ typ dvoustranné dohody); a (3) určení neomezeného počtu leteckých dopravců (velmi liberální dvoustranné dohody nebo dvoustranné dohody typu *open skies*). Dále viz např. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 117.

⁹⁶ Například přeprava Paříž – Moskva: linkami společnosti ČSA, a.s. jsou přepravováni cestující z Paříže do Prahy a dále pak z Prahy do Moskvy.

umožňující přepravovat cestující, náklad a poštu dle třetí a čtvrté letecké svobody, panuje obecný názor, že tato přeprava může být provozována (princiálně jde o výkon od nich odvozené šesté letecké svobody) bez výslovného povolení těchto smluvních států; tedy alespoň do té doby, než dvoustranné dohody výslovně výkon šesté letecké svobody nezakáží.⁹⁷

Tato svoboda může, zejména pak u malých států s malým vlastním přepravním potenciálem, ohrozit jejich národní letecké dopravce. Proto, očekávali se, že zahraniční letecký dopravce chce působit na trhu především s využitím šesté letecké svobody, některé státy (pokud výkon šesté letecké svobody přímo ve dvoustranné dohodě nezakáží) se uchylují k ochraně svých zájmů například limitováním kapacit a frekvencí zahraničního leteckého dopravce, tarifními opatřeními apod.



Obrázek č. 6⁹⁸

Šestá letecká svoboda

*Pozn.: (A) smluvní stát; (B) stát státní příslušnosti
civilního letadla; (C) smluvní stát*

3.1.1.2.2 Sedmá letecká svoboda

Sedmá letecká svoboda představuje přepravu cestujících, nákladu a pošty mezi smluvní státy odlišnými od státu státní

⁹⁷ Dále viz HAANAPPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 107.

⁹⁸ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.

příslušnosti civilního letadla. Civilní letadlo je přitom pro tyto účely obvykle trvale deponováno v těchto smluvních státech. Tato letecká svoboda musí být zakotvena ve dvoustranných dohodách mezi státem státní příslušnosti civilního letadla a oběma dotčenými státy.

Vzhledem k tomu, že přeprava cestujících, nákladu a pošty nezačíná ani nekončí ve státu státní příslušnosti civilního letadla, lze sedmou leteckou svobodu rovněž charakterizovat jako speciální typ páté letecké svobody (přeprava však není prováděna ze státu státní příslušnosti civilního letadla ani do něj), popř. i speciální typ šesté letecké svobody (přeprava však není prováděna přes stát státní příslušnosti civilního letadla).⁹⁹

Nejčastěji se této svobody využívá při přepravě nákladu (civilními letadly v nákladní verzi).



Obrázek č. 7¹⁰⁰

Sedmá letecká svoboda

Pozn.: (A) smluvní stát; (B) stát státní příslušnosti civilního letadla; (C) smluvní stát

3.1.1.2.3 Osmá letecká svoboda

Osmou leteckou svobodou je nazvána tzv. kabotáž (angl. *cabotage*), kterou se v oblasti civilního letectví rozumí přeprava cestujících, nákladu a pošty mezi dvěma místy

⁹⁹ Dále viz HAANAPPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space – A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 107.

¹⁰⁰ Dostupný z WWW: <http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>.

na území jednoho státu. Udělování této letecké svobody mezi státy je velmi řídké.

Smluvní státy Pařížské i Chicagské úmluvy si toto právo *a priori* ponechávají ve své kompetenci a vyhrazují jeho výkon svým leteckým dopravcům.¹⁰¹ Smluvní státy si totiž zároveň se stanovením obchodních svobod vymínily právo odmítnout letadlům jiných smluvních států povolení nakládat na jejich území v rámci nepravidelných mezinárodních leteckých dopravních služeb cestujících, náklad nebo poštu a vykládat je na jiném místě jejich území (tzn. kabotáž). Nesmí však také udělit výlučnou výsadu k provozování kabotáže jinému státu (zde bez specifikace „smluvní stát“) nebo jeho letecké společnosti, či opačně od jiného státu takovou výsadu přijmout.¹⁰²

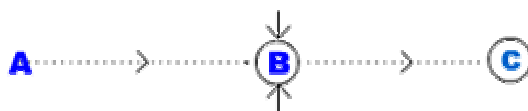
Podle územního rozsahu lze rozlišit „malou“ kabotáž, která představuje přepravu mezi dvěma místy centrálního území státu a „velkou“ kabotáž, kterou je přeprava mezi centrálním územím státu a vzdálenějším ovládaným územím například v zámoří

¹⁰¹ Článek 16 alinea 1 Pařížské úmluvy opravňuje smluvní státy stanovit ve prospěch vlastních letadel výhrady a omezení, pokud jde o zajišťování úplatné přepravy mezi dvěma místy na jejich území; článek 7 Chicagské úmluvy pak opravňuje smluvní státy odmítnout letadlům jiných smluvních států povolení nakládat na jejich území cestujících, náklad a poštu a úplatně je dopravovat do jiného místa na jejich území. Dále viz např. OUTRATA, V. Mezinárodní právo veřejné, 1. vydání, Praha: Orbis, 1960, s. 222 a násl.

¹⁰² Srov. HAANAPPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 107 a násl. Profesor Haanappel poukazuje na nejasnosti spojené s výkladem článku 7 druhé věty Chicagské úmluvy. Závazek států přistupovat při udělování práva kabotáže zahraničním subjektům ke všem smluvním státům nediskriminačně a nevyjasněná situace ohledně sankcí za porušení tohoto závazku snižuje právní jistotu dotčených stran a limituje praktické použití osmé letecké svobody.

(široce pojatá definice termínu území státu umožňuje výklad termínu kabotáž v rozsahu „velké“ kabotáže“).

Mezinárodní dimenze osmé letecké svobody spočívá v tom, že civilní letadlo naloží cestující, náklad a poštu na jednom místě smluvního státu odlišného od státu jeho státní příslušnosti a vyloží je na jiném místě tohoto smluvního státu, přičemž se jedná o část služeb poskytovaných v rámci přepravy ze státu státní příslušnosti civilního letadla do předmětného smluvního státu.



Obrázek č. 8¹⁰³

Osmá letecká svoboda

Pozn.: (A) první místo ve smluvním státě; (B) druhé místo ve smluvním státě; (C) stát státní příslušnosti civilního letadla

3.1.1.2.4 Devátá letecká svoboda

Právní teorie ojediněle definuje i devátou leteckou svobodu, tzv. čistou kabotáž (angl. *stand alone cabotage*). Její podstata spočívá v přepravě cestujících, nákladu a pošty ve smluvní státě odlišném od státu státní příslušnosti civilního letadla, které tuto přepravu provádí, a to bez navázání na přepravu mezi tímto státem a státem státní příslušnosti civilního letadla. Civilní letadlo je tedy při výkonu deváté letecké svobody dlouhodobě deponováno na území smluvního státu.

¹⁰³ Dostupný z WWW: <http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>.



Obrázek č. 9¹⁰⁴

Devátá letecká svoboda

Pozn.: (A) první místo ve smluvním státě; (B) druhé místo ve smluvním státě

3.2 Postavení státu ve vzdušném prostoru nad mořem

3.2.1 Expozice problému

Pojetí mořského mezinárodního práva veřejného původně představovalo jednu z možných variant k uchopení leteckého mezinárodního práva veřejného; další vývoj však znamenal prudký odklon od Grotiusova *Mare liberum*, popř. dalších pojetí, které se tomuto více méně přibližovaly.

Pro vymezení postavení států ve vzdušném prostoru nad mořem v oblastech, které spadají pod jejich úplnou a výlučnou svrchovanost nebo které pod ni naopak nespádají a státy jsou v nich oprávněny nebo povinny k výkonu částečné svrchovanosti a určitých pravomocí jim mezinárodním společenstvím svěřených či jim uznaných, je třeba vzít v úvahu několik mezinárodně právních aktů.

Základní vymezení jednotlivých oblastí moře je obsaženo v Úmluvě Organizace spojených národů o mořském právu sjednané v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982 (dále jen „Úmluva UNCLOS III“).¹⁰⁵ Úmluvu UNCLOS III je třeba

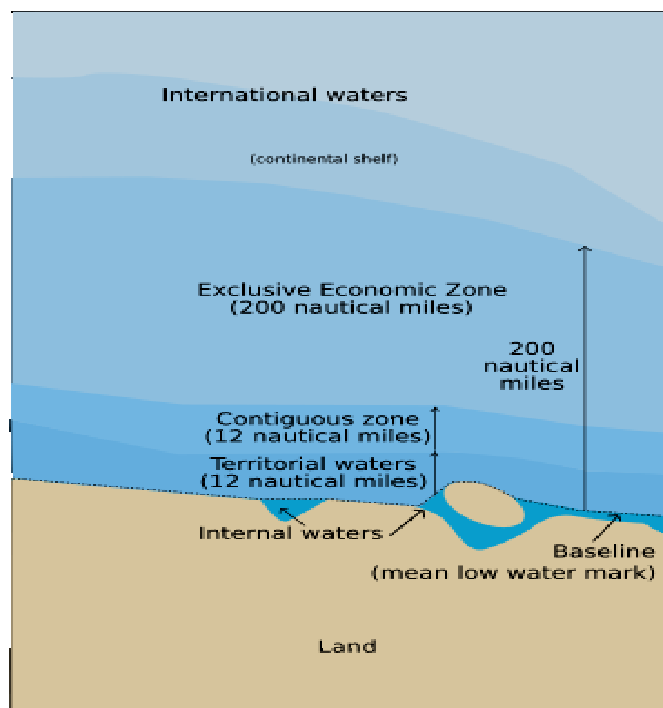
¹⁰⁴ Dostupný z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/freedoms.htm>>.

¹⁰⁵ Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu sjednaná v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982 (angl. *United Nations Convention*

konfrontovat s dřívějšími mezinárodně právními akty, a to především s Chicagskou úmluvou a souborem mezinárodních smluv sjednaných v Ženevě dne 29. dubna 1958 - Úmluvou o pobřežních vodách a pásmu přilehlém, Úmluvou o pevninské mělčině, Úmluvou o volném moři a Úmluvou o rybolovu a ochraně biologického bohatství volného moře (známé jako UNCLOS I).¹⁰⁶

on the *Law Of the Sea* - UNCLOS III, označena jako „třetí“ dle pořadí konference Organizace spojených národů o mořském právu (angl. *United Nations Conference on the Law of the Seas*), na které byla tato sjednána, byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 240/1996 Sb. Ratifikační listina České republiky byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů dne 21. června 1996. Úmluva UNCLOS III vstoupila v platnost na základě svého článku 308 odstavec 1 dnem 16. listopadu 1994; pro Českou republiku vstoupila v platnost podle odstavce 2 téhož článku dnem 21. července 1996.

¹⁰⁶ Angl. *United Nations Conventions on the Law Of the Sea* - UNCLOS I, označena jako „první“ dle pořadí konference Organizace spojených národů o mořském právu (angl. *United Nations Conference on the Law of the Seas*), na které byly tyto sjednány. Úmluva o pobřežních vodách a pásmu přilehlém (angl. *Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone*) vstoupila v platnost dne 10. září 1964 (ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod číslem 101/1965 Sb.); Úmluva o pevninské mělčině (angl. *Convention on the Continental Shelf*) vstoupila v platnost dne 10. června 1964 (ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod číslem 144/1964 Sb.); Úmluva o volném moři (angl. *Convention on the High Seas*) vstoupila v platnost dne 30. září 1962 (ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod číslem 92/1964 Sb.); a Úmluva o rybolovu a ochraně biologického bohatství volného moře (angl. *Convention on Fishing and Conservation of Living Resources of the High Seas*) vstoupila v platnost dne 20. března 1966 (Česká republika se smluvním státem této úmluvy nestala).



Obrázek č. 10¹⁰⁷
 Horizontální rozdělení moře

3.2.2 Vzdušný prostor nad mořem - horizontální rozdělení

3.2.2.1 Vzdušný prostor nad pobřežním mořem

Státy při dojednávání konečného textu Úmluvy UNCLOS III, jak je uvedeno již v její preambuli, vedeny přáním urovnat v duchu vzájemného porozumění všechny otázky týkající se námořního práva, definovaly územní rozsah svrchovanosti pobřežního státu, a to, alespoň pokud jde o vzdušný prostor nad jeho pobřežním mořem (angl. *territorial sea*), analogicky s tím, jak definuje rozsah svrchovanosti takového státu Chicagská úmluva.¹⁰⁸ Obyčejové pravidlo mezinárodního práva

¹⁰⁷ Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/Territorial_waters>.

¹⁰⁸ Článek 2 Úmluvy UNCLOS III.

veřejného¹⁰⁹ v tomto případě však bylo smluvně modifikováno nově stanovenými pravidly pro určení maximální hranice pobřežního moře; státy si tak výslovně vyhradily právo stanovit šíři svého pobřežního moře, a to až do 12 námořních mil měřených od základních linií (angl. *baselines*) pobřežního státu.¹¹⁰

Skutečná šíře pobřežního moře není stanovena *ipso iure*; pobřežní státy si tak omezení pouze maximální šíří pobřežního moře musí stanovit jeho skutečnou šíři samy.¹¹¹ V případě, že

¹⁰⁹ Toto obyčejové pravidlo z konce 18. století stanovilo, že pobřežní moře může být široké maximálně 3 námořní míle (1 námořní míle je 1 852 metrů); vzdálenost 3 námořních mil od pevninského území pobřežního státu totiž odpovídala maximálnímu dostřelu tehdejších lodních děl.

¹¹⁰ Obvyklá základní linie pro měření šíře pobřežního moře je linií největšího odlivu (angl. *low-water line*) podél pobřeží, jak je zakreslena na námořních mapách velkého měřítka, které jsou úředně uznány pobřežním státem (článek 5 Úmluvy UNCLOS III). V místech, kde je pobřeží velmi členité a má hluboké zářezy nebo kde je pás ostrovů podél pobřeží v jeho bezprostřední blízkosti, se použije metoda přímých základních linií spojujících příslušné body (článek 7 Úmluvy UNCLOS III).

Specifické postupy při stanovení základní linie se použijí zejména u ústí řek (článek 9 Úmluvy UNCLOS III), zálivů (článek 10 Úmluvy UNCLOS III), přístavů (článek 11 Úmluvy UNCLOS III) a rejď (článek 12 Úmluvy UNCLOS III).

Institut základních linií je klíčový nejen pro vymezení hranice mezi pevninským územím pobřežního státu, včetně jeho vnitřních vod, a pobřežním mořem, ale i pro vymezení šíře ostatních oblastí a zón moře (tj. přilehlé zóny, výlučné ekonomické zóny, kontinentálního šelfu a volného moře). Dále viz např. JENNINGS, R., WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*, 9th ed., London: Longman, 1996, s. 600 a násl.

¹¹¹ Některé státy si nárokují pobřežní moře v menší šíři (například 3 námořní míle), jiné však i v šíři větší, než umožňuje Úmluva UNCLOS III. Některé státy sousedící s dvěma a více moři vymezují své pobřežní moře u každého z nich v rozdílné šíři. Určité odchylky z jinak státem jednotně

jde o sousední nebo protilehlé státy, musí tyto při stanovování šíře pobřežního moře rovněž respektovat tzv. střední linii,¹¹² pokud si neujednaly dvoustrannou nebo mnohostrannou mezinárodní smlouvu jinak, nebo pokud není z historických důvodů nebo pro jiné zvláštní okolnosti nutné vymezit hranice pobřežního moře odlišně.¹¹³

Skutečnost, že Úmluva UNCLOS III, alespoň co se definice územního rozsahu svrchovanosti státu nad jeho pobřežním mořem týče, nešla nad rámec stanovený v Chicagské úmluvě a skutečnost, že se státy zavázaly vykonávat tuto svrchovanost nad svým pobřežním mořem jak v souladu s pravidly obsaženými v Úmluvě UNCLOS III, tak v souladu s jinými pravidly mezinárodního práva, naznačuje, že si tyto plně uvědomovaly existenci dříve vzniknuvších mezinárodně právních aktů regulujících právní vztahy s danou oblastí úzce související.

