

Vývoj, súčasná podoba a inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru

Development, Present Shape and Institutional Support of International Legal Regime of Air Space

Juraj Jankuv

Abstract: *The presented study aims to identify and to analyse key moments of evolution, present form as well as institutional support of international regime of air space in the spirit of existing customary, treaty and non-binding soft law norms of international public law, and briefly even in the spirit of rules of the European Union. Special attention will be paid to the issue of interaction between the international airspace regime and international environmental law in the area of protection of climate. These analyses will allow us to identify the most important problems and challenges of international aircraft law as one of the important sub-sections of international public law.*

Key Words: *International Public Law; International Legal Regime; Air Space; International Organisations; International Organs.*

Abstrakt: *Cieľom predloženej štúdie je identifikovať a analyzovať vývoj, súčasnú podobu, ako aj inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru v duchu existujúcich obyčajových, zmluvných i nezáväzných soft law noriem medzinárodného verejného práva, a v stručnom pohľade i v duchu noriem práva Európskej únie. Osobitný priestor bude v štúdiu venovaný i problematike interakcie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru a medzinárodného práva životného prostredia v oblasti ochrany klímy. Tieto analýzy nám umožnia identifikovať najdôležitejšie problémy a výzvy medzinárodného leteckého práva ako jedného z významných pododvetví medzinárodného práva verejného.*

Kľúčové slová: *Medzinárodné právo verejné; medzinárodnoprávny režim; vzdušný priestor; medzinárodné organizácie; medzinárodné orgány.*

Úvod

Vzdušný priestor štátu je podľa vedy medzinárodného práva definovaný ako priestor nad štátnym suchozemským územím, vnútornými a pobrežnými vodami, ktorý siaha až po okraj spodnej hranice kozmického priestoru. Táto hranica nebola zmluvne stanovená. V praxi štátov sa za kozmický priestor považuje priestor začínajúci 100 kilometrov od povrchu Zeme. V uvedenej vzdialenosti sa totiž nachádzajú najnižšie obežné dráhy družíc. V kozmickom práve existuje *obyčajová norma*, ktorá konštatuje, že družice na najnižšej obežnej dráhe okolo Zeme sú už v kozmickom priestore.¹ V oblasti vzdušného priestoru sa v priebehu dvadsiateho storočia sformovala *obyčajová zásada* zakotvujúca pravidlo, že vzdušný priestor nad územím štátu je súčasťou štátneho územia. Podlieha plne a výlučne suverénnej moci príslušného štátu. Uvedenú obyčajovú zásadu neskôr potvrdili i *mnohostranné a dvojstranné dohovory* v oblasti civilného letectva. *Vzdušný priestor, ktorý sa nachádza nad územiami, ktoré majú osobitný medzinárodnoprávny režim a nepatria pod zvrchovanosť štátu (šíre more, Antarktída)*, sa spravuje príslušným medzinárodnoprávnym režimom a normami medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru (medzinárodného leteckého práva).

Cieľom predloženej štúdie je identifikovať a analyzovať vývoj, súčasnú podobu, ako aj inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru v duchu existujúcich obyčajových, zmluvných i nezáväzných soft law noriem medzinárodného verejného práva, a v stručnom pohľade i v duchu noriem práva Európskej únie. Osobitný priestor bude v štúdií venovaný i problematike interakcie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru a medzinárodného práva životného prostredia v oblasti ochrany klímy. Predmetné analýzy umožnia identifikovať najdôležitejšie problémy a výzvy medzinárodného leteckého práva ako jedného z významných pododvetví medzinárodného práva verejného.

Historický vývoj medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru do roku 1944

Otázka právneho režimu vzdušného priestoru bola po dlhú dobu prenechaná štátom. Po prvých úspešných letoch bratov Wrightovcov na stro-

¹ Bližšie pozri ONDŘEJ, J. *Právní režimy mezinárodních prostorů*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, s. 22. ISBN 80-86473-69-7; a ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 226. ISBN 80-86199-95-9.

joch ťažších ako vzduch v roku 1903 v Spojených štátoch amerických, Brazílčana Santos Dumonta v roku 1906, Francúza Voisina v roku 1907 či Angličana Farmana v roku 1907 sa v Európe dynamicky rozvíjala letecká technika a vytvárali sa podmienky pre rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy. V roku 1909 Francúz Blériot ako prvý preletel kanál La Manche, a potvrdil tak možnosť medzištátnych letov nad morom. Prvá medzinárodná verejná letecká linka bola otvorená medzi Parížom a Londýnom v roku 1919. Priekopníkom slovenského letectva sa stal Andrej Kvas. Prvý medzimestský let vykonal medzi Bratislavou a Trnavou (45 km) dňa 1. augusta 1908, teda ešte za existencie Rakúsko-Uhorska. Vývoj pravidelnej leteckej dopravy na historickom území Slovenskej republiky sa neskôr odohrával v podmienkach prvej Československej republiky. Prvý dopravný let vtedajších Československých štátnych aerolínií (skratka ČSA) sa uskutočnil na trati Praha – Bratislava dňa 29. októbra 1923 dvojplôšníkom Aero A-14 Brandenburg. Prvý let do Košíc bol vykonaný dvojplôšníkom Aero A-10 na trati Praha – Bratislava – Košice v roku 1924. Prvý medzinárodný let vykonal Československé štátne aerolínie dňa 1. júla 1930 na linke Praha – Záhreb lietadlom Ford 5AT.

