

POSUDEK

na rigorózní práci Mgr. Václava Kobery „Výkon práv a povinností státu ve vzdušném prostoru ve světle mezinárodního práva veřejného“

Rigorózní práce je zaměřena na problematiku právní úpravy mezinárodního civilního letectví. Práce je členěna na úvod, pět částí a závěr, celkový rozsah rigorózní práce je 120 stran.

Cílem práce je zkoumání otázek výkonu práv a povinností státu ve vzdušném prostoru, které mu plynou z pravidel mezinárodního práva veřejného. Jak konstatuje sám autor zaměřil se jak na problematiku právní úpravy vzdušného prostoru státu, tak i na právní režim vzdušného režimu oblastí, které nejsou součástí státního území. Výslovně zmiňuje, že za cíl své práce si nekladl zkoumání přístupu Evropských společenství k dané problematice. Na str. 7 nebo str. 60 uchazeč mimo jiné uvádí námořní mezinárodní právo veřejné, což není přesné. Pod označením námořní právo se mají na mysli pravidla soukromého práva. Pokud jde o mezinárodní právo veřejné, jedná se o mezinárodní mořské právo.

První část rigorózní práce je zaměřena na obecné otázky postavení státu ve vzdušném prostoru a svrchovaností státu v obecnosti. Autor zde mimo jiné člení územní režimy na terra nullius. Za příklad tohoto režimu uvádí Západní břeh Jordánu nebo pásmo Gazy (str. 10). Toto své tvrzení by měl uchazeč při ústní obhajobě vysvětlit. Dalšími režimy jsou podle uchazeče státní území, res communis omnium, společné dědictví lidstva a územní režimy sui generis (str. 11). Při ústní obhajobě by měl autor blíže vysvětlit v čem tyto režimy spočívají a čím se odlišují. Kapitola zahrnuje také problematiku výkonu jurisdikce (str. 12 a násl.). Při ústní obhajobě by měl autor vysvětlit pojem jurisdikce, v čem spočívá a na čem je založena. Problematický je pojem kvazi-územní jurisdikce (str. 12). Uchazeč by měl rovněž vysvětlit, zda se ztotožňuje s pojetím prof. Chenga, které je uvedeno na str. 13. V dalších podkapitolách této části se autor zaměřil na vývoj, pokud jde o režim samotného vzdušného prostoru a to jak v období na počátku na 20. století, tak i po první světové válce (str. 19 a násl.). V posledním případě uchazeč mluví o post-kodifikačním období. Znamená to, že Pařížskou úmluvu o civilní letectví z roku 1919 považuje za kodifikaci v této oblasti nebo až Chicagskou úmluvu z roku 1944?

Následující kapitola rigorózní práce je zaměřena na postavení státu ve vzdušném prostoru – vertikální vymezení. Uchazeč se zde zabývá problematikou vymezení hranice vzdušného a kosmického prostoru z hlediska teoretických přístupů i z hlediska praktických přístupů států.

Ve třetí kapitole se autor zabývá postavením státu ve vzdušném prostoru z hlediska horizontálního vymezení. Kapitola je jednak zaměřena na postavení státu ve vzdušném prostoru nad jeho suchozemským územím. Autor zde pojednává o jednotlivých leteckých svobodách. Na str. 44 konstatuje, že některé státy zpoplatňují právo přeletu nad jejich územím i když je tento druh zpoplatnění Chicagskou úmluvou z roku 1944 výslovně zakázán. Uchazeč by měl vysvětlit, jak na to ostatní státy reagují. Druhá část této kapitoly je zaměřena na postavení státu ve vzdušném prostoru nad mořem. Tyto otázky autor analyzuje zejména z hlediska Úmluvy OSN o mořském právu z roku 1982. Na str. 63 se uchazeč zmiňuje o tom, že některé státy jednostranně vyhlásily tzv. identifikační pásmo protivzdušné obrany, které sahá daleko za hranici pobřežního moře až do vzdálenosti 200 námořních mil. Uchazeč by se mohl vyjádřit k tomu, zda tato jednostranná vyhlášení jsou v souladu s Úmluvou OSN o mořském právu z roku 1982 a Úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944. Otázkou je konstatování uchazeče na str. 65, zda v případě toho, že stát nevyomezí výlučnou ekonomickou zónu, je přilehlá zóna součástí volného moře. Třetí podkapitola této části obsahuje i úvahy o právním režimu vzdušného prostoru nad Antarktidou (str. 87 a násl). Čtvrtá kapitola obsahuje ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Na str. 92 uvádí autor, že Montrealská úmluva je z roku 1973, jedná se pravděpodobně o překlep, Úmluva je z roku 1971. Poslední část rigorózní práce je zaměřena na otázky státních letadel.

Pokud jde o hodnocení, práce má logickou strukturu a dá se konstatovat, že uchazeč naplnil cíle, které si předsevzal. Je zřejmé, že se s danou problematikou podrobně seznámil a osvojil si jí. Práce je napsána srozumitelným jazykem, pokud jde o literaturu, uchazeč použil jak primární prameny, tak řadu děl nauky zejména zahraniční, ale i české které se vztahují k dané problematice. Práce obsahuje i bohatý poznámkový aparát (224 poznámek pod čarou).

Práce **splňuje** požadavky kladené na rigorózní práce a **doporučuji** jí k ústní obhajobě. Při ústní obhajobě by se uchazeč mohl vyjádřit k výše uvedeným otázkám a připomínkám.

V Praze dne 4. září 2009

doc. JUDr. Jan Ondřej, CSc., DSc.