Chicagská úmluva však definuje území státu čistě pro potřeby vymezení úplné a výlučné svrchovanosti státu v jeho vzdušném prostoru a neklade si za cíl postihnout

stanovené šíře jeho pobřežního moře lze rovněž vyzorovat, pokud jde o průlivy nebo ústí některých řek.

Dále se lze setkat i s případy, že šíře pobřežního moře toho kterého státu nekoresponduje (tj. je menší) s šíří vzdušného prostoru, ve kterém tento stát vykonává svá svrchovaná práva, zejména reguluje civilní letectví. Dle názoru autora této práce je posledně zmíněný přístup v rozporu s pravidly obsaženými jak v Chicagské úmluvě, tak v Úmluvě UNCLOS III, a to i kdyby hranice vzdušného prostoru, ve kterých tento stát vykonává svrchovaná práva odvozená od práv pobřežního státu nad jeho pobřežním mořem, nepřesáhla maximální hranici pobřežního moře stanovenou Úmluvou UNCLOS III, tj. 12 námořních mil. Stanovením šíře pobřežního moře se totiž stát nemůže vzdát odpovědnosti vztahující se k některé z jeho složek (vzdušný prostor, moře, mořské dno nebo jeho podzemí).

¹¹² Střední linie je taková linie, jejíž každý bod je ve stejné vzdálenosti od nejbližšího bodu na základních liniích, od nichž se měří šíře pobřežního moře každého z obou států (článek 15 Úmluvy UNCLOS III).

¹¹³ Článek 15 Úmluvy UNCLOS III.

jakákoliv specifika mořského práva - svrchovanost, kterou pobřežní stát vykonává nad pobřežním mořem je totiž ve srovnání se svrchovaností, kterou tento vykonává nad ostatními částmi svého území modifikována, a to zejména institutem pokojného proplutí pobřežním mořem vyplývajícím z obyčejového práva.¹¹⁴ Výkon svrchovaných práv pobřežního státu nad jeho pobřežním mořem je tak ve svém rozsahu ve srovnání s výkonem jeho svrchovaných práv ve vzdušném prostoru nad tímto pobřežním mořem omezen.¹¹⁵

Nutno při této příležitosti rovněž poznamenat, že některé státy jednostranně vyhlásily tzv. identifikační pásmo protivzdušné obrany (angl. *air defence identification zone*), které sahá daleko za hranici pobřežního moře (například až do vzdálenosti 200 námořních mil od základních linií pobřežního státu). Letadla při vstupu do tohoto pásma jsou povinna oznámit svou přítomnost příslušným úřadům státu.¹¹⁶

¹¹⁴ Lodě všech států mají právo pokojného proplutí pobřežním mořem (článek 17 a násl. Úmluvy UNCLOS III). Výkon tohoto práva lze považovat za omezení výkonu výlučné svrchovanosti pobřežního státu nad pobřežním mořem; pobřežní stát však může v mezinárodních akty dovoleném rozsahu přijímat právní předpisy, které pokojné proplutí jeho pobřežním mořem regulují. Pobřežní státy však nemohou odepřít nebo omezit právo pokojného proplutí a formálně nebo fakticky diskriminovat cizí lodě.

¹¹⁵ Srov. s MILDE, M. United Nations Convention on the Law of the Sea - Possible Implications for International Air Law. *Annals of Air and Space Law*. 1983, vol. VI, s. 182.

¹¹⁶ Dle profesora Haanapela tento přístup některých států (například Spojených států a Kanady) lze odůvodnit nikoli ustanoveními Chicagské úmluvy, nýbrž právem na sebeobranu podle článku 51 Charty Organizace spojených národů. Dále viz HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 18-19.

3.2.2.2 Vzdušný prostor nad přilehlou zónou

Úmluva UNCLOS III přilehlou zónu (angl. *contiguous zone*) definuje jako pásmo přiléhající k pobřežnímu moři, v němž pobřežnímu státu přináležejí práva provádět kontrolu potřebnou k zabránění porušování jeho celních, finančních, přistěhovaleckých nebo zdravotnických předpisů a k trestání jejich porušení, obě na jeho území nebo v pobřežním moři (účinky uvedených protiprávních jednání tedy musí směřovat na pevninské území pobřežního státu a jeho pobřežní moře). Přilehlá zóna se pak nesmí prostírat dále než 24 námořních mil měřených od základních linií pobřežního státu.¹¹⁷

Přestože Úmluva o pobřežních vodách a pásmu přilehlém sjednaná v Ženevě dne 29. dubna 1958 přilehlou zónu *expressis verbis* označuje jako součást volné moře¹¹⁸ a Úmluva UNCLOS III tak již dále výslovně nečiní, nelze dnes přilehlou zónu bez dalšího považovat za oblast *sui generis*.¹¹⁹ Výkladem Úmluvy

¹¹⁷ Článek 33 Úmluvy UNCLOS III.

¹¹⁸ Článek 24 Úmluvy o pobřežních vodách a pásmu přilehlém sjednané v Ženevě dne 29. dubna 1958. Dále viz např. FELL, L.C. *Maritime Contiguous Zones Source. Michigan Law Review*. 1964, vol. 62, no. 5, s. 848-864.

¹¹⁹ Přilehlá zóna byla Úmluvou o pobřežních vodách a pásmu přilehlém sjednanou v Ženevě dne 29. dubna 1958 definována jako pásmo volného moře přiléhající k pobřežnímu moři, jehož maximální šíře je 12 námořních mil od základní čáry, od které se měří pobřežní moře. Tato hranice byla Úmluvou UNCLOS III posunuta na 24 námořních mil. Vzhledem k tomu, že jinak byla úprava přilehlé zóny v Úmluvě UNCLOS III ponechána beze změny a že dle článku 311 odstavce 2 Úmluvy UNCLOS III nemění Úmluva UNCLOS III práva a závazky vyplývající z jiných dohod, které jsou s ní slučitelné a které se nedotýkají užívání práv nebo plnění závazků jinými smluvními státy dle ní, se autor této práce domnívá, že s výhradou současné kategorizace stejného území jako výlučné ekonomické zóny, zůstává přilehlá zóna, popř. její část, součástí volného moře.

Dále srov. s JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*. 9th ed., London : Longman, 1996. s. 626. Kvůli vzniku nového

UNCLOS III¹²⁰ lze totiž dospět k názoru, že přilehlá zóna je stále součástí volného moře, avšak pouze tehdy, pokud pobřežní stát nevyužije svého práva stanovit výlučnou ekonomickou zónu nebo ji nestanoví širší, než je maximální šíře přilehlé zóny.

Právní status vzdušného prostoru nad územím spadajícím do přilehlé zóny je v tomto případě odvislý od reálného právního statusu tohoto území.

3.2.2.3 Vzdušný prostor nad průlivy

Novou kvalitu, kterou Úmluva UNCLOS III přidala ke stávající úpravě režimu vzdušného prostoru, představuje právní úprava režimu přeletu nad průlivy používanými pro mezinárodní plavbu (angl. *straits used for international navigation*).¹²¹ Tato právní úprava představuje nejen určitý průlom do právního statusu vod tyto průlivy tvořících a do výkonu svrchovanosti a jurisdikce hraničících států nad nimi, ale i průlom do právního statusu vzdušného prostoru nad těmito vodami a do výkonu svrchovanosti a jurisdikce států v tomto vzdušném prostoru. Úmluva UNCLOS III nicméně sama zároveň zužuje rozsah působnosti nové úpravy; tímto zohledňuje zejména závazky plynoucí státům z dříve sjednaných mezinárodních smluv a *status quo*, pokud jde o začlenění vnitřních vod uvnitř průlivu.

Zvláštní režim se vztahuje na průlivy, kterých se používá pro mezinárodní plavbu mezi jednou částí volného moře nebo výlučné ekonomické zóny a jinou takovou částí. Letadlům

institutu výlučné ekonomické zóny není v Úmluvě UNCLOS III přilehlá zóna již označena za součást volného moře.

¹²⁰ A *contrario* článku 86 Úmluvy UNCLOS III.

¹²¹ Článek 34 a násl. Úmluvy UNCLOS III.

bez ohledu na jejich státní příslušnost musí být umožněn nepřerušovaný a rychlý tranzitní přelet (angl. *transit passage*) nad těmito průlivy;¹²² toto právo lze chápat jako kompromis mezi volnějším režimem aplikovaným ve vzdušném prostoru nad volným mořem, popř. výlučnou ekonomickou zónou, a režimem vzdušného prostoru striktně regulovaným územními státy. Případný vstup do vzdušného prostoru územního státu hraničícího s průlivem je pak odvislý od dodržování pravidel tímto státem stanovených.

Výkonu práva tranzitního přeletu vzdušným prostorem nad průlivy odpovídají taxativně stanovené povinnosti chovat se předepsaným způsobem. Letadla při tranzitním přeletu tak musí nad průlivy:

- přeletět bez prodlení,
- zdržet se hrozby silou či použití síly proti svrchovanosti, územní celistvosti nebo politické nezávislosti států, které hraničí s průlivy,
- zdržet se jakéhokoli jiného způsobu porušování zásad mezinárodního práva zakotvených v Chartě Organizace spojených národů,
- zdržet se jakékoli jiné činnosti než činnosti související s normálními způsoby nepřerušovaného a urychleného přeletu, s výjimkou případů vyvolaných vyšší mocí nebo stavem nouze,
- respektovat pravidla stanovená Úmluvou UNCLOS III,
- pokud jde o civilní letadla, dodržovat pravidla týkající se vzdušné dopravy stanovená Mezinárodní organizací

¹²² Podle článku 38 odstavce 1 Úmluvy UNCLOS III se toto pravidlo nepoužije, pokud je průliv vytvořen v rámci jednoho státu ostrovem a jeho pevninským územím a pokud zároveň existuje stejně vhodná trasa po volném moři nebo výlučné ekonomické zóně.

pro civilní letectví; pokud jde o letadla státní, podřídit se obvyklým bezpečnostním opatřením a v každé situaci dbát na bezpečnost plavby,

- sledovat rádiovou frekvenci určenou příslušným mezinárodním orgánem pro kontrolu letecké dopravy nebo příslušnou mezinárodní rádiovou frekvenci pro stav nouze.

Při respektování zásady nediskriminace a práva tranzitního přeletu ve vzdušném prostoru nad průlivy bez jeho odepření, porušení nebo omezení mohou státy, které s těmito průlivy hraničí, přijímat právní předpisy týkající se přeletu nad nimi, a to zejména pokud jde o bezpečnost, ochranu životního prostředí (zejména zabraňování, snížení a kontrola znečišťování v průlivu) a porušování celních, finančních, přistěhovaleckých nebo zdravotnických předpisů při nakládání nebo vykládání zboží, peněz a osob. Tyto právní předpisy musí být řádně publikovány, aby se s nimi dotčené subjekty mohly včas seznámit.

Za ztráty a škody, které vzniknou hraničícímu státu v souvislosti s porušením jeho právních předpisů, jakož i pravidel Úmluvy UNCLOS III upravujících právní status vod tvořících průlivy používané pro mezinárodní plavbu nese mezinárodní odpovědnost stát, jehož státní příslušnost letadlo, které tyto škody či ztráty způsobilo, má. Státy, které s průlivy hraničí, na druhou stranu zase nemohou bránit tranzitnímu přeletu a jsou samy povinny náležitě oznámit veškerá jim známá nebezpečí, která ohrožují přelet ve vzdušném prostoru nad průlivem. Tranzitní přelétávání nemůže být ani přerušeno.

3.2.2.4 Vzdušný prostor nad souostrovními státy

Souostrovím (angl. *archipelago*) se rozumí skupina ostrovů, včetně částí ostrovů, vzájemně spojených vodami a jinými

přírodními útvary, které navzájem tak úzce souvisejí, že takové ostrovy, vody a jiné přírodní útvary tvoří jediný geografický, ekonomický a politický celek nebo byly za takový celek historicky považovány. Souostrovním státem (angl. *archipelagic state*) je pak stát, který se skládá z jednoho nebo více souostroví a který přitom může zahrnovat další ostrovy.¹²³

Pro vymezení souostrovních vod (angl. *archipelagic waters*) a vzdušného prostoru nad nimi je rozhodné vytýčení souostrovních přímých základních linií.¹²⁴ Od těchto základních linií se teprve měří šíře pobřežního moře, přilehlé zóny, výlučné ekonomické zóny a kontinentálního šelfu. Souostrovní stát tak vykonává svá svrchovaná práva ve vzdušném prostoru nad souostrovními vodami, tj. vodami ohraničenými základními liniemi.

¹²³ Článek 46 Úmluvy UNCLOS III.

¹²⁴ Tyto základní linie mohou být vytýčeny mezi nejzazšími body nejzazších ostrovů a osýchajících útesů souostroví, přičemž musí zahrnovat hlavní ostrovy a oblast, kde se poměr vodní plochy a souše, včetně atolů, pohybuje v rozmezí mezi 1:1 a 9:1. Podle článku 47 odstavce 4 Úmluvy UNCLOS III se základní linie nesmějí vytyčovat od vynořujících se vyvýšenin a k nim, pokud na nich nebyly postaveny majáky nebo podobná zařízení, která jsou trvale nad úrovní moře, nebo kde vynořující se vyvýšenina leží zcela nebo zčásti v takové vzdálenosti od nejbližšího ostrova, která nepřesahuje šíři pobřežního moře. Délka základních linií nesmí přesáhnout 100 námořních mil s tou výjimkou, že až 3 % celkového počtu základních linií uzavírajících souostroví mohou tuto délku překročit až do maximální délky 125 námořních mil (článek 47 odstavec 2 Úmluvy UNCLOS III). Vytýčené základní linie se přitom nesmějí podstatněji vychylovat od celkové konfigurace souostroví.

V případech, kdy část souostrovních vod souostrovního státu leží mezi dvěma částmi bezprostředně přilehlého sousedního státu, jsou nadále zachovávána a respektována stávající práva a veškeré jiné oprávněné zájmy, které tento druhý stát tradičně měl v těchto vodách, jakož i veškerá práva zakotvená v dohodě mezi těmito státy.

Modifikovaný právní status souostrovních vod a výkon svrchovanosti souostrovního státu nad nimi se odráží i do právního statusu vzdušného prostoru nad těmito vodami a výkonu svrchovanosti souostrovního státu v něm.¹²⁵ Klíčovým momentem této modifikace je v tomto případě zvláštní režim proplutí souostrovními námořními koridory (angl. *archipelagic sea lanes*).

Souostrovní státy, které jsou zároveň smluvními státy Úmluvy UNCLOS III, si stipulovaly právo určit námořní koridory a letecké koridory (angl. *air routes*) nad nimi¹²⁶ za účelem zajistit nepřerušované, rychlé a nebráněné tranzitní proplouvání cizích lodí jejich souostrovními vodami a přilehlým pobřežním mořem a přelet letadel nad nimi, a to pro všechny lodě a letadla bez rozdílu jejich státu vlajky a státní příslušnosti.

V případě, že souostrovní státy uvedeného práva nevyužijí a námořní koridory a letecké koridory neurčí, platí, že právo proplutí souostrovními námořními koridory či právo přeletu nad nimi může být vykonáváno po trasách obvykle používaných pro mezinárodní plavbu.¹²⁷

Pokud jde o letadla, vztahují se na ně při přeletu analogicky pravidla tranzitního přeletu nad průlivy používanými pro mezinárodní plavbu. Tato jsou tedy povinna:

¹²⁵ Článek 49 odstavec 4 Úmluvy UNCLOS III.