V nadväznosti na uvedený rozvoj leteckej dopravy sa vytvárala potreba právnej regulácie preletu, pristátia a odletu cudzích lietadiel na štátnom území. Prvou dvojstrannou zmluvou o leteckej doprave bola *francúzsko-nemecká zmluva* z roku 1913.² Prvý mnohostranný dohovor nazvaný *Parížsky dohovor o civilnom letectve*,³ uzavretý v Paríži v roku 1919, ratifikovalo 33 štátov. Uvedený dohovor bol viackrát revidovaný; najpodstatnejšie práve *Protokolom* z roku 1929. Parížsky dohovor zakotvil viacero zásad, ktoré sa stali základom súčasného medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru, nazývaného aj *medzinárodné letecké právo*. Parížsky dohovor vytvoril medzinárodný orgán – *Medzinárodnú komisiu pre letectvo*, ktorá, okrem iného, pripravovala návrhy zmien existujúcich technických noriem, riešila spory a pridela štátom označenie štátnej príslušnosti.⁴ Uzavretie Parížskeho dohovoru malo inšpiračný

² *Exchange of Notes between France and Germany Concerning Aerial Navigation* [1913-07-26]. Bližšie pozri CAMBON, J. a G. von JAGOW. *Exchange of Notes between France and Germany Concerning Aerial Navigation*. *American Journal of International Law*. 1914, vol. 8, no. 3, s. 214-217. Supplement: Official Documents. ISSN 0002-9300.

³ Bližšie pozri dohovor *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation* [1919-10-13].

⁴ Napríklad bývalé Československo malo pridelené označenie začínajúce veľkým písmenom L s pomlčkou a štyrmi ďalšími veľkými písmenami. Uvedené označenie bolo neskôr

význam i pre iné regionálne úpravy. Obsahovo podobný *Havanský dohovor o obchodnom letectve* (1928)⁵ uzatvorilo jedenásť štátov Severnej Ameriky, vrátane Spojených štátov amerických. Prvý prelet Atlantiku, ktorý uskutočnil Američan Charles Lindbergh v roku 1927, vytvoril priestor pre medzikontinentálne lety. Záujem o tento typ leteckej prepravy postupne narastal, a preto bola z podnetu Spojených štátov amerických v roku 1944 zvolaná v *Chicagu medzinárodná konferencia*, s cieľom vytvoriť nový univerzálny režim pre civilné letectvo. Tu sa vytvoril i základ súčasnej platnej medzinárodnoprávnej úpravy civilného letectva, ktorú tvoria tri dohovory. V období po druhej svetovej vojne sa ďalej vyvíjali medzinárodnoprávne zmluvné normy v oblastiach potierania leteckého pirátstva a iných nedovolených zásahov do civilnej leteckej dopravy a iné súvisiace úpravy. Čo sa týka obyčajových noriem, ich počet nie je veľký. Zreteľná je napríklad existencia obyčajovej normy *zachovania právomoci štátu voči lietadlám zapísaným do jeho leteckého registra i za hranicami štátu*, ďalej obyčajovej normy *zakotvujúcej suverenitu štátu nad jeho vzdušným priestorom* alebo obyčajovej normy *zakotvujúcej záväzok štátov pomôcť lietadlám, ktoré sa ocitli v tiesni*, vrátane poskytnutia práva pre takéto lietadlá vletieť do vzdušného priestoru cudzieho štátu.⁶ Predmetné normy sú už zakotvené aj v zmluvnej forme. Je tiež možné predpokladať vznik ďalších obyčajových noriem v nadväznosti na konzistentnú prax štátov pri aplikácii ustanovení niektorých mnohostranných zmlúv, najmä prvého Chicagského dohovoru – *Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve* (1944).

Vzdušný priestor, ktorý sa nachádza nad územiaми, ktoré majú osobitný medzinárodnoprávny režim a nepatria pod zvrchovanosť štátu (prilahlé pásma, výlučná ekonomická zóna, pevninská plytčina, šíre more, Antarktída), sa spravuje príslušným medzinárodnoprávnym režimom a normami medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru (medzinárodného leteckého práva). V duchu noriem medzinárodného morského práva, tak, ako je stanovená *Dohovorom Organizácie Spojených národov o morskom práve* (1982),⁷ platí *sloboda preletu* v súostrovných vodách, morských

zmenené na označenie začínajúce veľkými písmenami OK s pomlčkou a troma ďalšími veľkými písmenami.

⁵ Bližšie pozri dohovor *Pan-American Convention on Air Navigation* [1928-02-20]. 129 LNTS 223.

⁶ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 26. ISBN 80-86199-95-9.

⁷ Bližšie pozri dohovor *United Nations Convention on the Law of the Sea* [1982-12-10]. 1833 UNTS 3. V Zbierke zákonov Slovenskej republiky je informácia o medzinárodnoprávnej

účinách (aj v prípade, ak sa ich šírka kryje s režimom pobrežných vôd), nad priľahlým pásmom, výlučnou ekonomickou zónou, pevninskou plytčinou a šírym morom pre civilné i vojenské lietadlá.⁸

V priestore Antarktídy podľa *Zmluvy o Antarktíde* (1959)⁹ nie sú stanovené obmedzenia pre medzinárodnú civilnú leteckú dopravu. Platí teda sloboda preletu nad týmto kontinentom civilnými lietadlami. Inak je to vo vzťahu k vojenským lietadlám. Antarktída má trvalo slúžiť len *mierovým účelom a nesmie byť predmetom medzinárodných sporov*. Preto sa v jej priestore zakazujú všetky opatrenia vojenského charakteru, napríklad budovať *základne, stavať opevnenia, uskutočňovať manévry a skúšky zbraní všetkých druhov, jadrové výbuchy, skladovať rádioaktívny odpad, vrátane bojových letov vojenských lietadiel*. Je však pravdou, že uvedený zákaz sa vzťahuje len na kontinent Antarktídy, vzhľadom na článok VI *Zmluvy o Antarktíde*, ktorý stanovuje, že *morské priestory v rámci jej pôsobnosti (morské priestory ležiace na juh od 60-tich stupňov južnej zemepisnej šírky), spĺňajúce charakteristiky právneho režimu širého mora, si zachovávajú režim podľa noriem medzinárodného morského práva. V týchto vodách teda platia všetky slobody morí, inštitút horúceho stíhania či sloboda výkonu vojenských akcií, pri zachovaní noriem medzinárodného práva životného prostredia*.¹⁰ V rámci kontrolného mechanizmu režimu Antarktídy môže uskutočniť každá zmluvná strana na celom území Antarktídy *letecký prieskum* aj vojenskými lietadlami. Inak vojenské lietadlá nemajú prístup nad Antarktídu; ide o tzv. účelovú slobodu preletu.¹¹

záväznosti dohovoru pre Slovenskú republiku publikovaná v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 242/1996 Z.z. Text dohovoru v rámci uvedeného oznámenia publikovaný nebol; pripojená je však informácia, že jeho text je dostupný k nahliadnutiu v rámci Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky.

