

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.