¹²⁶ Námořní a letecké koridory jsou určeny sérií nepřerušovaných axiálních linií od vstupních bodů průjezdových tras k výstupním bodům a zahrnují všechny obvyklé průjezdní trasy pro mezinárodní plavbu nebo přelet nad souostrovními vodami. Proplouvající loď a přelétávající letadlo se nesmí odchýlit od axiální linie více než o 25 námořních mil na jednu či na druhou stranu, přičemž se nesmějí dostat k pobřeží na vzdálenost, která je bližší, než je 10 % vzdálenosti mezi nejbližšími body na ostrovech hraničících s námořním koridorem (dále viz článek 53 Úmluvy UNCLOS III).

¹²⁷ Článek 53 odstavec 12 Úmluvy UNCLOS III.

- přeletět bez prodlení,
- zdržet se hrozby silou či použití síly proti svrchovanosti, územní celistvosti nebo politické nezávislosti souostrovního státu,
- zdržet se jakéhokoli jiného způsobu porušování zásad mezinárodního práva zakotvených v Chartě Organizace spojených národů,
- zdržet se jakékoli jiné činnosti než činnosti související s normálními způsoby nepřerušovaného a urychleného přeletu, s výjimkou případů vyvolaných vyšší mocí nebo stavem nouze,
- respektovat pravidla stanovená Úmluvou UNCLOS III,
- pokud jde o civilní letadla, dodržovat pravidla týkající se vzdušné dopravy stanovená Mezinárodní organizací pro civilní letectví; pokud jde o letadla státní, podřídit se obvyklým bezpečnostním opatřením a v každé situaci dbát na bezpečnost plavby,
- sledovat rádiovou frekvenci určenou příslušným mezinárodním orgánem pro kontrolu letecké dopravy nebo příslušnou mezinárodní rádiovou frekvenci pro stav nouze.

Souostrovní státy jsou rovněž oprávněny při tranzitním přeletu vyžadovat po letadlech plnění povinností stanovených v řádně publikovaných právních předpisech zejména z oblasti bezpečnosti, ochrany životního prostředí a zamezení protiprávního nakládání a vykládání zboží, peněz nebo osob. Tyto povinnosti se musí vztahovat na všechna letadla bez rozdílu (zásada nediskriminace) a nesmí ve skutečnosti vést k odepření, porušení nebo omezení práva tranzitního přeletu nad souostrovními vodami. Souostrovní státy rovněž nemohou tranzitní přelétávání přerušit, ani jednotlivým přeletům bránit; k tomu jsou však samy povinny náležitě

oznámít veškerá jim známá nebezpečí, která takové přelety ohrožují.

Stejně jako v případě přeletu nad průlivy používanými pro mezinárodní plavbu, ztráty a škody vzniknuvší souostrovnímu státu v souvislosti s tranzitním přeletem letadla ve vzdušném prostoru nad souostrovními vodami jdou na vrub státu, jehož státní příslušnost toto letadlo má.

3.2.2.5 Vzdušný prostor nad výlučnou ekonomickou zónou

Výlučnou ekonomickou zónou (angl. *exclusive economic zone*) se rozumí oblast za pobřežním mořem, která je k němu zároveň přilehlá, ne širší než 200 námořních mil od základních linií, od nichž se měří pobřežní moře.¹²⁸ Výlučná ekonomická zóna v sobě obvykle zahrnuje rovněž přilehlou zónu a jako taková není součástí volného moře.¹²⁹ Jak již z názvu tohoto institutu

¹²⁸ Záleží na uvážení pobřežního státu, zda a v jaké šíři výlučnou ekonomickou zónu stanoví. Omezen je přitom pouze její maximální šíří, tj. 200 námořními mílemi měřenými od základních linií, od nichž se měří šíře pobřežního moře (článek 57 Úmluvy UNCLOS III) a právy států, které mají protilehlá nebo sousedící pobřeží (článek 74 Úmluvy UNCLOS III). Dále viz např. BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 6th ed., New York : Oxford University Press, 2003. s. 213-214.

¹²⁹ Specifický status výlučné ekonomické zóny je potvrzen článkem 86 Úmluvy UNCLOS III. Tento sice připouští určitou režimovou příbuznost výlučné ekonomické zóny a volného moře (například většina svobod požívaných všemi státy, tj. státy s přístupem k moři i státy vnitrozemskými, je totiž společná oběma z těchto kategorií), nicméně určitá omezení práv a svobod (ekonomického charakteru) všech států ve prospěch pobřežního státu výlučnou ekonomickou zónu vyčleňují z obecné charakteristiky volného moře (*res communis omnium*).

Autor této práce se domnívá, že oblast výlučné ekonomické zóny nemůže být nadále považována za součást volného moře, neboť její smluvně stanovený právní režim výrazně pozměnil její právní status. Úmluva UNCLOS III tak

vyplývá, nejedná se o jakoukoliv výlučnou zónu toho kterého pobřežního státu, ve které by tento mohl vykonávat svá svrchovaná práva bez dalšího, nýbrž o zónu ekonomickou, ve které jsou některá ekonomická práva přiznána výlučně tomuto státu.

Tato oblast podléhá zvláštnímu právnímu režimu, podle něhož se práva a jurisdikce pobřežního státu a práva a svobody jiných států řídí pravidly Úmluvy UNCLOS III.

vytvořila oblast *sui generis*, čímž změnila do té doby platné, dříve kodifikované obyčejové právo. Zmíněnou kodifikací obyčejového práva je Úmluva o volném moři sjednaná v Ženevě dne 29. dubna 1958, která v článku 1 stanoví, že pojem volné moře se vztahuje na všechny části moře, které nejsou zahrnuty do pobřežního moře nebo do vnitrozemských vod některého státu.

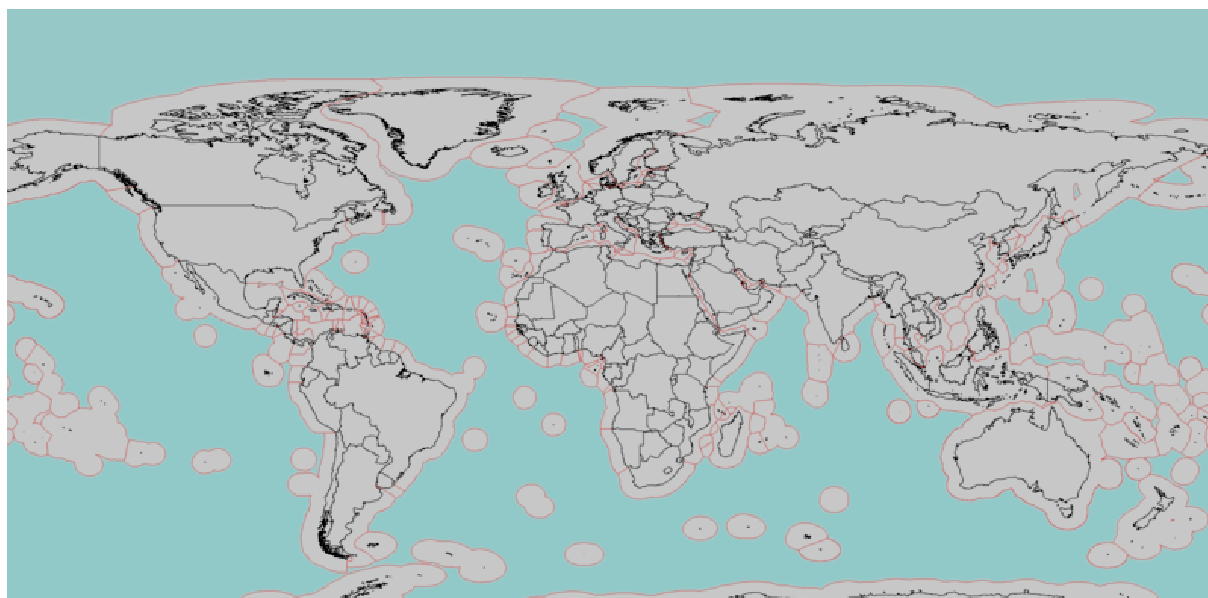
Názor autora této práce je podpořen rovněž skutečností, že v souladu s článkem 311 Úmluvy UNCLOS III má Úmluva UNCLOS III mezi smluvními státy přednost před ženevskými úmluvami o mořském právu ze dne 29. dubna 1958.

Dále srov. i např. s WASSENBERGH, H. *The Status and Use of an Airport on an Artificial Island. Air & Space Law*. 1999, vol. XXIV, no. 4/5, s. 177; JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*. 9th ed., London : Longman, 1996. s. 724-726 a 730-731; a EVANS, M.D. *International Law*. 1st ed., New York : Oxford University Press, 2003. s. 644-646. Skupina G77 se na tomto přístupu k výlučné ekonomické zóně rovněž shodla - dále viz HAILBRONNER, K. *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea. The American Journal of International Law*. 1983, vol. 77, no. 3, s. 504.

Někteří autoři však naopak dále považují výlučnou ekonomickou zónu za součást volného moře. Tento závěr se pravděpodobně opírá o premisu, že zavedení nového institutu (článek 55 a násl. Úmluvy UNCLOS III) - který je charakteristický „pouze“ dílčími odlišnostmi od charakteristik oblasti volného moře - nemá zásadní vliv na tradiční kategorizaci oblastí moře, dle které byla oblast do 200 námořních mil od základních linií, od nichž se měří pobřežní moře, považována za volné moře - dále viz např. POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 131.

Nad touto otázkou nepanuje shoda ani mezi jednotlivými členy mezinárodního společenství.

Specifičnost tohoto právního režimu spočívá zejména v přiznání určitých svrchovaných práv pobřežnímu státu, a to ve sféře průzkumu a využívání přírodních zdrojů vod, mořského dna a podzemí a jiných činností hospodářského průzkumu a využívání zóny (například výroba energie), a v jeho jurisdikci, pokud jde o zřizování a využívání umělých ostrovů, zařízení a staveb, vědeckého výzkumu a ochrany a uchování mořského prostředí. Pobřežní stát však zároveň musí při výkonu těchto práv a povinností přihlížet k právům a povinnostem jiných států a jednat způsobem slučitelným s Úmluvou UNCLOS III.¹³⁰



Obrázek č. 11¹³¹
Výlučná ekonomická zóna

Jiné státy ve výlučné ekonomické zóně požívají určitých svobod, k nimž patří zejména svoboda plavby a svoboda přeletu letadel ve vzdušném prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou;

¹³⁰ Článek 56 Úmluvy UNCLOS III.

¹³¹ Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/Exclusive_Economic_Zone>.

Úmluva UNCLOS III dále připouští i jiné způsoby využívání moře týkající se například těch mezinárodním právem uznávaných a s Úmluvou UNCLOS III slučitelných svobod, které jsou spojeny s provozem lodí a letadel. Pokud pobřežní stát v souladu s Úmluvou UNCLOS III a jinými pravidly mezinárodního práva přijal právní předpisy, které se výše uvedených svobod dotýkají, musí k nim všechny státy při jejich výkonu náležitě přihlížet.¹³²

Svoboda přeletu letadel ve vzdušném prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou je tak jednou ze svobod, které každý stát, ať již pobřežní nebo vnitrozemský, může ve výlučné ekonomické zóně požívat.¹³³ Byť je tato svoboda vykonávána zpravidla ve stejném rozsahu jako nad volným mořem (viz dále), přelet letadel ve vzdušném prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou obecně může být v určitých situacích regulován předpisy pobřežního státu - a *contrario*, výkon svrchovaných práv a jurisdikce pobřežního státu ve výlučné ekonomické zóně může ovlivnit režim vzdušného prostoru nad ním, pokud jde o přelet letadel (například problematika umělých ostrovů, zařízení a staveb).

Formulace zvolená v Úmluvě UNCLOS III neumožňuje zcela jasný výklad toho, jak práva třetích států ve vzdušném prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou jsou v relaci k právům států ve vzdušném prostoru nad volným mořem omezena co do rozsahu, pokud jde o pohyb letadel. Vzdušný prostor nad volným mořem totiž všechny státy mohou využívat mimo jiné

¹³² Článek 58 Úmluvy UNCLOS III.

¹³³ Úmluva UNCLOS III v článku 58 odstavci 1 označuje svobody, kterých každý stát je oprávněn požívat ve výlučné ekonomické zóně, odkazem na článek 87 Úmluvy UNCLOS III, který se primárně vztahuje ke svobodám, jichž všechny státy požívají na volném moři. Vzhledem k tomu, že některé z těchto svobod přímo zasahují do výlučné pravomoci pobřežního státu, jsou ty, kterých jiné státy požívají, ve stejném odstavci zároveň výslovně vyjmenovány.

pro vojenská cvičení, průzkumy apod. - samozřejmě za předpokladu, že jsou tyto způsoby využití vzdušného prostoru nad volným mořem legální a že je při jeho využívání kladen náležitý zřetel na práva a zájmy třetích států.¹³⁴

Pokud jde o otázku, jaká pravidla se budou na letadla při jejich pohybu (ať již jakémkoli) ve vzdušném prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou primárně vztahovat, dostáváme se opět do argumentačních potíží. Rozsah použití pravidel vytvořených Mezinárodní organizací pro civilní letectví je totiž místně vymezen pouze na vzdušný prostor nad svrchovaným územím států a na vzdušný prostor nad volným mořem (viz dále). K nalezení odpovědi tak nepřispěje ani povinnost smluvních států Chicagské úmluvy zajistit, aby se letadla, která nesou jejich státní příslušnost, kdekoli podrobila místně platným pravidlům a předpisům týkajícím se letu a pohybu letadel.¹³⁵

Na druhou stranu způsob, jakým je výlučná ekonomická zóna v Úmluvě UNCLOS III upravena,¹³⁶ umožňuje, aby se při praktické

¹³⁴ Dále viz např. HAILBRONNER, K. Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea. *The American Journal of International Law*. 1983, vol. 77, no. 3, s. 503.

¹³⁵ Článek 12 Chicagské úmluvy stanoví: *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 (rozuměj volném moři - pozn. autora této práce) 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.*

¹³⁶ Články 58 odstavce 1 a 2 Úmluvy UNCLOS III. Například dle článku 58 odstavce 2 Úmluvy UNCLOS III se články 88 až 115 Úmluvy UNCLOS III a ostatní související pravidla mezinárodního práva použijí na výlučnou

aplikaci některá pravidla vztahující se k volnému moři použila rovněž na výlučnou ekonomickou zónu.

3.2.2.5.1 Vzdušný prostor nad umělými ostrovy, zařízeními a stavbami

Pobřežní stát má výlučné právo ve výlučné ekonomické zóně budovat, povolovat a řídit stavbu, činnost a užívání umělých ostrovů, zařízení a staveb pro hospodářské účely a zařízení a staveb, které mohou zasahovat do výkonu jeho práv v této zóně.¹³⁷ Pobřežní stát má rovněž jurisdikci nad takovými umělými ostrovy, zařízeními a stavbami, včetně jurisdikce, pokud jde o celní, finanční, zdravotnické, bezpečnostní a přistěhovalecké předpisy.¹³⁸ Přestože umělé ostrovy, zařízení a stavby nejsou státním územím pobřežního státu, z výlučného práva řídit jejich užívání, výkonu výlučné jurisdikce nad nimi a s tím spojené odpovědnosti za tyto vyplývá, že pobřežní státy jsou oprávněny na těchto umělých ostrovech, zařízeních a stavbách aplikovat některé předpisy a že jiné subjekty jsou povinny se těmito předpisy řídit.

V souladu s Úmluvou UNCLOS III tedy bude pobřežní například v případě, že na takovém umělém ostrově vybuduje letiště, oprávněn aplikovat vlastní pravidla, která jsou spojená s jeho provozem (zejména bezpečnostní předpisy). Jiné předpisy pobřežního státu pak zde budou aplikovány zejména v situacích, které se svými důsledky dotýkají práv, právem chráněných zájmů a povinností pobřežního státu (aplikace

ekonomickou zónu potud, pokud nejsou neslučitelná s tou částí Úmluvy UNCLOS III, která upravuje výlučnou ekonomickou zónu.