⁸ Bližšie pozri ČEPELKA, Č. a P. ŠTURMA. *Medzinárodné právo verejné*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 840 s. ISBN 978-80-7179-728-9; a JANKUV, J., D. LANTAJOVÁ, M. ŠMID a K. BLAŠKOVIČ. *Medzinárodné právo verejné: Prvá časť*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 319 s. ISBN 978-80-7380-559-3.

⁹ Bližšie pozri zmluvu *The Antarctic Treaty* [1959-12-01]. 402 UNTS 71. K uvedenej zmluve pristúpila aj Československá socialistická republika a bola jej zmluvnou stranou od mája 1962. Zmluva bola publikovaná v Zbierke zákonov v rámci Vyhlášky ministra zahraničných vecí č. 76/1962 Zb. Slovenská republika do zmluvy sukcedovala.

¹⁰ Bližšie pozri ONDŘEJ, J. *Právní režimy mezinárodních prostorů*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, s. 71. ISBN 80-86473-69-7.

¹¹ Bližšie pozri KLUČKA, J. *Medzinárodné právo verejné: Všeobecná a osobitná časť*. 2. dopln. a preprac. vyd. Bratislava: Iura Edition, 2011, s. 346. ISBN 978-80-8078-414-0.

Medzinárodné dohovory prijaté v rámci Chicagskej konferencie (1944) a súvisiace dohovory

V rámci Chicagskej konferencie boli prijaté celkovo tri dohovory. Najvýznamnejším z nich je *Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve* uzavretý v Chicagu v roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“).¹² Chicagský dohovor prevzal v hlavných právnych otázkach zásady *Parížskeho dohovoru* (1919). Neskôr bol viackrát zmenený viacerými dodatkovými protokolmi. Jeho primárnou zásadou je *zásada úplnej a výhradnej zvrchovanosti štátu nad vzdušným priestorom nad svojím územím* v duchu článku 1 Chicagského dohovoru. Na účely predmetného dohovoru sa územím štátu podľa jeho článku 2 rozumejú pozemné oblasti a k nim príslušné teritoriálne vody nachádzajúce sa pod zvrchovanosťou, suverenitou, ochranou alebo mandátom príslušného štátu. Ďalej je to *zásada používania vzdušného priestoru štátu cudzími lietadlami len so súhlasom územného suveréna*. Tento režim sa teda líši napríklad od režimu pobrežných vôd štátu podľa noriem medzinárodného obyčajového práva a Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve (1982), kde je zakotvené právo pokojného prechodu cudzích obchodných lodí.¹³ Ďalej je to *zásada poskytnutia práva pokojného preletu nad svojím štátnym územím pre civilné lietadlá*. Podľa článku 5 Chicagského dohovoru platí však primárne iba vo vzťahu k nepravidelným leteckým linkám, vzhľadom na skutočnosť, že daný článok ustanovuje, že „... každý zmluvný štát súhlasí s tým, že všetky lietadlá iných zmluvných štátov, ktoré sa nepoužívajú pri pravidelných medzinárodných leteckých dopravných službách, budú mať za predpokladu dodržiavania podmienok tohto Dohovoru právo prilietavať na jeho územie, alebo cez jeho územie prelietavať bez pristátia, ako aj pristávať pre nekomerčné účely bez toho, aby dostali predchádzajúce povolenie, a s ohľadom na právo prelietaneho štátu žiadať pristátie“. Lietadlá pri nepravidelných linkách majú teda podľa článku 5 Chicagského dohovoru *právo pristávania pre neobchodné účely, právo preletu*. Podľa rovnakého článku majú tiež *právo prijímať a vykladať cestujúcich, tovar a poštu v súlade s predpismi teritoriálneho štátu*. Podľa článku 6 Chicagského dohovoru *pravidelná medzinárodná letecká dopravná služba nesmie byť prevádzkovaná*

¹² Bližšie pozri dohovor *Convention on Civil Aviation* [1944-12-07]. 15 UNTS 295. Uvedený dohovor bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve č. 147/1947 Zb.

¹³ Bližšie pozri POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 5. dopln. a přeprac. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 144. ISBN 80-7179-536-4; a JANKUV, J., D. LAN-TAJOVÁ, K. BLAŠKOVÍČ, T. BUCHTA a D. ARBET. *Mezinárodní právo veřejné: Druhá část*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2016. 463 s. ISBN 978-80-7380-597-5.

nad územím zmluvného štátu alebo na ňom, iba s výnimkou osobitného povolenia či s iným splnomocnením tohto štátu, a v súlade s podmienkami takéhoto povolenia alebo splnomocnenia. Všeobecne rešpektovaná je teda i *zásada poskytovania súhlasu štátu k preletu štátneho územia, respektíve k pristátíu cudzieho lietadla ad hoc pre jednotlivé prípady alebo všeobecne na základe dvojstrannej alebo viacstrannej medzinárodnej zmluvy*. Uvedená zásada sa podľa Chicagského dohovoru týka pravidelných leteckých liniek. V duchu článku 7 Chicagského dohovoru nazvaného „*Kabotáž*“ je každý zmluvný štát oprávnený *odmietnuť lietadlám iných zmluvných štátov povolenie nakladať na jeho území cestujúcich, poštu a tovar dopravované za odmenu alebo plat a určené do iného miesta na jeho území*. Každý zmluvný štát sa podľa rovnakého článku zaväzuje, že neuzavrie žiadny dohovor, ktorým by sa niektorému inému štátu alebo leteckej spoločnosti iného štátu výslovne poskytovala nejaká takáto výsada na základe výlučného práva, a ani že si nežadováži takúto výlučnú výsadu od niektorého iného štátu.