¹³⁷ Článek 60 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III.

¹³⁸ Článek 60 odstavec 2 Úmluvy UNCLOS III.

celních a přistěhovaleckých předpisů na cestující, kteří z letiště směřují do pobřežního státu apod.).¹³⁹

Vzhledem k tomu, že letiště vybudované na umělém ostrově ve výlučné ekonomické zóně se nenachází na státním území pobřežního státu, mělo by být otevřeno k volnému použití v souladu s principem nediskriminace všem smluvním státům Úmluvy UNCLOS III.

Na pohyb letadel ve vzdušném prostoru nad takovým letištěm se pak v souladu s výše uvedenými předpoklady budou primárně aplikovat pravidla stanovená pro jejich pohyb ve vzdušném prostoru nad volným mořem.¹⁴⁰

3.2.2.6 Vzdušný prostor nad kontinentálním šelfem

Dle definice obsažené v Úmluvě UNCLOS III kontinentální šelf (angl. *continental shelf*) pobřežního státu zahrnuje mořské dno a podzemí podmořských oblastí, které leží za hranicemi jeho pobřežního moře (1) po celém přirozeném prodloužení jeho pevninského území k vnější hranici kontinentálního okraje anebo (2) do vzdálenosti 200 námořních mil od základních linií, od kterých se měří šíře pobřežního moře tam, kde vnější hranice kontinentálního okraje této

¹³⁹ Určité potíže může opět činit aplikace první věty článku 12 Chicagské úmluvy - tato totiž obsahuje závazek každého smluvního státu učinit 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. Dále viz WASENBERGH, H. *The Status and Use of an Airport on an Artificial Island. Air & Space Law.* 1999, vol. XXIV, no. 4/5, s. 178.

¹⁴⁰ Třetí věta článku 12 Chicagské úmluvy stanoví, že se nad volným mořem budou aplikovat pravidla stanovená podle této úmluvy.

vzdálenosti nedosahuje.¹⁴¹ Vnější hranice kontinentálního šelfu pak jej ohraničuje v maximální, smluvně určené vzdálenosti (1) 350 námořních mil od základní linie, od níž se měří pobřežní moře, nebo (2) 100 námořních mil od izobáty 2 500 metrů (tzn. linie spojující body ve hloubce 2 500 metrů).¹⁴² Výlučná svrchovaná práva pobřežního státu nad kontinentálním šelfem přitom nejsou vázána na skutečnou nebo pomyslnou okupaci nebo jakékoli výslovné prohlášení.¹⁴³

Kontinentální šelf je z obecného hlediska okrajovou částí kontinentu, která volně pokračuje pod mořskou hladinu. Z právního hlediska je z takto formulovaného obecného pojetí

¹⁴¹ Článek 76 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁴² Článek 76 odstavec 5 a 6 Úmluvy UNCLOS III. Srov. s článkem 1 Úmluvy o pevninské mělčině sjednané v Ženevě dne 29. dubna 1958 (dále viz např. GUTTERIDGE, J.A.C. *The Regime of the Continental Shelf. Transactions of the Grotius Society.* 1958, vol. 44, s. 77-89).

¹⁴³ Článek 77 odstavec 3 Úmluvy UNCLOS III. Pobřežní stát vykonává nad kontinentálním šelfem výlučná svrchovaná práva za účelem jeho průzkumu a využívání jeho přírodních zdrojů. Neprovádí-li pobřežní stát průzkum kontinentálního šelfu nebo nevyužívá-li jeho přírodních zdrojů, nemůže nikdo provádět takovou činnost bez jeho výslovného souhlasu. Dále srov. s JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace.* 9th ed., London : Longman, 1996. s. 773. Autor této práce se domnívá, že kontinentální šelf již nelze vzhledem k výlučnosti svrchovaných práv pobřežního státu nad ním považovat v rozsahu od hranice výlučné ekonomické zóny až k jeho vnější hranici za *res communis omnium*, nýbrž za území podléhající územnímu režimu *sui generis*.

Zároveň je však třeba poznamenat, že pobřežní stát je za využívání neživých zdrojů kontinentálního šelfu přesahujícího 200 námořních mil od základních linií, od nichž se měří šíře pobřežního moře, povinen prostřednictvím Mezinárodního úřadu pro mořské dno odvádět platby nebo poskytovat příspěvky ve vytěžených surovinách (článek 82 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III). Tento je pak rozděluje smluvním státům na základě kritérií spravedlivého rozdělování a s ohledem na zájmy a potřeby rozvojových států, z nich pak zejména na zájmy a potřeby států nejméně rozvinutých a vnitrozemských (článek 82 odstavec 4 Úmluvy UNCLOS III).

kontinentálního šelfu extrahována oblast pobřežního moře (tj. maximálně 12 námořních mil měřeno od základních linií pobřežního státu), tj. mořské dno a podzemí příslušné tomuto pobřežnímu moři. Právní definice na druhou stranu nad rámec obecného pojetí kontinentálního šelfu za něj považuje rovněž mořské dno a podzemní podmořské oblasti, které by jinak za kontinentální šelf označeny nebyly.

Z výše uvedeného je zřejmé, že kontinentální šelf tvoří i mořské dno a podzemní podmořské oblasti pod vodami přilehlé zóny (tj. maximálně 24 námořních mil měřeno od základních linií pobřežního státu) a vodami výlučné ekonomické zóny (tj. maximálně 200 námořních mil měřeno od základních linií pobřežního státu). Odlišnosti kontinentálního šelfu lze blíže rozpoznat teprve od hranice výlučné ekonomické zóny. Tato hranice se ve skutečnosti může značně různit, neboť její konkrétní podoba není stanovena *ipso iure*; je však vždy omezena maximální možnou šíří výlučné ekonomické zóny.

Pobřežní státy jsou v případě, že kontinentální šelf přesahuje 200 námořních mil, měřeno od základních linií pobřežního státu, povinny určit jeho vnější hranice respektující pravidla stanovená v Úmluvě UNCLOS III a tyto projednat s Komisí pro hranice kontinentálního šelfu.

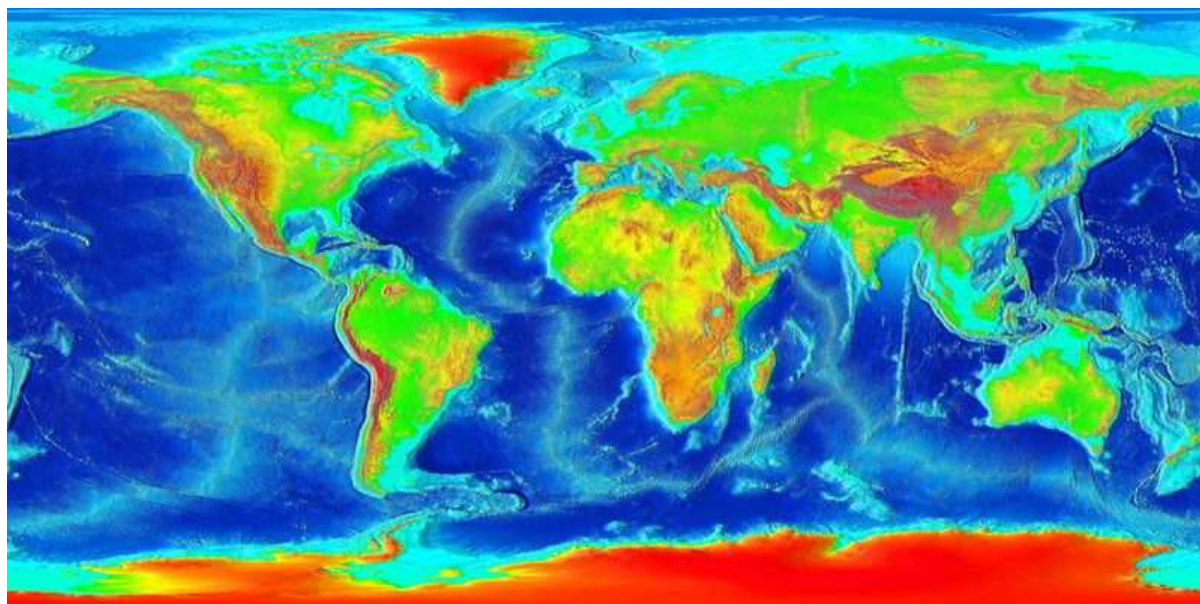
Práva pobřežního státu nad kontinentálním šelfem se nedotýkají právního statusu vod ani vzdušného prostoru nad těmito vodami.¹⁴⁴ Význam tohoto pravidla spočívá v tom, že rozdělení moře přiléhajícího k pobřežnímu státu do oblastí a zón a jejich kategorizace má za následek existenci několika různých právních režimů ovlivňujících právní status vod a vzdušného prostoru nad kontinentálním šelfem. Na toto území se tedy použijí specifická pravidla týkající se postupně jak přilehlé zóny, tak výlučné ekonomické zóny,

¹⁴⁴ Článek 78 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III.

a od státem stanovené hranice výlučné ekonomické zóny (maximálně 200 námořních mil od základní linie, od níž se měří pobřežní moře) až do maximální šíře kontinentálního šelfu, tj. 350 námořních mil, i pravidla platná pro volného moře.

Úmluva UNCLOS III k tomu zakazuje, aby pobřežní stát při výkonu svých práv nad kontinentálním šelfem ohrozil plavbu a jiná práva a svobody ostatních států nebo do nich jinak neoprávněně zasahoval.

Úprava týkající se umělých ostrovů, zařízení a staveb ve výlučné ekonomické zóně se použije *mutatis mutandis* rovněž pro oblast kontinentálního šelfu.¹⁴⁵



Obrázek č. 12¹⁴⁶
Kontinentální šelf

¹⁴⁵ Článek 80 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁴⁶ Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/Continental_Shelf>.

3.2.2.7 Vzdušný prostor nad ostrovy

Ostrovem se dle definice obsažené v Úmluvě UNCLOS III rozumí přírodou vytvořená oblast země obklopená vodou, která je při přílivu nad vodou.¹⁴⁷ Stát, který je oprávněn nad ostrovem vykonávat svá svrchovaná práva, má rovněž právo stanovit pobřežní moře, přilehnu zónu, výlučnou ekonomickou zónu i kontinentální šelf ostrova (pravidla týkající se souostrovního státu tím nejsou dotčena). Režim vzdušného prostoru se tedy odvíjí od oblasti, nad kterou se tento nachází.

Skály, které neumožňují trvalé osídlení lidmi nebo vlastní ekonomickou existenci, nemají výlučnou ekonomickou zónu ani kontinentální šelf. A *contrario*, státy, jimž tyto skály patří, mohou k nim stanovit alespoň pobřežní moře a přilehnu zónu.¹⁴⁸

3.2.2.8 Vzdušný prostor nad volným mořem

Volným mořem (angl. *high seas*) se výkladem Úmluvy UNCLOS III¹⁴⁹ rozumí všechny části moře, které nejsou zahrnuty do výlučné ekonomické zóny, do pobřežního moře anebo do vnitrozemských vod státu či do souostrovních vod souostrovního státu. A *contrario*, do volného moře patří rovněž přilehlá zóna a oblast kontinentálního šelfu.

Volným mořem však není přilehlá zóna, pokud pobřežní stát využije svého práva stanovit výlučnou ekonomickou zónu, stanoví ji širší, než je maximální šíře přilehlé zóny (tj. 24 námořních mil od základních linií, od kterých se měří pobřežní moře), a územně tak tuto do ní zahrne. Kontinentální

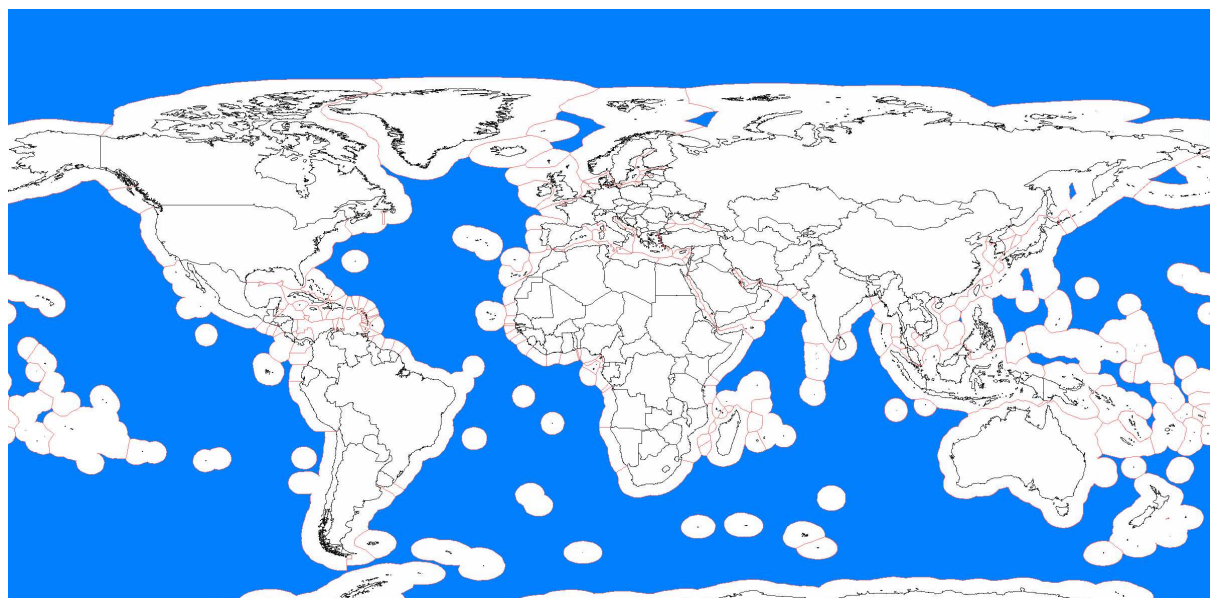
¹⁴⁷ Článek 121 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁴⁸ Článek 121 odstavce 2 a 3 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁴⁹ Článek 86 Úmluvy UNCLOS III.

šelf lze rovněž považovat za součást volného moře až za hranicemi výlučné ekonomické zóny,¹⁵⁰ a to až k jeho vnější hranici.

Skutečnost, že k volnému moři patří i vzdušný prostor nad ním, není v Úmluvě UNCLOS III vyjádřena *expressis verbis*, lze však k ní dospět výkladem jednotlivých jejích ustanovení. Všichni členové mezinárodního společenství na volném moři požívají svobod volného moře. Tato svoboda mimo jiné¹⁵¹ zahrnuje rovněž svobodu přeletu, tzn. svobodu přeletu ve vzdušném prostoru nad volným mořem.



Obrázek č. 13¹⁵²

Volné moře

¹⁵⁰ Viz poznámka pod čarou č. 129.

¹⁵¹ Mezi svobody volného moře patří rovněž svoboda budovat umělé ostrovy a jiná zařízení dovolené mezinárodním právem, a to v souladu s úpravou týkající se kontinentálního šelfu (viz výše).

¹⁵² Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/High_seas>.

Všechny nároky států činěné s cílem podrobit si jakékoli části volného moře, a tedy i jakékoli části vzdušného prostoru nad ním, své svrchovanosti jsou vůlí států vtělené do Úmluvy UNCLOS III stiženy sankcí neplatnosti (jedná se o *res communis omnium*).¹⁵³ Volné moře a tedy i vzdušný prostor nad ním jsou totiž otevřeny všem státům, ať již pobřežním, tak vnitrozemským; navíc jsou stipulovány pouze pro mírové účely.¹⁵⁴ Každý stát při užívání svobod volného moře tak musí respektovat podmínky Úmluvy UNCLOS III, jiná pravidla mezinárodního práva a zájmy a práva jiných států.¹⁵⁵

3.2.2.8.1 Regulace vzdušného prostoru nad volným mořem

Volné moře a vzdušný prostor nad ním jsou předmětem práva národů, tj. mezinárodního práva veřejného. Důvodem vytváření pravidel - a to pravidel obyčejových nebo pravidel vytvářených v rámci mezinárodních organizací - které regulují chování jednotlivých subjektů na volném moři nebo ve vzdušném prostoru nad ním, je zabránit zejména protiprávnosti a bezvládní. Tato pravidla tak představují vnější meze, ve kterých mohou všechny státy využívat svobody volného moře.