Z ustanovení Chicagského dohovoru vyplýva tiež *zásada rovného zaobchádzania pri vnútroštátnej úprave tejto leteckej dopravy*, ako aj *zásada zachovania jurisdikcie štátu nad všetkými lietadlami prelietavajúcimi nad jeho územím*. Štáty však túto jurisdikciu uplatňujú len pokiaľ sa týka skutočností, ktoré sa svojimi dôsledkami prejavujú na „zemi“, t.j. vo vzťahu k lietadlám, ktoré na ich území pristanú.

Významná je i *zásada rešpektovania vnútroštátnych predpisov štátu v oblasti civilného letectva*. Podľa článku 12 Chicagského dohovoru sa každý zmluvný štát zaväzuje, že uskutoční také opatrenia, aby sa zabezpečilo, že sa každé lietadlo letiace nad jeho územím alebo sa pohybujúce na jeho území, ako aj každé lietadlo, ktoré nesie znak jeho štátnej príslušnosti, nech sa už nachádza kdekoľvek, podrobí pravidlám a predpisom, ktoré tam platia a ktoré sa týkajú letu a pohybu lietadiel.

Pravidlá obsiahnuté v Chicagskom dohovore sa podľa jeho článku 3 písm. a) *vzťahujú len na civilné lietadlá*. Netýkajú sa tzv. *štátnych lietadiel*, za ktoré sa považujú podľa článku 3 písm. b) Chicagského dohovoru *vojenské, policajné a colné lietadlá*. Podľa článku 3 písm. c) Chicagského dohovoru „... *žiadne štátne lietadlo zmluvného štátu nesmie lietať nad územím iného štátu, ani na ňom pristáť bez splnomocnenia upraveného osobitnou dohodou alebo inak, a v súlade s podmienkami tohto splnomocnenia*“. Štátne lietadlá cudzieho štátu teda musia mať vždy osobitný súhlas ad hoc. V danom prípade sa považujú za fiktívne územie cudzieho štátu,

t.j. požívajú tzv. *exteritorialitu*. Cudzie vojenské lietadlo, ktoré pristane v stave tiesne bez súhlasu územného suveréna, *exteritorialitu* nepožíva a patrí pod jurisdikciu štátu pristátia. Rovnaký súhlas *ad hoc* na prelet musia mať podľa článku 8 Chicagského dohovoru i *bezpilotné lietadlá* (drony).

Z dôvodov *vojenských potrieb* alebo *verejnej bezpečnosti* môže štát podľa článku 9 písm. a) Chicagského dohovoru *zakázať prelety nad niektorými svojimi územiaми* za predpokladu, že nebude v tomto smere rozlišovať medzi lietadlami štátu, ktorého územia sa let dotýka, používanými na pravidelné medzinárodné letecké dopravné služby a lietadlami iných zmluvných štátov, ktoré sa používajú na podobné služby. Takéto zakázané oblasti majú mať takú rozlohu a polohu, aby zbytočne neprekážali lietaniu. Popis zakázaných oblastí na území zmluvného štátu, ako aj všetky ich neskoršie zmeny musia byť čo najskôr oznámené ostatným zmluvným štátom a Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo. Podľa článku 9 písm. b) Chicagského dohovoru si každý zmluvný štát vyhradzuje tiež právo za výnimočných okolností alebo po dobu naliehavej potreby či v záujme verejnej bezpečnosti *dočasne obmedziť alebo zakázať, a to s okamžitou platnosťou, lietanie nad celým svojím územím* alebo nad niektorou jeho časťou, s podmienkou, že takéto obmedzenie alebo zákaz sa bude vzťahovať na lietadlá všetkých ostatných štátov, bez rozdielu štátnej príslušnosti. Podľa článku 9 písm. c) Chicagského dohovoru každý zmluvný štát môže podľa predpisov, ktoré vydá, žiadať, aby každé lietadlo, ktoré vstúpi do oblastí zmienených v odsekoch a) a b) článku 9, *pristálo na niektorom určenom letisku na jeho území* hneď, ako bude môcť.

V duchu článku 10 Chicagského dohovoru cudzie lietadlá *pristávajú na letiskách, ktoré určí zmluvný štát*. Ide o tzv. *colné letiská*. Cudzie lietadlá môžu byť podľa tohto článku *podrobené colnej alebo inej prehliadke*. Podrobné údaje o všetkých letiskách vyhlásených za colné letisko musia byť štátom zverejnené a oznámené Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo, zriadenej podľa časti II Chicagského dohovoru za účelom oznamovania všetkým ostatným zmluvným štátom.

Podľa článku 17 Chicagského dohovoru *má mať každé civilné lietadlo svoju štátnu príslušnosť*, čo musí byť doložené registráciou lietadla v leteckom registri štátu. Každé lietadlo musí mať ďalej podľa článku 20 Chicagského dohovoru na svojich vonkajších plochách *značku svojej štátnej*

príslušnosti a registrovú značku.¹⁴ Každé lietadlo musí mať tiež podľa článku 29 Chicagského dohovoru povinne na palube *príslušný registračný certifikát, osvedčenie o technickej spôsobilosti lietadla, osvedčenie o odbornej spôsobilosti každého člena posádky, denník, povolenie pre používanie rádiostanice, zoznam cestujúcich a dokumenty o prepravovanom tovare.*