Adresáty svobody přeletu nad volným mořem jsou tedy všechny státy. Tyto jsou, pokud jde o přelety nad volným mořem, omezeny závazky, které jim vyplývají z mezinárodního práva veřejného. Hlavním regulátorem je v tomto případě Mezinárodní organizace pro civilní letectví, která vydává tzv. mezinárodní normy a doporučené předpisy a řízení

¹⁵³ *A contrario* článek 89 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁵⁴ Článek 88 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁵⁵ Článek 87 odstavce 1 a 2 Úmluvy UNCLOS III.

(angl. *International Standards and Recommended Practices and Procedures*).¹⁵⁶

V oblasti volného moře, kde žádný člen mezinárodního společenství nemůže uplatňovat vlastní svrchovaná práva a prosazovat je na úkor jiných států, má tak Mezinárodní organizace pro civilní letectví jen těžko zastupitelné místo. Vzhledem k objektivní nutnosti zajistit bezpečnost a účinnost letecké dopravy i ve vzdušném prostoru nad volným mořem, se členské státy Mezinárodní organizace pro civilní letectví totiž zavázaly dodržovat právě akty touto mezinárodní organizací vydávané – Chicagská úmluva sama výslovně stanoví, že nad volným mořem budou platit pravidla stanovená podle této úmluvy.¹⁵⁷

Chicagská úmluva sama nepředjímá, které mezinárodní normy a doporučené předpisy a řízení vtělené do jejích příloh (angl. *Annex*)¹⁵⁸ se ve vzdušném prostoru nad volným mořem

¹⁵⁶ Podle článků 37, 54 a 90 Chicagské úmluvy vydává Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví mezinárodní normy a doporučené předpisy a řízení v rámci svých kvazi-legislativních pravomocí, které lze ve vztahu k legislativním pravomocem jednotlivých členských států Mezinárodní organizace pro civilní letectví považovat za minimální úroveň regulace civilního letectví, a to především v oblasti provozní bezpečnosti. Členské státy této organizace se zavázaly se těmito mezinárodními normami a řízeními řídit – v případě, že se členský stát Mezinárodní organizace pro civilní letectví od těchto odchyluje, a to jak stanovením přísnějších pravidel, tak stanovením pravidel mírnějších, musí tyto odchylky Mezinárodní organizaci pro civilní letectví ihned oznámit (článek 38 Chicagské úmluvy). Dále viz např. BUERGENTHAL, T. *Law-Making in the International Civil Aviation Organization*. 1st ed., New York : Syracuse University Press, 1969. s. 58 a násl.

¹⁵⁷ Třetí věta článku 12 Chicagské úmluvy. Dále viz např. ABEYRATNE, R.I.R. *Principles of Responsibility Relating to Aircraft Operations Over the High Seas*. *European Transport Law*. 2006, vol. XLI, no. 1, s. 22-23.

¹⁵⁸ Mezinárodní normy a doporučené předpisy a řízení jsou pro vhodnost označovány jako přílohy k Chicagské úmluvě (článek 54 písmeno l) Chicagské

použití. Primárně tak učinila sama Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví - pro provoz nad volným mořem se použijí zejména tzv. Pravidla létání vtělená do přílohy 2 (angl. *Rules of the Air*) k Chicagské úmluvě. Tato příloha k Chicagské úmluvě se od ostatních liší zejména tím, že neobsahuje žádné doporučené předpisy, ale pouze mezinárodní normy, a tyto jsou pak ve vzdušném prostoru nad volným mořem používány bezvýhradně.¹⁵⁹

Vzhledem k potřebě zajistit plnění dalších potřeb spojených s pohybem ve vzdušném prostoru nad volným mořem, použijí se také například příloha 10 (Předpis o civilní letecké telekomunikační službě - angl. *Aeronautical Telecommunications*), příloha 11 (Letové provozní služby - angl. *Air Traffic Services*) nebo příloha 12 (Pátrání a záchrana v civilním letectví - angl. *Search and Rescue*) k Chicagské úmluvě.¹⁶⁰

Na druhou stranu Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví oprávnila smluvní státy Chicagské úmluvy, které řídí letový provoz ve vzdušném prostoru nad volným mořem, aby při této činnosti používaly Pravidla létání Mezinárodní organizace pro civilní letectví způsobem shodným s tím, který přijaly pro řízení letového provozu ve vzdušném prostoru nad vlastním územím.¹⁶¹

úmluvy). Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví schválila 18 příloh a čas od času je podle potřeby mění.

¹⁵⁹ Viz také MILDE, M. *Enforcement of Aviation Safety Standards - Problems of Safety Oversight*.

¹⁶⁰ Viz také ABEYRATNE, R.I.R. *Principles of Responsibility Relating to Aircraft Operations Over the High Seas*. *European Transport Law*. 2006, vol. XLI, no. 1, s. 23-32.

¹⁶¹ Dále viz HAILBRONNER, K. *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*. *The American Journal of International Law*. 1983, vol. 77, no. 3, s. 491.

3.2.2.8.2 Výluky z režimu volného moře

Úmluva UNCLOS III předpokládá určité situace, ve kterých jsou na volném moři a ve vzdušném prostoru nad ním státům přiznána některá práva, která by jinak mohly vykonávat pouze na svém státním území požívající svrchovaných práv. Cílem této úpravy je ochránit mezinárodní společenství před protiprávními činy, které ohrožují pořádek v oblasti, která nespadá pod úplnou a výlučnou svrchovanost některého státu.

3.2.2.8.2.1 Pirátství¹⁶²

Úmluva UNCLOS III stanoví, že všechny státy jsou povinny v co největší míře spolupracovat při potírání pirátství na volném moři nebo na jakémkoli jiném místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu. Státy za tímto účelem jsou oprávněny prostřednictvím svých válečných lodí nebo vojenských letadel na volném moři, jakož i ve vzdušném prostoru nad ním, zabavit loď nebo letadlo důvodně podezřelé z pirátství.

3.2.2.8.2.1 Právo na pronásledování bez přerušení

Pronásledování, které začalo v okamžiku, kdy je cizí loď nebo jeden z jejích člunů uvnitř vnitrozemských vod,

¹⁶² Dle článku 101 Úmluvy UNCLOS III se za pirátství se považují tyto činy: (a) jakýkoli protiprávní čin násilí nebo zadržení anebo jakýkoli loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla namířené: (i) na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu anebo proti osobám nebo majetku na jejich palubě; (ii) proti lodi, letadlu, osobám nebo majetku v místě, které nepodléhá jurisdikci žádného státu; (b) jakýkoli čin dobrovolné účasti při použití lodi nebo letadla, jestliže ten, kdo se jich dopouští, ví o skutečnostech, které vtiskují této lodi nebo tomuto letadlu charakter pirátské lodi nebo letadla; (c) jakýkoli čin, který má za účel podněcovat nebo úmyslně usnadňovat čin uvedený v pododstavci (a) nebo (b).

souostrovních vod, v pobřežním moři nebo v zóně přilehlé pronásledujícího státu, může pokračovat mimo hranice pobřežního moře nebo zóny přilehlé jen za podmínky, že nebylo přerušeno. Právo na pronásledování může být vykonáváno pouze válečnými loděmi nebo vojenskými letadly¹⁶³ anebo jinými loděmi nebo letadly určenými pro státní službu a zvláště k tomuto účelu zmocněnými, přičemž zaniká, jakmile pronásledovaná loď vepluje do pobřežního moře svého vlastního státu nebo třetího státu.¹⁶⁴

3.3 Postavení státu ve vzdušném prostoru nad jiným územím, které nespadá pod jeho svrchovanost

3.3.1 Antarktida

Smlouva o Antarktidě sjednaná ve Washingtonu dne 1. prosince 1959 (dále jen „Smlouva o Antarktidě“)¹⁶⁵ se použije pro oblast na jih od 60. rovnoběžky jižní šířky,

¹⁶³ Podle článku 111 odstavec 4 písmeno b) Úmluvy UNCLOS III musí letadlo, které dává příkaz k zastavení, samo aktivně pronásledovat loď, dokud nějaká loď nebo jiné letadlo pobřežního státu, přivolané letadlem, se nedostaví na místo, aby pokračovaly v pronásledování v případě, že by letadlo samo nebylo schopno loď zadržet. K tomu, aby zastavení lodi vně pobřežního moře bylo ospravedlněno, nestačí, aby letadlo pouze zjistilo, že se loď dopustila přestupku nebo je podezřelá z přestupku, nebyl-li této lodi dán příkaz k zastavení a nebyla-li pronásledována tímto letadlem nebo jinými letadly nebo loděmi, které pokračují v pronásledování bez přerušování.

¹⁶⁴ Článek 111 odstavce 1, 3 a 5 Úmluvy UNCLOS III.

¹⁶⁵ Smlouva o Antarktidě (angl. *Antarctica Treaty*), sjednaná ve Washingtonu dne 1. prosince 1959, byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 76/1962 Sb. Československá listina o přístupu byla u depozitáře uložena dne 14. června 1962, čímž v souladu s článkem XIII odst. 5 smlouva pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost.

včetně plovoucích ledovců, přičemž nic, co je ve smlouvě obsaženo, nepoškozuje a nijak se nedotýká práv kteréhokoli státu nebo výkonu těchto práv uznávaných mezinárodním právem o volném moři v této oblasti.¹⁶⁶

Smlouva o Antarktidě stanoví, že Antarktidy bude využito jen pro mírové účely; zároveň mimo jiné zakazuje jakákoli opatření vojenského charakteru, jako je vybudování vojenských základů a opevnění, konání vojenských manévrů, jakož i pokusy s jakýmkoli druhem zbraní.¹⁶⁷

Smlouvou o Antarktidě státy zmrazily pod dobu její platnosti své dosavadní nároky uplatňované na některé části Antarktidy a na výkon svých svrchovaných práv k nim,¹⁶⁸ a to ve prospěch rozvoje a podpory mezinárodní spolupráce na vědeckém výzkumu Antarktidy.¹⁶⁹ Žádné akce nebo činnost

¹⁶⁶ Článek VI Smlouvy o Antarktidě. Vzhledem k tomu, že Antarktida nespadá pod svrchovanost žádného státu, neuplatní se u ní ustanovení Úmluvy UNCLOS III týkající se pobřežního moře, přilehlé zóny, výlučné ekonomické zóny ani kontinentálního šelfu apod. Volné moře tak sahá až k pevninskému území Antarktidy. Dále viz např. PHARAND D. *L'Arctique et l'Antartique: Patrimoine commun de l'humanité. Annals of Air and Space Law.* 1982, vol. VII, s . 425.

¹⁶⁷ Článek I odstavec 1 Smlouvy o Antarktidě.

¹⁶⁸ Dle článku IV odstavec 1 Smlouvy o Antarktidě nebude nic, co je ve Smlouvě o Antarktidě obsaženo, vykládáno jako (a) zřeknutí se kterékoli ze smluvních stran již dříve vyhlášených práv nebo nároků na územní svrchovanost v Antarktidě; (b) zřeknutí se kterékoli ze smluvních stran jakéhokoli podkladu pro nároky na územní svrchovanost v Antarktidě, nebo omezení tohoto podkladu, který může kterákoli ze smluvních stran získat v důsledku své činnosti nebo činnosti svých občanů v Antarktidě nebo z jiných důvodů; a (c) poškození pozic kterékoli ze smluvních stran, pokud jde o uznání nebo neuznání jejího práva či nároku, nebo podkladu pro nároky kteréhokoli jiného státu na územní svrchovanost v Antarktidě.

¹⁶⁹ Preambule Smlouvy o Antarktidě. Dále viz např. POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část.* 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 139.

proto nesmí být po dobu platnosti Smlouvy o Antarktidě podkladem pro prohlášení, podporování či popírání jakýchkoli nároků na územní svrchovanost v Antarktidě a ani zde nesmí vytvořit žádná práva na územní svrchovanost; žádné nové nároky na rozšíření existujících nároků na územní svrchovanost v Antarktidě nesmí být rovněž uplatňovány.¹⁷⁰

Územní svrchovaností je zde třeba rozumět územní svrchovanost jak nad zemským povrchem a zemským nitrem pod ním, tak nad vzdušným prostorem nad ním. Právní režim ve vzdušném prostoru nad Antarktidou je totiž třeba opět odvozovat od právního režimu území. Stejně jako volné moře je i Antarktida *res communis omnium*.¹⁷¹

Přestože Chicagská úmluva ani ostatní mezinárodní smlouvy o pravidlech, která se použijí ve vzdušném prostoru nad Antarktidou výslovně nehovoří, lze vzhledem k objektivnímu zájmu mezinárodního společenství na zajištění bezpečnosti (angl. *safety*) letectví usuzovat, že se i zde - *per analogiam* jako nad volným mořem - použijí předpisy vydávané Mezinárodní organizací pro civilní letectví, a to zejména mezinárodní normy vtělené do přílohy 2 (Pravidla létání - angl. *Rules of the Air*) k Chicagské úmluvě.¹⁷²

¹⁷⁰ Článek IV odstavec 2 Smlouvy o Antarktidě.

¹⁷¹ Viz poznámka pod čarou č. 10. Státy jsou zde také mimo jiné povinny zajistit, aby byly šetřeny zájmy na ochraně životního prostředí - viz Protokol o ochraně životního prostředí ke Smlouvě o Antarktidě sjednaný v Madridu dne 4. října 1991.

¹⁷² Viz poznámka pod čarou č. 156.

4. OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

4.1 Expozice problému

Členové mezinárodního společenství si současně s postupným rozvojem civilního letectví a s růstem možností s tím spojených uvědomovaly, že základem smysluplné existence civilního letectví není důležitá pouze oblast provozní bezpečnosti (angl. *safety*), ale i oblast ochrany před protiprávními činy (angl. *security*).

Skutečnost, že v souladu s obyčejovým pravidlem obecného mezinárodního práva veřejného vtěleným nejprve do Pařížské a posléze i do Chicagské úmluvy¹⁷³ všechny státy požívají úplné a výlučné svrchovanosti ve vzdušném prostoru nad svým územím, dlouho přímo ovlivňovala i přístup k postihování trestných činů páchaných na palubě letadla (princip teritoriality).¹⁷⁴ Vzhledem k dynamickému charakteru letectví však bylo lze otázky příslušnosti toho kterého státu k vedení trestního řízení s pachatelem takových trestných činů mnohdy považovat za velmi komplikované (například stíhání pachatelů trestných činů spáchaných na palubě letadla ve vzdušném prostoru nad volným mořem apod.).¹⁷⁵

¹⁷³ Článek 1 Pařížské úmluvy a článek 1 Chicagské úmluvy.

¹⁷⁴ Je třeba si uvědomit, že letadla mají sice státní příslušnost některého státu, jejich paluba však území státu nepředstavuje, pokud pro všechny nebo pro některé účely nebyla učiněna v souladu národním právem (státní letadla) nebo mezinárodní smlouvou zvláštní výhrada ve smyslu opačném (například letadla červeného kříže). Dále viz např. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 50.

¹⁷⁵ Dále viz např. MENDELSON, A.I. In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention. *Virginia Law Review*. 1967, vol. 53, no. 3, s. 509-510.