Podľa článku 25 Chicagského dohovoru platí *zásada poskytnutia pomoci lietadlám v tiesni.* V duchu daného ustanovenia, „... každý zmluvný štát sa zaväzuje, že poskytne lietadlám, ktoré sa ocitli v tiesni na jeho území, takú pomoc, akú uzná za vykonateľnú, a že dovoľí, aby pod dozorom jeho vlastných úradov vlastníci alebo úrady štátu, v registri ktorého je lietadlo zapísané, poskytli takú pomoc, ktorú si dané okolnosti vyžadujú. Každý zmluvný štát v prípade, že začne pátranie po nezvestnom lietadle, bude spolupracovať na koordinovaných opatreniach, ktoré môžu byť priebežne odporúčané v súlade s týmto Dohovorom“. Podľa článku 26 Chicagského dohovoru v prípade, ak sa stane nehoda lietadlu zmluvného štátu na území iného zmluvného štátu, ktorá spôsobí smrť alebo ťažké ublíženie na zdraví alebo ktorá bude mať za následok ťažkú technickú poruchu lietadla alebo leteckých pomocných zariadení, začne štát, v ktorom sa nehoda stala, vyšetrovanie okolností nehody. Štátu, v ktorom je lietadlo zapísané v registri, sa umožní, aby určil pozorovateľov, ktorí budú prítomní pri vyšetrovaní, a štát vykonávajúci vyšetrovanie podá tomuto štátu o veci správu a oznámi mu výsledok. Chicagský dohovor *neustanovuje povinnosť štátov poskytnúť pomoc lietadlám v tiesni nad šírým morom.* Predmetný záväzok je stanovený v iných medzinárodnoprávných normách.¹⁵

Chicagský dohovor ďalej upravuje otázky ochrany pred šírením nakažlivých chorôb (článok 14), otázky problematiky letiskových a iných poplatkov (článok 15), podmienky prehliadky lietadla (článok 16), otázky uľahčenia formalít (článok 22), otázky colného a pristáhovaleckého konania (článok 23), otázky možného oslobodenia od colných povinností (článok 24), pravidiel pre oslobodenie od zadržania pre zásah do patentových práv (článok 27), záväzky v oblasti zriadenia pomocných letec-

¹⁴ Slovenská republika má od roku 1993 na označenie štátnej príslušnosti pridelenú registračnú značku začínajúcu veľkými písmenami OM s pomlčkou a tromi ďalšími písmenami. Na jej území sa nachádza šesť medzinárodných letísk (Bratislava, Poprad, Košice, Sliach, Žilina a Piešťany). Slovenská republika bola k 8. septembru 2015 domovskou krajinou viacerých leteckých spoločností, ako sú napríklad Air Cargo Global, Travel Service Slovakia, Go2Sky a podobne.

¹⁵ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva.* 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 217-224. ISBN 80-86199-95-9.

kých zariadení a normalizačných sústav (článok 28), detailné podmienky, ktoré musia lietadlá spĺňať, vrátane spomenutých palubných dokladov lietadiel (Hlava V, články 29 až 36), otázky problematiky zavádzania medzinárodných noriem a odporúčaných predpisov (Hlava VI, články 37 až 42), otázky problematiky riešenia sporov (Hlava XVIII, články 84 až 88), otázky problematiky prijímania príloh k Chicagskému dohovoru (článok 90) a niektoré ďalšie otázky.

Chicagský dohovor ďalej vytvoril *Medzinárodnú organizáciu pre civilné letectvo*¹⁶ (anglicky International Civil Aviation Organization, anglická skratka ICAO) so sídlom v Montreale, ktorá nahradila Medzinárodnú komisiu pre letectvo. Predmetnej organizácii budeme venovať širší priestor v rámci inej časti našej štúdie, venovanej inštitucionálnemu zabezpečeniu medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru.

Chicagský dohovor pôvodne *neustanovoval žiadne normy týkajúce sa riešenia nedovoleného narušenia vzdušného priestoru štátu*. Takéto situácie sa riešili *ad hoc*, prípadne v duchu noriem týkajúcich sa medzinárodnoprávnej zodpovednosti štátov za protiprávne správanie. V praxi štátov nastali dokonca viaceré prípady zostrelenia vojenských či civilných lietadiel, ktoré nedovolené narušili územie štátu. Prvým, všeobecne známym prípadom v tomto smere bolo zostrelenie amerického vojenského špiónážneho lietadla U-2 nad územím bývalého Sovietskeho zväzu v roku 1960. V roku 1955 bolo pritom zostrelené civilné dopravné lietadlo EL-Al Israel Airlines nad územím Bulharska.¹⁷ Až v nadväznosti na zostrelenie civilného juhokórejského lietadla Boeing 747 letu KAL 007 (s 269 osobami na palube) v roku 1983, ktoré omylom letelo nad zakázanými územiami bývalého Sovietskeho zväzu, vojenskými stíhačkami bývalého Sovietskeho zväzu, bol v roku 1984 prijatý *Montrealský dodatok* k Chicagskému dohovoru vo forme nového článku 3 bis, ktorého účelom bolo regulovať zásahy voči civilnému lietadlu a zabráňovať tragickým incidentom uvedeného typu, ako aj zlepšiť spojenie medzi civilným a vojenským lietadlom a dopravnou kontrolnou službou.¹⁸ Z článku 3 bis vyplývajú štyri základné zásady, a to *nepoužitie zbrane proti civilným lietadlám, reš-*

¹⁶ Bližšie pozri About ICAO. In: *International Civil Aviation Organization (ICAO)* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

¹⁷ K uvedeným a ďalším prípadom bližšie pozri ČEPELKA, Č. a P. ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 288. ISBN 978-80-7179-728-9.

¹⁸ Bližšie pozri ONDŘEJ, J. Otevřené nebe, omezení suverenity státu ve vzdušném prostoru. *Právník*. 1996, roč. 135, č. 12, s. 1033. ISSN 0231-6625.

pektovanie štátnej suverenity, nezneužitie civilného letectva k účelom nezlučiteľným s cieľom dohovoru a prevencia pred neúmyselným zneužitím civilných lietadiel.¹⁹ Z humánneho hľadiska a z hľadiska posilnenia právnej istoty a bezpečnosti civilného letectva je najdôležitejšie ustanovenie článku 3 bis písm. a), podľa ktorého zmluvné štáty uznávajú, že každý štát musí upustiť od uchýľovania sa k používaniu zbraní voči civilným lietadlám počas letu a že v prípade zásahu proti civilným lietadlám nesmú byť ohrozené životy osôb na palube lietadla, a ani bezpečnosť lietadla.