Postupně bylo lze v této oblasti identifikovat několik různých teorií (přístupů) k řešení otázky jurisdikce státu:

- 1) teritoriální teorie - stát uplatní svou jurisdikci nad trestnými činy, které byly spáchány ve vzdušném prostoru na jeho územím;
- 2) národní teorie - nad trestnými činy spáchanými na palubě letadla uplatní svou jurisdikci stát, jehož státní příslušnost má letadlo;
- 3) smíšená teorie - jurisdikce státu, v jehož vzdušném prostoru byl spáchán trestný čin, se uplatní pouze v případě, že tento čin ohrožuje bezpečnost a veřejný pořádek tohoto státu; v ostatních případech se uplatní jurisdikce státu, jehož státní příslušnost má letadlo;
- 4) teorie jurisdikce státu vzletu letadla;
- 5) teorie jurisdikce státu přistání letadla.¹⁷⁶

4.2 Mezinárodní smlouvy k problematice ochrany civilního letectví před protiprávními činy

Zakládající státy Mezinárodní organizace pro civilní letectví při projednávání a přijímání Chicagské úmluvy vyjádřily zájem na ochraně civilního letectví již v její preambuli; tato tak mj. stanoví, že zneužití civilního letectví může ohrozit obecnou bezpečnost. Zakládající státy

¹⁷⁶ Dále viz např. DIEDERICS-VERSCHOOR, I. *An Introduction to Air Law*. Deventer : Kluwer Law and Taxation Publisher, 1983. s. 152. Srov. s MENDELSON, A.I. In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention. *Virginia Law Review*. 1967, vol. 53, no. 3, s. 510.

také dále v preambuli zdůrazňují potřebu, aby se civilní letectví vyvíjelo bezpečně a spořádaně.¹⁷⁷

S nárůstem nebezpečí spojeného s protiprávními činy namířenými proti letadlům, především s únosy letadel,¹⁷⁸ bylo mezinárodní společenství postaveno před objektivní nutností zasadit se o efektivní potírání a přísné trestání této činnosti. Prvním mezinárodněprávním aktem dotýkajícím se předmětné problematiky byla Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla sjednaná v Tokiu dne 14. září 1963 (dále jen „Tokijská úmluva“).¹⁷⁹ Dále do této oblasti spadají zejména Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel sjednaná v Haagu dne 16. prosince 1970 (dále jen „Haagská úmluva“)¹⁸⁰ a Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví sjednaná v Montrealu dne 27. prosince 1973 (dále jen

¹⁷⁷ Dále viz např. ABEYRATNE, R.I.R. *Aviation Security - Legal and Regulatory Aspects*. Aldershot : Ashgate Publishing Company, 1998. s. 78 a násl.

¹⁷⁸ Dále viz např. POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. s. 122.; a ONDŘEJ, O. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví. Sborník z konference*. Smolenice, 2007.

¹⁷⁹ Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (angl. *Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft*) sjednaná v Tokiu dne 14. září 1963 byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 102/1984 Sb. Československá listina o přístupu byla uložena u depozitáře dne 23. února 1984 a úmluva nabyla pro Československou socialistickou republiku platnosti v souladu s článkem 22 odstavec 2 dne 23. května 1984.

¹⁸⁰ Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (angl. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*) sjednaná v Haagu dne 16. prosince 1970 byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 96/1974 Sb. Československá ratifikační listina byla uložena u depozitáře dne 6. dubna 1972 a úmluva nabyla pro Československou socialistickou republiku platnosti v souladu s článkem 13 odstavec 4 dne 6. května 1972.

„Montrealská úmluva“) doplněná Protokolem o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví sjednaným v Montrealu dne 24. února 1988.¹⁸¹

Právo v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy však může působit pouze jako generální prevence (hrozba trestu nebo vydání); hlavní důraz by tak měl být kladen na prevenci specifickou, kterou zde představuje především potřeba zabránit tomu, aby na palubu letadla byly vneseny nebezpečné předměty a aby byly k přepravě připuštěny některé skupiny cestujících (například osoby, které jsou pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek).

Zájmy na ochraně civilního letectví před protiprávními činy byly proto dále promítnuty v roce 1974 Radou Mezinárodní organizace pro civilní letectví do mezinárodních norem a doporučených předpisů a řízení.¹⁸² Předmětným aktem je

¹⁸¹ Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (angl. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*) sjednaná v Montrealu dne 27. prosince 1973 byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 16/1974 Sb. Československá ratifikační listina byla uložena u depozitáře dne 10. srpna 1973 a úmluva nabyla pro Československou socialistickou republiku platnosti v souladu s článkem 15 odstavec 4 dne 9. září 1973. Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví (angl. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*) sjednaný v Montrealu dne 24. února 1988 byl vyhlášen ve Sbírce mezinárodních smluv pod číslem 138/2002 Sb.m.s. Československá ratifikační listina byla uložena u depozitáře dne 19. března 1990 a protokol nabyl pro Československou socialistickou republiku platnosti v souladu s článkem VI. odstavec 1 dne 18. dubna 1990.

¹⁸² Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví je dle článku 54 Chicagské úmluvy oprávněna a povinna vydávat a čas od času dle potřeby

příloha 17 (Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy - angl. *Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*) k Chicagské úmluvě. Cílem tohoto aktu je stanovit minimální úroveň ochrany před protiprávními činy (tj. zejména nezbytná bezpečnostní opatření) a působit tak preventivně vůči jednáním, která mohou mít nepříznivé důsledky pro bezpečnost civilní letecké dopravy, včetně bezpečnosti cestujících, leteckého personálu a ostatní veřejnosti.

Jak je z názvů jednotlivých aktů zřejmé, jejich působnost se nevztahuje na letadla používaná pro účely vojenské, celní nebo policejní.¹⁸³

4.2.1 Tokijská úmluva

Smluvní státy Tokijské úmluvy opět dobrovolně omezily svou svrchovanost ve vzdušném prostoru nad svým státním územím a zavázaly se, že v určitých případech nebudou vykonávat svá svrchovaná práva a jejich výkon přenechají jiným smluvním státům. Působnost Tokijské úmluvy se vztahuje na trestné a jiné činy¹⁸⁴ spáchané osobou na palubě letadla státní příslušnosti některého ze smluvních států za letu nebo v době, kdy je letadlo na hladině volného moře nebo v oblasti, která není územím žádného státu.¹⁸⁵

změnit mezinárodní normy a doporučované předpisy a řízení. Dále viz poznámka pod čarou č. 156.

¹⁸³ Viz například článek 1 odstavec 4 Tokijské úmluvy, článek 3 odstavec 2 Haagské úmluvy a článek 4 odstavec 1 Montrealské úmluvy.

¹⁸⁴ Tokijská úmluva se dle článku 1 odstavce 1 vztahuje nejen na činy trestné podle trestního zákona, ale i na činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla.

¹⁸⁵ Článek 1 odstavce 1 a 2 Tokijské úmluvy.

Význam Tokijské úmluvy spočívá v založení pravomoci orgánů smluvního státu, jehož státní příslušnost letadlo má, zahájit a vést řízení a rozhodnout ve věci trestných a jiných činů spáchaných na palubě letadla.¹⁸⁶ Ostatní smluvní státy se zavázaly, že nebudou do provozu letadla za letu za účelem uplatnění své jurisdikce v případě trestného činu, který byl spáchán na palubě letadla, zasahovat. Tokijská úmluva však taxativně stanoví výjimky z tohoto pravidla ve prospěch těchto států. Tyto smluvní státy jsou tak oprávněny vykonávat svou jurisdikci nad trestnými činy, (1) jejichž účinky se projeví na jejich území; (2) které byly spáchány jejich občany nebo proti jejich občanům nebo osobami, které v nich mají stálé bydliště; (3) jestliže tyto směřují proti bezpečnosti těchto států; (4) jestliže jimi byla porušena pravidla nebo předpisy o létání nebo řízení letadla platná v těchto státech; a nebo (5) pokud výkon jurisdikce je nezbytný k tomu, aby bylo zajištěno splnění závazků vyplývajících pro tyto státy z mnohostranných mezinárodních smluv.¹⁸⁷

Tokijská úmluva také podstatně posílila postavení velitele letadla, jako představitele smluvního státu, jehož státní příslušnost letadlo má, a to u trestných a jiných činů spáchaných nebo chystaných osobou na palubě letadla za letu.¹⁸⁸ Z místní působnosti předmětných pravidel je vyjmut vzdušný prostor nad územím státu, jehož státní příslušnost letadlo má, nebo nad volným mořem a jinou oblastí, která není územím

¹⁸⁶ Článek 3 odstavec 1 Tokijské úmluvy. Dle článku 3 odstavce 2 Tokijské úmluvy jsou smluvní státy, jejichž státní příslušnost letadlo má, povinny učinit opatření, která jsou nutná k tomu, aby uplatnily svou jurisdikci nad trestnými činy spáchanými na palubě takového letadla.

¹⁸⁷ Článek 4 Tokijské úmluvy.

¹⁸⁸ Podle článku 5 odstavce 2 Tokijské úmluvy je letadlo pokládáno za letadlo za letu od okamžiku, kdy se uzavřou všechny vnější dveře po naložení letadla, do okamžiku, kdy se některé z těchto dveří otevřou za účelem vyložení.

některého státu, pokud se poslední místo vzletu letadla nebo místo zamýšleného přistání nenachází na území státu jiného, než je stát, jehož státní příslušnost letadlo má, nebo pokud letadlo neletí se zmíněnou osobou na palubě vzdušným prostorem státu jiného, než je stát, jehož státní příslušnost letadlo má. Tokijská úmluva¹⁸⁹ tak veliteli letadla svěřila například pravomoc omezit svobodu určitého cestujícího,¹⁹⁰ vysadit nepřizpůsobivého cestujícího z letadla,¹⁹¹ předat jej příslušným orgánům kteréhokoli smluvního státu¹⁹² apod.

V případě protiprávního zmocnění se letadla se smluvní státy zavázaly učinit všechna potřebná opatření, aby kontrola nad letadlem byla navrácena oprávněnému veliteli letadla nebo aby mu tato kontrola zůstala zachována.¹⁹³ Pro účely vydání osoby jsou trestné činy spáchané na palubě letadla posuzovány

¹⁸⁹ Podle článku 6 odstavce 1 Tokijské úmluvy je velitel letadla oprávněn učinit přiměřená opatření včetně omezení, která jsou nezbytná k ochraně taxativně označených zájmů. Tyto zájmy jsou formulovány jako (1) bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, (2) pořádek a kázeň na palubě letadla a (3) předání pachatele příslušným orgánům nebo odstranění jeho škodlivého působení jeho vysazením.

¹⁹⁰ Opatření spočívající v zadržení osoby jsou časově omezena dobou přistání, přičemž Tokijská úmluva zároveň stanoví výjimky z tohoto pravidla, a to především nemožnost osobu předat příslušným orgánům, ať již subjektivní nemožnost způsobená neochotou nesmluvního státu nebo objektivní nemožnost například v případě nouzového přistání (článek 7 odstavec 1 Tokijské úmluvy).

¹⁹¹ Článek 8 Tokijské úmluvy. Této pravomoci odpovídá povinnost každého smluvního státu dovolit veliteli letadla, které má státní příslušnost jiného smluvního státu, vysadit kteroukoli osobu (článek 12 Tokijské úmluvy).

¹⁹² Článek 9 Tokijské úmluvy. Této pravomoci odpovídá povinnost každého smluvního státu (resp. jeho příslušných orgánů) převzít kteroukoli osobu, kterou velitel letadla vysadí (článek 13 Tokijské úmluvy).

¹⁹³ Článek 11 Tokijské úmluvy.

jako kdyby k nim došlo zároveň i na území státu, jehož státní příslušnost letadlo má.¹⁹⁴

Nedostatkem této mezinárodní smlouvy je neexistence přesných skutkových podstat specifických trestných činů a také to, že stanovila pouze oprávnění a nikoli povinnost smluvního státu, jehož státní příslušnost letadlo má, aby v předpokládaných případech uplatnil svou jurisdikci.¹⁹⁵

4.2.2 Haagská úmluva

Členové mezinárodního společenství, vycházejíce z předpokladu, že k tomu, aby se předešlo protiprávním činům spočívajícím ve zmocnění se letadel nebo výkonu kontroly nad nimi, je naléhavě zapotřebí zajistit vhodná opatření k potrestání jejich pachatelů, sjednaly na konferenci v Haagu v roce 1970 další úmluvu, významnou především z hlediska přijetí institutu extradice (vydávání) pachatele.

Rovněž v tomto případě je použitelnost Haagské úmluvy omezena na situace s přeshraničním prvkem,¹⁹⁶ a to s výjimkou otázek spojených s vydáváním pachatele nebo údajného pachatele (tzn. příslušná ustanovení Haagské úmluvy se použijí, bude-li

¹⁹⁴ Článek 16 Tokijské úmluvy.

¹⁹⁵ Dále viz KOBERA, V. Zpráva o semináři na téma „Civilní letectví ve světle mezinárodního práva a jiných společenských věd“ (6. – 10. červen 2005). *Právník*. 2006, roč. CXLV, č. 1, s. 129; a MENDELSON, A.I. In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention. *Virginia Law Review*. 1967, vol. 53, no. 3, s. 515-516.

¹⁹⁶ Haagská úmluva je použitelná pouze tehdy, když místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě k trestnému činu došlo, se nachází mimo území státu, jehož státní příslušnost letadlo má; není rozhodující, zda letadlo podniká mezinárodní nebo vnitrostátní let (článek 3 odstavec 3 Haagské úmluvy).

pachatel nebo údajný pachatel zjištěn na území státu jiného než státu, jehož státní příslušnost letadlo má).

Smluvní státy považují zájmy na potírání tohoto druhu trestné činnosti¹⁹⁷ za tak důležité, že se zavázaly učinit taková opatření, jež budou nutná k založení jejich jurisdikce nad trestným činem nebo jakýmkoli jiným násilným činem proti cestujícím nebo posádce, spáchaným údajným pachatelem v souvislosti s trestným činem:

- 1) je-li takový čin spáchán na palubě letadla, které má jejich státní příslušnost;
- 2) když letadlo, na jehož palubě byl trestný čin spáchán, přistane na jejich území s údajným pachatelem na palubě;
- 3) je-li tento čin spáchán na palubě letadla pronajatého bez posádky¹⁹⁸ provozovateli, který má své hlavní

¹⁹⁷ Pokud se týče označení konkrétních skutkových podstat trestných činů je Haagská úmluva ve srovnání s Tokijskou úmluvou, o něco konkrétnější; i ta však nepojala potřeby mezinárodního společenství na poli ochrany před protiprávními činy páchanými na palubě letadel komplexně a omezila se na definici pouze jedné, byť velmi důležité, skupiny trestných činů – trestný čin dle článku 1 Haagské úmluvy spáchá v pachatelství či spolupachatelství ten, kdo se na palubě letadla během letu protiprávně, za použití násilí nebo hrozby násilím nebo jakékoliv jiné formy zastrahování, zmocní tohoto letadla nebo vykonává nad ním kontrolu nebo se pokusí o jakýkoliv takový čin.

¹⁹⁸ Tzv. suchý nájem (angl. *dry lease*). Dále viz doporučení Evropské konference pro civilní letectví (ECAC) o nájmech letadel z roku 1997 (European Civil Aviation Conference. *ECAC Recommendation on Leasing of Aircraft Recommendation - ECAC/21-1* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Air%20Transport%20Committee/Working%20Papers%20by%20Session/156/AT.156.WP.1849.en/at.156.wp.1849.appB.en.pdf>>.).

působišťe, nebo nemá-li žádné takové působišťe, který má trvalé bydlišťe v těchto státech.¹⁹⁹

Haagská úmluva zakládá povinnost postupovat v souladu se zásadou *aut dedere aut iudicare*, tzn. vydat nebo stíhat.²⁰⁰ Tato zásada bývá ve vnitrostátním trestním právu reflektována, pokud jde o vlastní státní příslušníky, v zásadě aktivní personality a v tzv. subsidiární zásadě univerzality, pokud jde o státní příslušníky cizí. Stát, který odmítl vydání, je povinen věc předložit příslušným orgánům a postupovat, jako by byl předmětný čin spáchan v jeho jurisdikci.²⁰¹

Ochrana zájmů na zamezení protiprávního zmocnění se letadel vtělená do Haagské úmluvy má rovněž úzkou spojitost s úpravou pirátství dle Úmluvy UNCLOS III.²⁰²

4.2.3 Montrealská úmluva

Třetí úmluvou dotýkající se práv a povinností států ve vzdušném prostoru nad jejich územím, popř. zakládající jejich práva a povinnosti i ve vzdušném prostoru nad územím

¹⁹⁹ Článek 4 odstavec 1 Haagské úmluvy. Každý smluvní stát rovněž učiní taková opatření, jež jsou nutná k založení jeho jurisdikce nad trestným činem v případě, kdy údajný pachatel je na jeho území a kdy jej nevydá v souladu s úmluvou (článek 4 odstavec 2 Haagské úmluvy).