Režim letov pravidelných liniek nebol v Chicagskom dohovore upravený jednotne. Úprava režimu letov *pravidelných liniek* bola preto riešená v dvoch alternatívnych dohodách, ktoré boli prijaté spolu so Chicagským dohovorom na Chicagskej konferencii. Prvá z dohôd je *Dohoda o medzinárodnej leteckej prepravnej službe* (1944).²⁰ Uvedená dohoda zakotvuje pre pravidelné letecké linky *právo preletu bez pristátia a právo pristáť pre neobchodné účely*. Dohoda o medzinárodnej leteckej prepravnej službe má pre medzinárodnú pravidelnú leteckú dopravu väčší význam, keďže ju ratifikovalo 130 štátov sveta. Druhou dohodou o režime letov pravidelných liniek je *Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave* (1944).²¹ Predmetná dohoda, podobne ako predchádzajúca dohoda, zakotvuje pre pravidelné linky *právo preletu bez pristátia, právo pristáť pre neobchodné účely*, a navyše tiež ďalšie tri práva *týkajúce sa prijatia a vysadenia cestujúcich, tovaru a pošty v rámci zmluvných štátov*. Ide o právo vysadiť cestujúcich a vyložiť poštu a náklad prevzaté k doprave v štáte, ktorého príslušnosť má lietadlo, právo prevziať k doprave cestujúcich, poštu a náklad do štátu, ktorého príslušnosť má lietadlo, právo prevziať k doprave cestujúcich, poštu a náklad určené pre územie iného zmluvného štátu a právo vysadiť cestujúcich a vyložiť poštu a náklad prichádzajúci z územia ktoréhokolvek zmluvného štátu. Táto dohoda nebola ratifikovaná dostatočným počtom štátov (celkovo 11 štátov), preto sa otázky v nej upravené riešia na základe dvojstranných dohôd medzi štátmi.

¹⁹ Bližšie pozri POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 6. doplň. a přeprac. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 153. ISBN 978-80-7400-398-1.

²⁰ Ide o tzv. Dohodu o dvoch slobodách vzduchu. Bližšie pozri *International Air Services Transit Agreement* [1944-12-07]. 84 UNTS 389.

²¹ Ide o tzv. Dohodu o piatich slobodách vzduchu. Bližšie pozri *International Air Transport Agreement* [1944-12-07]. 171 UNTS 387.

Štáty v nadväznosti na dohovory prijaté v rámci Chicagskej konferencie prijímajú tiež vnútroštátne úpravy.²² Právna úprava obsiahnutá v rámci zmienených dohovorov sa ďalej dopĺňa. Príklad v tomto smere tvorí *Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu* (1999)²³ z Montrealu a ďalšie.

Chicagské dohovory nestanovili žiadne pravidlá *pre otázku potierania únosov lietadiel*. V reakcii na zvyšujúci sa výskyt *leteckých únosov (leteckého pirátstva)* v 60-tych rokoch dvadsiateho storočia sa postupne prijímali osobitné medzinárodnoprávne normy, najmä v zmluvnej forme.

Medzinárodnoprávne normy v oblasti potierania protiprávných činov proti bezpečnosti civilného letectva (leteckého pirátstva)

Letecké pirátstvo sa v priebehu času stalo podstatným fenoménom. Prvým významným dokumentom týkajúcim sa leteckého pirátstva bola *rezolúcia Bezpečnostnej rady Organizácie Spojených národov č. 286* z roku 1970,²⁴ v ktorej Bezpečnostná rada Organizácie Spojených národov vyzvala členské štáty, aby podnikli všetky možné opatrenia na zabránenie ďalších únosov lietadiel a iných zásahov do medzinárodnej leteckej dopravy.²⁵ Na predmetný dokument nadviazala *rezolúcia Valného zhromaždenia Organizácie Spojených národov č. 2645 (XXV)* z roku 1970 nazvaná „*Letecké pirátstvo alebo iné nedovolené zásahy do civilnej leteckej dopravy*“,²⁶ v ktorej Valné zhromaždenie Organizácie Spojených národov odsúdilo všetky akty leteckého pirátstva či iné nedovolené zásahy do civilnej leteckej dopravy a vyzvalo členské štáty, aby podnikli všetky možné opatrenia na predchádzanie a potláčanie takýchto činov, a odporučilo, aby štáty stíhali a trestali osoby, ktoré sa dopustia uvedených činov.

²² V podmienkach Slovenskej republiky je to *Zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov*.

²³ Bližšie pozri dohovor *Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* [1999-05-28]. 2242 UNTS 309. Uvedený dohovor bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 544/2003 Z.z.

²⁴ Bližšie pozri rezolúciu *Resolution No. 286 (1970)* [The Situation Created by Increasing Incidents Involving the Hijacking of Commercial Aircraft] [1970-09-09]. Rezolúcia Bezpečnostnej rady Organizácie Spojených národov, UN Doc. S/RES/286 (1970).

²⁵ Bližšie pozri POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 5. dopln. a přeprac. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 148. ISBN 80-7179-536-4.

²⁶ Bližšie pozri rezolúciu *Resolution No. 2645 (XXV)* [Aerial Hijacking or Interference with Civil Air Travel] [1970-11-25]. Rezolúcia Valného zhromaždenia Organizácie Spojených národov, UN Doc. A/RES/2645 (XXV).

V nadväznosti na uvedené rezolúcie boli následne prijaté viaceré závažné medzinárodné dohovory smerujúce k potláčaniu uvedeného druhu trestnej činnosti. Ide o *Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla* (1963)²⁷ prijatý v Tokiu, *Dohovor o potlačovaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel* (1970)²⁸ prijatý v Haagu, *Dohovor o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva* (1971)²⁹ prijatý v Montreale a *Protokol o potláčaní násilných protiprávnych činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu* (1988),³⁰ ktorý dopĺňa predchádzajúci dohovor. Z uvedených dohovorov vyplýva okrem iného záväzok štátov vyhlásiť trestné činy uvedené v týchto dohovoroch za trestné činy podľa ich vnútroštátnych právnych poriadkov, záväzok stanoviť za tieto trestné činy primerané tresty, ako aj záväzok štátov vydať páchatel'a leteckého únosu na trestné stíhanie do iného štátu alebo voči nemu začať trestné stíhanie (zásada aut dedere aut punire).

V roku 2009 bol prijatý *Dohovor o náhrade škody spôsobenej lietadlami tretím stranám v dôsledku protiprávnych činov voči lietadlám*.³¹ Predmetný dohovor doposiaľ nenadobudol platnosť. V roku 2010 bol otvorený na podpis nový *Dohovor o potláčaní protiprávnych činov týkajúcich sa medzinárodného civilného letectva*,³² ktorý ešte nenadobudol medzinárodnoprávnu záväznosť. V rokoch 2010 a 2014 boli k tomuto dohovoru prijaté dva protokoly.³³ Uvedený dohovor má revidovať Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla

²⁷ Bližšie pozri dohovor *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* [1963-09-14]. 704 UNTS 219. Uvedený dohovor bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Vyhlášky ministra zahraničných vecí č. 102/1984 Zb.

²⁸ Bližšie pozri dohovor *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* [1970-12-16]. 860 UNTS 105. Uvedený dohovor bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Vyhlášky ministra zahraničných vecí č. 96/1974 Zb.

²⁹ Bližšie pozri dohovor *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation* [1971-09-23]. 974 UNTS 177. Uvedený dohovor bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Vyhlášky ministra zahraničných vecí č. 16/1974 Zb.

³⁰ Bližšie pozri protokol *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation* [1988-02-24]. 1589 UNTS 473. Uvedený protokol bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 346/2000 Z.z.

³¹ Bližšie pozri dohovor *Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft* [2009-05-02]. ICAO Doc. 9920.

³² Bližšie pozri dohovor *Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation* [2010-09-10]. ICAO Doc. 9960.

³³ Bližšie pozri *International Treaties*. In: *AviationLaw.EU* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <http://www.aviationlaw.eu/international-law/international-treaties/>.

(1963), Dohovor o potlačovaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (1970) i Dohovor o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilnej leteckej dopravy (1971). Celá uvedená skupina dohovorov týkajúca sa leteckého pirátstva spadá do širšie chápanej problematiky medzinárodného trestného práva. Zmienovaný dohovor si zasluhuje širší priestor, pretože *zakotvuje veľmi široký katalóg trestných činov*, ktoré ohrozujú bezpečnosť civilného letectva a ktoré majú zmluvné strany *kriminalizovať* (určiť ich trestnosť vo vnútroštátnom právnom poriadku) a majú stanoviť za ne *tresty*, a svojím spôsobom sumarizuje i ďalšie významné ustanovenia uvedených dohovorov. V podstate predstavuje sumarizáciu dovtedajších úprav a vysvetľuje aj ich podstatu. Čo sa týka zakotvenia skutkových podstát *trestných činov*, predmetný dohovor považuje za trestné činy *násilie proti nejakej osobe na palube lietadla s cieľom ohrozenia jeho bezpečného letu, zničenie lietadla alebo jeho poškodenie, ak to ohrozuje bezpečnosť letu, umiestnenie zariadenia alebo látky na palube lietadla, ktoré má ohroziť bezpečnosť jeho letu, zničenie alebo poškodenie navigačného zariadenia s cieľom ohroziť bezpečnosť letu, šírenie poplašnej správy s cieľom ohroziť bezpečnosť letu, použitie lietadla s cieľom spôsobenia smrti, vážneho telesného zranenia alebo vážnej škody na majetku alebo životnom prostredí, vypustenie chemickej, biologickej alebo nukleárnej zbrane alebo podobnej látky, ktorá môže spôsobiť smrť, vážne telesné zranenie alebo vážnu škodu na majetku alebo životnom prostredí, použitie takýchto zbraní na palube lietadla či akékoľvek nelegálne nakladanie s rádioaktívnymi alebo výbušnými materiálmi, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť letu*. Za trestný čin sa vyhlasuje aj *spôsobenie zranenia osobe na medzinárodnom civilnom letisku alebo zničenie či poškodenie zariadenia na takomto letisku*. Trestné sú tiež *pokus, zosnovanie a spoluúčasť na spáchaní takýchto činov*.³⁴ Uvedený dohovor v podstate *sumarizuje skutkové podstaty trestných činov obsiahnutých vo všetkých predchádzajúcich dohovoroch* týkajúcich sa civilného letectva. Dohovor obsahuje i ďalšie spoločné črty vlastné predchádzajúcim dohovorom, a to *zakotvenie zásady aut dedere aut iudicare* a *zakotvenie formulácie, že uvedené trestné činy nie je možné považovať za trestné činy politickej povahy*.

Uvedené dohovory sa inšpirovali už spomínanými *rezolúciami Bezpečnostnej rady Organizácie Spojených národov č. 286 z roku 1970* a *Val-*

³⁴ Bližšie pozri ARBET, D. a K. BLAŠKOVIČ. K niektorým otázkam problematiky terorizmu a uplatnenie zásady aut dedere aut iudicare v praxi slovenských orgánov. In: A. JALČ a M. DESET, eds. *Medzinárodné trestné právo a jeho vplyv na právny poriadok SR*. 1. vyd. Kraków: Towarzystwo Słowaków w Polsce, 2014, s. 143. ISBN 978-83-7490-793-4.

ného zhromaždenia Organizácie Spojených národov č. 2645 (XXV) z roku 1970. V súvislosti s *trestnými činmi leteckého pirátstva* je potrebné uviesť, že viaceré z dohovorov týkajúcich sa predmetnej oblasti bývajú vedou zahŕňané do rámca noriem potláčajúcich medzinárodný terorizmus.³⁵ Všetky uvedené protiprávne činy je teda možné subsumovať i do rámca pojmu „medzinárodný terorizmus“.