²⁰⁰ Dále viz např. HAANAPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. s. 52-55.

²⁰¹ Viz <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Vyd%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD_\(extradice\)](http://cs.wikipedia.org/wiki/Vyd%C3%A1v%C3%A1n%C3%AD_(extradice))>. Trestněprávní normy toho kterého smluvního státu tak obecně dopadají i na trestné činy spáchané cizincem v cizině - v tomto případě ve vzdušném prostoru nad územím jiného státu, volného moře či územím, které nepodléhá svrchovanosti žádného státu. Dále viz např. SHUBBER, S. Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970: A New Regime? *The International and Comparative Law Quarterly*. 1973, vol. 22, no. 4, s. 687-726.

²⁰² Článek 100 a násl. Úmluvy UNCLOS III.

smluvních států jiných, volným mořem nebo územím, které nespadá do úplné a výlučné svrchovanosti některého státu je Montrealská úmluva. Touto úmluvou smluvní státy zhojily některé nedostatky úmluv dříve jmenovaných, a to především stanovením přesných skutkových podstat trestných činů.

Společným jmenovatelem těchto činů (objektem trestného činu) je obecně zájem na zajištění bezpečnosti civilního letectví a partikulárně pak zájem na bezpečnosti letadla, ochraně života a zdraví cestujících a posádky (popř. třetích osob) a ochraně majetku.²⁰³

I pro použití Montrealské úmluvy je rozhodné - kromě naplňování zájmu států na zahájení a vedení trestního řízení proti pachateli nebo údajnému pachateli, popř. jeho vydání dle zásady *aut dedere aut iudicare* - aby se místo vzletu nebo přistání letadla, ať skutečné, nebo zamýšlené, nacházelo mimo území státu, jehož státní příslušnost letadlo má, a aby předmětný trestný čin nebyl spáchán na území takového státu.²⁰⁴

²⁰³ Dle článku 1 Montrealské úmluvy se trestného činu dopustí osoba, která nezákonně a úmyslně (a) spáchá násilný čin proti osobě na palubě letadla za letu, jestliže tento čin může ohrozit bezpečnost tohoto letadla; nebo (b) zničí letadlo v provozu nebo způsobí škodu takovému letadlu, která ho učiní neschopným letu, nebo která může ohrozit jeho bezpečnost za letu; nebo (c) umístí nebo dá umístit v letadle v provozu, jakýmkoliv způsobem, zařízení nebo předmět, který může zničit toto letadlo nebo způsobit na něm škodu, která je učiní neschopným letu nebo způsobí na něm škodu, jež může ohrozit jeho bezpečnost za letu; nebo (d) zničí nebo poškodí zařízení sloužící řízení leteckého provozu nebo zasahuje do jejich provozu, jestliže kterýkoli takový čin může ohrozit bezpečnost letadel za letu; nebo (e) sdělí informaci, o které ví, že není pravdivá, čímž ohrozí bezpečnost letadla za letu. Montrealská úmluva výslovně stanoví, že trestným činem je i pokus o spáchání těchto trestných činů a spolčení za účelem jejich spáchání (jedná se tak o tzv. předčasně dokonané trestné činy).

²⁰⁴ Článek 4 odstavec 2 Montrealské úmluvy.

Každý smluvní stát je povinen učinit nezbytná opatření k uplatnění své jurisdikce nad trestnými činy v těchto případech:

- 1) když trestný čin byl spáchán na území tohoto státu;
- 2) když trestný čin byl spáchán proti letadlu nebo na palubě letadla, které má státní příslušnost tohoto státu;
- 3) když letadlo, na jehož palubě byl spáchán trestný čin, přistane na jeho území s údajným pachatelem, který je ještě na palubě;
- 4) když trestný čin byl spáchán proti letadlu nebo na palubě letadla pronajatého bez posádky nájemci, který má v tomto státu hlavní místo obchodního provozu, a jestliže nájemce nemá takové obchodní místo, má-li v něm své trvalé bydliště.²⁰⁵

²⁰⁵ Článek 5 odstavec 1 Montrealské úmluvy.

5. STÁTNÍ LETADLA

Státní letadlo²⁰⁶ může svobodně létat ve vzdušném prostoru nad územím státu (tzn. včetně jeho pobřežních vod), jehož státní příslušnost má, nad volným mořem,²⁰⁷ ale i nad výlučnou ekonomickou zónou,²⁰⁸ a nad jinými oblastmi, které nespádají pod svrchovanost některého státu. K tomu, aby státní letadlo mohlo létat i nad územím jiného státu nebo na něm přistát, Chicagská úmluva vyžaduje zmocnění zvláštní dohodou nebo jinak.²⁰⁹ V případě, že takové zmocnění státní letadlo dostalo, musí jednat ve shodě s podmínkami v něm obsaženými.²¹⁰

Smluvní státy Chicagské úmluvy se dále zavázaly, že při vydávání předpisů pro svá státní letadla, budou náležitě dbát pravidel bezpečnosti létání, která jsou primárně stanovena pro provoz civilních letadel.²¹¹ Takto se na provoz státních letadel, ať se již tato nachází kdekoli, použijí *mutatis mutandis* pravidla stanovená Mezinárodní organizací pro civilní letectví.²¹² Výslovně tak stanoví i Úmluva

²⁰⁶ Viz poznámka pod čarou č. 73.

²⁰⁷ Článek 87 Úmluvy UNCLOS III.

²⁰⁸ Článek 58 odstavec 1 Úmluvy UNCLOS III.

²⁰⁹ Praxe států naznačuje, že preferovanou formou jsou dvoustranné či mnohostranné dohody mezi dotčenými státy nebo ad hoc povolení vyžádané skrze diplomatické kanály. Dále viz MILDE, M. Status of Military Aircraft in International Law. *Caracas Conference*. November 2003, s. 1-21.

²¹⁰ Článek 3 písmeno c) Chicagské úmluvy.

²¹¹ Článek 3 písmeno d) Chicagské úmluvy.

²¹² Viz poznámka pod čarou č. 156. Shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví v roce 1974 rovněž vydalo Rezoluci A21-21 (angl. *Consolidated Statement of ICAO Continuing Policies and Associated Practices Related Specifically to Air Navigation*), jejíž předmětem je koordinace mezi civilním a vojenským letectvím. Hlavním cílem této rezoluce je zajistit bezpečnost, pravidelnost a účinnost mezinárodní civilní letecké dopravy.

UNCLOS III při tranzitním přeletu nad průlivy používanými pro mezinárodní plavbu. Státní letadla se při tomto přeletu běžně podřizují bezpečnostním opatřením (angl. *safety measures*) stanoveným v příloze 2 (Pravidla létání - angl. *Rules of the Air*) k Chicagské úmluvě.²¹³

Profesor Milde²¹⁴ izoloval možné přístupy státu v situaci, kdy cizí státní letadlo bez povolení naruší jeho vzdušný prostor. Takové státní letadlo může být:

- zastaveno pro účely jeho identifikace;
- nasměrováno k opuštění narušeného vzdušného prostoru určením příslušné letové cesty;
- nasměrováno k přistání za účelem dalšího vyšetřování nebo trestního stíhání;
- přinuceno k přistání dalšího vyšetřování nebo trestního stíhání.

Stát, jehož státní příslušnost státní letadlo má, v tomto případě čelí mezinárodní odpovědnosti. Její povaha bude záležet na celkových vztazích mezi příslušnými státy. Dotčený stát se tak může spokojit s omluvou, závazkem sankcionovat odpovědnou fyzickou osobu, slibem neopakovat podobné porušování svrchovaných práv dotčeného státu; nebo může například zabavit předmětné státní letadlo nebo uvěznit jeho posádku.²¹⁵

Dále viz např. ABEYRATNE, R.I.R. *Air Law and Policy*. Baltimore : PublishAmerica, 2007. s. 161-162.

²¹³ Článek 39 odstavec 3 Úmluvy UNCLOS III.

²¹⁴ Viz MILDE, M. Status of Military Aircraft in International Law. *Caracas Conference*. November 2003, s. 1-21.

²¹⁵ Pokud jde o použití zbraní proti státnímu letadlu, profesor Milde sice považuje tuto možnost v mírových dobách za trestuhodnou a přičítá se všem principům lidskosti, nicméně zároveň poukazuje na skutečnost, že státní letadla dle kodifikovaného mezinárodního práva veřejného obecně nepoživají

Většina mnohostranných mezinárodních smluv z oblasti civilního letectví státní letadla výslovně vylučuje ze své působnosti; jedná se kromě Chicagské úmluvy i o mezinárodní smlouvy upravující problematiku ochrany civilního letectví před protiprávními činy²¹⁶ nebo některé úmluvy týkající se práv k letadlům nebo odpovědnosti za škodu.²¹⁷ Na druhou stranu například Úmluva UNCLOS III státním letadlům přiznává určité zvláštní pravomoci. Pouze státní letadla (a státní lodě) jsou totiž oprávněna ve vzdušném prostoru nad volným mořem (ale i nad výlučnou ekonomickou zónou) provést zabavení z důvodu pirátství,²¹⁸ provést v určitých situacích prohlídku lodi²¹⁹ nebo pronásledovat cizí loď bez přerušování.²²⁰

takové ochrany jako letadla civilní (článek 3 bis Chicagské úmluvy, který zakazuje použití zbraní proti civilním letadlům). Dále viz MILDE, M. Status of Military Aircraft in International Law. *Caracas Conference*. November 2003, s. 9-10.

²¹⁶ Viz poznámka pod čarou č. 183.

²¹⁷ Úmluva o mezinárodním uznávání práv k letadlům sjednaná v Ženevě dne 19. června 1948 a Úmluva o odškodňování škod způsobených provozem zahraničního letadla vůči třetím osobám nebo zemi sjednaná v Římě dne 7. října 1952.

²¹⁸ Článek 107 Úmluvy UNCLOS III.

²¹⁹ Článek 110 Úmluvy UNCLOS III.

²²⁰ Článek 111 Úmluvy UNCLOS III.

ZÁVĚR

Od doby, kdy bratři Wrigthové zkonstruovali a odzkoušeli první letadlo s vlastním pohonem,²²¹ doznal přístup států k otázkám spojeným s využíváním vzdušného prostoru výrazného vývoje. Velký vliv na rozvoj letectví a na postoj států měla paradoxně první světová válka. V jejím průběhu společnost zaznamenala do té doby nebývalý vědecký a technický rozvoj. Člověk totiž pochopil, že pomocí nových technických vynálezů a výsledků aplikovaného výzkumu dokáže zabíjet mnohem účinněji, rychleji a v nebývale větším měřítku než kdykoli předtím.

Jakékoli liberální přístupy k otevřenému pojetí vzdušného prostoru nad územím státu byly po tomto prvním globálním konfliktu zcela upozaděny. Státy, jsouce si vědomy nebezpečí, které jde s rozvojem letectví ruku v ruce, poprvé výslovně uznaly, že každý stát má výlučnou a úplnou svrchovanost ve vzdušném prostoru nad svým státním územím. Státy se tak obecně shodovaly na tom, že právní status vzdušného prostoru je odvozen od právního statusu území, nad kterým se nachází (ve shodě s tímto pravidlem bylo třeba přistupovat i k vzdušnému prostoru nad volným mořem).

Po první světové válce státy začaly být zároveň konfrontovány se vznikem mezinárodního civilního letectví a potřebou jeho rozvoje. Rozdílné zájmy a přístupy států předznamenaly značná úskalí na cestě k hledání společného konsenzu.

Některé státy z počátku uplatňovaly na rozvíjející se mezinárodní civilní letectví restriktivní pravidla, a to ať již kvůli svému geografickému postavení či z jiných důvodů.

²²¹ Orville a Wilbur Wrigthové v Kitty Hawk v Severní Karolíně, Spojené státy, odzkoušely dne 17. prosince 1903 první letadlo těžší než vzduch.

Domnívaly se totiž, že si tímto způsobem zajistí větší podíl na letecké dopravě nebo na výhodách z ní vyplývajících, než jaký by si jinak byly schopny zajistit, kdyby obecně převládal otevřený přístup k vzájemnému přiznávání práva přeletu. Neuvědomovaly si však, že tímto přístupem primárně samy sebe zbavují možnosti participovat na vytváření světové letecké sítě a získat tak výhodné postavení při dalším rozvoji letecké dopravy.

Brzy i tyto státy musely přehodnotit svůj dosavadní přístup k otázkám ochrany zájmů na podpoře vlastního leteckého průmyslu a rozhodnout o zpřístupnění svého území konkurenci zahraničních leteckých společností. Pochopily totiž, že přestože obětují některé ekonomické a politické zájmy, zároveň podporují jiné, z hlediska celospolečenských přínosů pro ně výhodnější a důležitější zájmy.

Státy tak postupně více či méně souhlasily s tím, že nebudou z důvodů ochrany vlastních ekonomických zájmů bránit příletu, přeletu a odletu letadel, které mají státní příslušnost jiných států (zpravidla s výjimkou kabotáže). Prostřednictvím dvoustranných a mnohostranných smluv si tak začaly udělovat určitá práva, která spočívala právě například v přeletu ve vzdušném prostoru nad územím státu odlišného od státu státní příslušnosti letadla, přistávání na jeho letištích apod.

Je vhodné si povšimnout, že státy, majíce stále na paměti (zkušenosti získané v rámci obou světových konfliktů), jaký strategický potenciál letectví skýtá a jaké nebezpečí je s ním spojeno, se při sjednávání mezinárodních smluv snažily striktně rozlišovat mezi civilním letectvím a státním letectvím (resp. civilním letadlem a státním letadlem) a regulovat jejich časovou působnost (platnost v době míru atd.) nebo účel (využití pro mírové účely).

Na počátku „kosmického věku“²²² vyvstaly zcela nové problémy spojené s pojetím vzdušného prostoru. Do té doby se totiž státy nemusely zabývat například tím, do jaké výšky svrchovanost nad jejich územím sahá. Průmyslový vývoj tak opět zbořil hranice poznání a otevřel ke zkoumání další, do té doby ať po vědecké a technické, tak po právní stránce neprozkoumaný prostor, tj. prostor kosmický.

Z obsahu této práce je zřejmé, že mezinárodní právo veřejné musí i dnes čelit mnohým výzvám. Autor této práce věří, že se podaří mezi státy nalézt dostatečnou míru konsenzu k tomu, aby mohly být stanoveny definice vzdušného a kosmického prostoru, popř. určena hranice mezi nimi. Jedná se totiž o předpoklad pro další využití těchto prostorů a jejich účinnou kontrolu. Rovněž by bylo účelné, kdyby se státy zaměřily na řešení sporných otázek spojených s novým horizontálním členěním moře²²³ a otázek vesmírného turismu²²⁴ a s tím spojených sub-orbitálních letů, které mezinárodním právem veřejným dosud regulovány nejsou.

²²² První umělou družici Sputnik 1 vypustil Sovětský svaz dne 4. října 1957 z kosmodromu Bajkonur.

²²³ Například vznik výlučné ekonomické zóny dle Úmluvy UNCLOS III.

²²⁴ Prvním vesmírným turistou se stal Američan Dennis Tito, když v roce 2001 na ruské kosmické lodi Sojuz podnikl cestu do kosmického prostoru.

THE EXERCISE OF THE STATE'S RIGHTS AND DUTIES IN THE AIRSPACE IN THE LIGHT OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW

The space above the Earth was the lawyer's examination subject matter already in ancient times. The air which we breathe, as well as the water from the sea, was considered to be a thing common to all (*res communis omnium*). However, as far as the movement and life in the air were concerned (here we can use the term „airspace“), a different rule was used. This rule said "he who owns the land, owns it up to heaven" (*cuius es solum, eius est usque ad coelum*). This conception of the airspace still had not much in common with today's conception based on its practical use. It is obvious that society then could not have assumed reasonably (because of the level of its technical development) that mankind was going to be able to use the airspace.

The origins of proper use of the airspace we can only date to when the Montgolfier brothers constructed and launched the first hot air balloon (1783 in Paris). Initially such activities were considered to be rather curiosities but they gained respect very quickly especially when used during armed conflicts in the 19th century performing espionage and bombing tasks.

At the beginning of the 20th century the Wright brothers successfully tested the first heavier-than-air airplane. Air industry development was multiplied by the scientific and technical boom during the First World War. States having followed newly acquired experience, especially negative one, recognized officially complete and exclusive sovereign rights in the airspace above their territory. This system has been

affecting the conception of the airspace and state's status so far.

New issues connected with airspace conception arose at the beginning of the "Space Age". By that time states had not have to deal e.g. with questions of airspace and outer space boundary lines. Industrial development tore down again the boundaries of knowledge and opened the door to examining other up to that time unexamined scientific, technical and legal issues.

This thesis continues in examining the questions of exercising state's rights and duties in the airspace which result from public international law rules. Airspace is not limited here only to airspace above the state's territory but it also includes other territorial regimes. Especially rules of international air law, international maritime law (horizontal delimitation of the sea and state's rights and duties above its areas) and international outer space law (question of vertical delimitation) are of special importance for this thesis.

Within his examination the author of this thesis does not set himself the task to deal closely with the European Communities approach to the subject matter (including their legal regulation) and also the issues of environment protection and disarmament law.

SEZNAM KLÍČOVÝCH SLOV

Vzdušný prostor	Airspace
Letecké svobody	Freedoms of the air
Svrchovanost	Sovereignty

POUŽITÁ LITERATURA

Primární prameny

- 1) Dohoda o mezinárodní letecké přepravní službě sjednaná v Chicagu dne 7. prosince 1944. Anglická verze dostupná z WWW: <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>>.
- 2) Dohoda o mezinárodní letecké dopravě sjednaná v Chicagu dne 7. prosince 1944. Anglická verze dostupná z WWW: <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf>>.
- 3) European Civil Aviation Conference. *ECAC Recommendation on Leasing of Aircraft Recommendation - ECAC/21-1* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Air%20Transport%20Committee/Working%20Papers%20by%20Session/156/AT.156.WP.1849.en/at.156.wp.1849.appB.en.pdf>>.
- 4) Charta Spojených národů. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 30/1947 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://en.wikisource.org/wiki/Charter_of_the_United_Nations>.
- 5) International Civil Aviation Organization. *Proceedings of the Civil Aviation Conference* [online]. November 1 - December 7, 1944. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/icaonet/arch/chicago/conf_proceed.html>.
- 6) Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví sjednaný v Montrealu dne 24. února 1988. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 138/2002 Sb.m.s. Anglická verze dostupná z WWW: <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/montreal1988.pdf>>.
- 7) Smlouva o Antarktidě sjednaná ve Washingtonu dne 1. prosince 1959. Český překlad dostupný z ASPI

pod č. 76/1962 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://www.scar.org/treaty/at_text.html.

- 8) Smlouva o zásadách činnosti států při výzkumu a využívání kosmického prostoru včetně Měsíce a jiných těles přijatá rezolucí Valného shromáždění Organizace spojených národů ze dne 19. prosince 1966. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 40/1968 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.oosa.unvienna.org/oosa/SpaceLaw/outerspt.html>.
- 9) UN Committee on the Peaceful Uses of Outer Space. *Analytical summary of the replies to the questionnaire on possible legal issues with regard to aerospace objects: preferences of member States* [online]. 25 January 2005. Dostupný z WWW: http://www.oosa.unvienna.org/docs/misc/aero/aero_compE.doc.
- 10) Úmluva o mezinárodním civilním letectví sjednaná v Chicagu dne 7. prosince 1944. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 147/1947 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf.
- a) Příloha 2 (Pravidla létání). Český předpis L2 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.
- b) Příloha 8 (Letová způsobilost letadel). Český předpis L8 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.
- c) Příloha 10 (Předpis o civilní letecké telekomunikační službě). Český předpis L10 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.

- d)** Příloha 11 (Letové provozní služby). Český předpis L11 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.
- e)** Příloha 12 (Pátrání a záchrana v civilním letectví). Český předpis L12 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.
- f)** Příloha 17 (Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy). Český předpis L17 dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>. Anglická verze - neveřejný přístup z WWW: <http://www.icao.int>.
- 11)** Úmluva o pevninské mělčině sjednaná v Ženevě dne 29. dubna 1958. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 144/1964 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf.
- 12)** Úmluva o pobřežních vodách a pásnu přilehlém sjednaná v Ženevě dne 29. dubna 1958. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 101/1965 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf.
- 13)** Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel sjednaná v Haagu dne 16. prosince 1970. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 96/1974 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/hague1970.pdf>.
- 14)** Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví sjednaná v Montrealu dne 27. prosince 1973. Český překlad dostupný v ASPI

pod č. 16/1974 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/montreal1971.pdf>.

- 15)** Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla sjednaná v Tokiu dne 14. září 1963. Český překlad dostupný v ASPI pod č. 102/1984 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/tokyo1963.pdf>.
- 16)** Úmluva o úpravě letectví sjednaná v Paříži dne 13. října 1919. Český překlad dostupný z ASPI č. 35/1924 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html>.
- 17)** Úmluva o volném moři sjednaná v Ženevě dne 29. dubna 1958. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 92/1964 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf.
- 18)** Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu sjednaná v Montego Bay, Jamajka, dne 10. prosince 1982. Český překlad dostupný z ASPI pod č. 240/1996 Sb. Anglická verze dostupná z WWW: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.
- 19)** Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z ASPI.

Sekundární prameny

- 1)** ABEYRATNE, R.I.R. *Air Law and Policy*. Baltimore : PublishAmerica, 2007. 640 s. ISBN 142418293X.

- 2) ABEYRATNE, R.I.R. *Aviation Security - Legal and Regulatory Aspects*. Aldershot : Ashgate Publishing Company, 1998. 367 s. ISBN 184014145447.
- 3) ABEYRATNE, R.I.R. Principles of Responsibility Relating to Aircraft Operations Over the High Seas. *European Transport Law*. 2006, vol. XLI, no. 1, s. 23-32.
- 4) BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. 6th ed., New York : Oxford University Press, 2003. 784 s. ISBN 0199260710.
- 5) BUERGENTHAL, T. *Law-Making in the International Civil Aviation Organization*. 1st ed., New York : Syracuse University Press, 1969. 247 s. ISBN 815621396.
- 6) COOPER, J.C. Flight-Space and the Satellites. *The International and Comparative Law Quarterly*. 1958, vol. 7, no. 1, s. 82-91. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 7) DIEDERICS-VERSCHOOR, I. *An Introduction to Air Law*. Deventer : Kluwer Law and Taxation Publisher, 1983. 185 s. ISBN 9065440976.
- 8) EVANS, M.D. *International Law*. 1st ed., New York : Oxford University Press, 2003. 896 s. ISBN 0199251142.
- 9) FELL, L.C. Maritime Contiguous Zones Source. *Michigan Law Review*. 1964, vol. 62, no. 5, s. 848-864. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 10) FREER, D.W. En-route to Chicago - 1943 to 1944. *ICAO Bulletin*. Special Series 5, 1986, s. 39-41. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/icaonet/arch/ss_05_en.djvu>.
- 11) FREER, D.W. Chicago Conference (1944) - Despite Uncertainty, the Spirit of Internationalism Soars, *ICAO Bulletin*, Special Series 7, 1986. s. 42-44. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/icaonet/arch/ss_07_en.djvu>.

- 12) FREER, D. W. Chicago Conference (1944) - U.K. - U.S. Policy Split Revealed, *ICAO Bulletin*, Special Series 6, 1986, s. 22-24. Dostupný z WWW: <http://www.icao.int/icaonet/arch/ss_06_en.djvu>.
- 13) GOEDHUIS, D. Civil Aviation after the War. *The American Journal of International Law*. 1942, vol. 36, no. 4, s. 596-613. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 14) GOEDHUIS, D. Sovereignty and freedom in the airspace. *Transactions of the Grotius Society*. 1955, vol. 41, s. 137-152. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 15) GOROVE, S. Sovereignty and the Law of Outer Space Re-examined. *Annals of Air and Space Law*. 1977, vol. II, s. 311-322.
- 16) GROTIUS, H. On the Law of War and Peace - De Jure Belli ac Pacis. *Constitution Society* [online]. Dostupný z WWW: <<http://www.constitution.org/gro/djbp.htm>>.
- 17) GUTTERIDGE, J.A.C. The Regime of the Continental Shelf. *Transactions of the Grotius Society*. 1958, vol. 44, s. 77-89. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 18) HAANAPPEL, P.P.C. *The Law and Policy of Air Space and Outer Space - A Comparative Approach*. The Hague : Kluwer Law International, 2003. 328 s. ISBN 9041121293.
- 19) HAILBRONNER, K. Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea. *The American Journal of International Law*. 1983, vol. 77, no. 3, s. 490-520. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 20) HORNÍK, J. Article 3 of the Chicago Convention. *Air & Space law*. 2002, vol. XXVII/3, s. 161-195.
- 21) CHENG, B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space: The Boundary Problem. Functionalism versus Spatialism:

The Major Premise. *Annals of Air and Space Law*. 1980, vol. V, s. 323-362.

- 22) JENNINGS, R.; WATTS, A. *Oppenheim's International Law: Volume I - Peace*. 9th ed., London : Longman, 1996. 1333 s. ISBN 0582302455.
- 23) KOBERA, V. Zpráva o semináři na téma „Civilní letectví ve světle mezinárodního práva a jiných společenských věd“ (6. - 10. červen 2005). *Právník*. 2006, roč. CXLV, č. 1, s. 125-131.
- 24) MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmické objekty. *Letectví + Kosmonautika*. 1981, č. 10, s. 383-385. Dostupný z WWW: <<http://www.kosmo.cz/modules.php?op=modload&name=kosmo&file=index&fil=/m/zaklady/pravo/malen81.htm>>.
- 25) MALENOVSKÝ, J. Otazníky kosmického práva: Kosmický prostor. *Letectví + Kosmonautika*. 1978, č. 22, s. 865-867. Dostupný z WWW: <<http://www.kosmo.cz/modules.php?op=modload&name=kosmo&file=index&fil=/m/zaklady/pravo/malen78.htm>>.
- 26) MENDELSON, A.I. In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention. *Virginia Law Review*. 1967, vol. 53, no. 3, s. 509-563. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.
- 27) MILDE, M. Enforcement of Aviation Safety Standards - Problems of Safety Oversight. Dostupný u autora této práce.
- 28) MILDE, M. *International Air Law and ICAO (Essential Air and Space Law)*. Utrecht : Eleven International Publishing, 2008. 351 s. ISBN 9077596542.
- 29) MILDE, M. Some question marks about the price of 'Russian air'. *Zeitschrift fuer Luftrecht*. 2000, no. 2, s. 1-14.

- 30) MILDE, M. Status of Military Aircraft in International Law. *Caracas Conference*. November 2003, s. 1-21. Dostupný u autora této práce.
- 31) MILDE, M. The Chicago Convention - Are Major Amendments Necessary or Desirable 50 Years Later? *Annals of Air and Space Law*. 1994, vol. XIX(1), s. 401-452.
- 32) MILDE, M. United Nations Convention on the Law of the Sea - Possible Implications for International Air Law. *Annals of Air and Space Law*. 1983, vol. VI, s. 167-201.
- 33) ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné, soukromé, obchodní*, 2. rozšířené vyd., Praha : Aleš Čeněk - vydavatelství a nakladatelství, 2007. 504 s. ISBN 978-80-7380-032-1.
- 34) ONDŘEJ, O. Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví. *Sborník z konference*. Smolenice, 2007.
- 35) OUTRATA, V. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vyd., Praha : Orbis. 1960. 648 s.
- 36) PHARAND D. L'Arctique et l'Antartique: Patrimoine commun de l'humanité. *Annals of Air and Space Law*. 1982, vol. VII, s. 425-440.
- 37) POTOČNÝ, M.; ONDŘEJ, J. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 4. dopl. vyd., Praha : C.H.Beck, 2003. 460 s. ISBN 80-7179-801-0.
- 38) SHAWCROSS, C.N.; BEAUMONT, K.M.; BROWNE, P.R.E. *Shawcross & Beaumont on Air Law*. 2nd ed., London : Butterworth & co (Publisher) ltd., 1951. 1238 s.
- 39) SHUBBER, S. Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970: A New Regime? *The International and Comparative Law Quarterly*. 1973, vol. 22, no. 4, s. 687-726. Dostupný z JSTOR: <<http://www.jstor.org>>.

- 40) WASSENERBERGH, H. The Status and Use of an Airport on an Artificial Island. *Air & Space Law*. 1999, vol. XXIV, no. 4/5, s. 177-180.

Terciální prameny

- 1) *Department of Civil Aviation* [online]. Thajsko. Anglická verze dostupná z WWW: <http://www.aviation.go.th/index_en.htm>.
- 2) *JSTOR : digital archives for scholarship* [online]. New York (USA). Dostupná z WWW: <<http://www.jstor.org>>.
- 3) *Kosmonautika* [online]. Česká republika. Dostupná na WWW: <<http://www.kosmo.cz>>.
- 4) *Letecká informační služba* [online]. Praha (Česká republika) : Řízení letového provozu, s.p. Dostupná z WWW: <<http://lis.rlp.cz>>.
- 5) *McGill University* [online]. Montreal (Kanada). Dostupná z WWW: <<http://www.mcgill.ca>>.
- 6) *Mezinárodní organizace pro civilní letectví* [online]. Montreal (Kanada). Dostupná z WWW: <<http://www.icao.cz>>.
- 7) *NAV Flight Services* [online]. Praha (Česká republika). Dostupná z WWW: <<http://www.nav.cz>>.
- 8) *Organizace spojených národů* [online]. New York (USA). Dostupná z WWW: <<http://www.un.org>>.
- 9) *Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR)* [online]. Cambridge (Velká Británie) Dostupná z WWW: <<http://www.scar.org>>.
- 10) *The Constitution Society* [online]. Dostupná z WWW: <<http://www.constitution.org>>.

- 11) *United Nations Office for Outer Space Affairs (UNOOSA)* [online]. Vídeň (Rakousko). Dostupná z WWW: <<http://www.oosa.unvienna.org>>.
- 12) *United States Department of Transportation* [online]. Washington, D.C. (USA). Dostupná z WWW: <<http://ostpxweb.dot.gov/S-3/index.htm>>.
- 13) *Wikipedie : otevřená encyklopedie* [online]. St. Petersburg (USA) : Wikimedia Foundation, 2001. Česká verze. Dostupná z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.
- 14) *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (USA) : Wikimedia Foundation, 2001. Anglická verze. Dostupná z WWW: <<http://en.wikipedia.org>>.
- 15) *Wikisource : otevřená knihovna* [online]. St. Petersburg (USA) : Wikimedia Foundation, 2001. Česká verze. Dostupná z WWW: <<http://cs.wikisource.org>>.
- 16) *Wikisource : the free library* [online]. St. Petersburg (USA) : Wikimedia Foundation, 2001. Anglická verze. Dostupná z WWW: <<http://en.wikisource.org>>.