Dohoda o otvorenom nebi

V nadväznosti na proces odzbrojenia bola v rámci Konferencie o bezpečnosti a spolupráci v Európe (neskôr Organizácia pre bezpečnosť a spoluprácu v Európe) uzavretá *Dohoda o otvorenom nebi* z roku 1992,³⁶ ktorá stanovuje režim tzv. „otvoreného neba“ na vykonávanie pozorovacích letov zmluvnými štátmi nad územiami ostatných zmluvných štátov a určuje práva a povinnosti zmluvných strán v súvislosti s dohodami o kontrole zbrojenia.³⁷ Letový plán určuje Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo.

Všeobecné ustanovenia, kľúčové pre aplikáciu dohody, obsahuje časť I. Podľa jej odseku 1 každý zmluvný štát má právo vykonávať pozorovacie lety podľa ustanovení tejto zmluvy. V duchu odseku 2 každý zmluvný štát je povinný prijať pozorovacie lety nad svojím územím podľa ustanovení tejto zmluvy. Podľa odseku 3 každý zmluvný štát má právo vykonať taký počet pozorovacích letov nad územím ktoréhokolvek iného zmluvného štátu, ktorý sa rovná počtu pozorovacích letov, ktoré má iný zmluvný štát právo vykonať nad jeho územím. V nadväznosti na odsek 4 celkový počet pozorovacích letov, ktorý je každý zmluvný štát povinný prijať nad svojím územím, je celkovou pasívnou kvótou tohto zmluvného štátu. Pridelenie celkovej pasívnej kvóty zmluvným štátom je stanovené v časti I prílohy A k tejto zmluve. V kontexte odseku 5 počet pozorovacích letov, ktoré má právo zmluvný štát každý rok vykonať nad územím iného zmluvného štátu, je individuálna aktívna kvóta tohto zmluvného štátu vo vzťahu k danému zmluvnému štátu. Súčet individuálnych aktívnych kvót

³⁵ Bližšie pozri napríklad ŠTURMA, P., J. NOVÁKOVÁ a V. BÍLKOVÁ. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 15-18. ISBN 80-7179-305-1; a POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část*. 5. dopln. a přeprac. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 82. ISBN 80-7179-536-4.

³⁶ Bližšie pozri dohodu *Treaty on Open Skies* [1992-03-24]. Uvedená dohoda bola publikovaná v Zbierke zákonov v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 374/2002 Z.z.

³⁷ K celej uvedenej problematike bližšie pozri ONDŘEJ, J. *Otvorené nebe, omezení suverenity státu ve vzdušném prostoru*. *Právník*. 1996, roč. 135, č. 12, s. 1030-1038. ISSN 0231-6625.

tvorí celkovú aktívnu kvótu tohto zmluvného štátu. Celková aktívna kvóta zmluvného štátu neprevyšuje jeho celkovú pasívnu kvótu. V duchu odsekov 6 až 11 prvé rozdelenie aktívnych kvót stanovuje časť II prílohy A k tejto zmluve. Po nadobudnutí platnosti tejto zmluvy bude rozdelenie aktívnych kvót na nasledujúci rok predmetom výročnej revízie v rámci štruktúry Konzultatívnej komisie otvoreného neba. V prípade, že nebude možné do troch týždňov dospieť k dohode o rozdelení aktívnych kvót pre jednotlivé zmluvné štáty, rozdelenie aktívnych kvót z predchádzajúceho roka sa nezmení. S výnimkou ustanovení článku VIII, každý pozorovací let vykonaný zmluvným štátom sa započíta do jeho individuálnych a celkových aktívnych kvót. Bez ohľadu na ustanovenia odsekov 3 a 5 tejto časti zmluvný štát, ktorému boli pridelené aktívne kvóty, môže na základe dohody so zmluvným štátom, nad ktorého územím sa má let vykonať, previesť časť svojich aktívnych kvót alebo všetky svoje aktívne kvóty na iné zmluvné štáty, pričom o tom oboznámi všetky ostatné zmluvné štáty a Konzultatívnu komisiu otvoreného neba. Uplatní sa pritom odsek 10 tejto časti. Žiadny zmluvný štát nevykoná nad územím iného zmluvného štátu viac pozorovacích letov ako 50 % svojej vlastnej celkovej aktívnej kvóty alebo celkovej pasívnej kvóty druhého zmluvného štátu, zaokrúhlených nahor na najbližšie celé číslo podľa toho, ktoré číslo je menšie. Maximálne letové vzdialenosti nad územiami zmluvných štátov stanovuje časť III prílohy A k tejto zmluve.

V duchu časti X ods. 1 sa vytvára orgán pre podporu aplikácie dohody s názvom *Konzultatívna komisia otvoreného neba*. V súlade s odsekmi 2 až 7 platí pre ňu viacero pravidiel. Konzultatívna komisia otvoreného neba prijíma rozhodnutia alebo dáva odporúčania na základe konsenzu. Pod konsenzom sa rozumie skutočnosť, že ani jeden zmluvný štát nemá žiadne námietky proti prijímaniu rozhodnutia alebo dávaniu odporúčania. Každý zmluvný štát má právo predkladať Konzultatívnej komisii otvoreného neba a zaradiť do programu jej rokovania akúkoľvek otázku týkajúcu sa tejto zmluvy, vrátane akejkoľvek otázky týkajúcej sa prípadu, keď pozorovaný štát poskytuje pozorovacie lietadlo. V rámci štruktúry Konzultatívnej komisie otvoreného neba zmluvné štáty budú zvažovať otázky dodržiavania ustanovení tejto zmluvy, usilovať sa o riešenie pochybností a rozdielov v interpretáciách, ktoré môžu vzniknúť pri vykonávaní tejto zmluvy, zvažovať a rozhodovať o žiadostiach o pristúpenie k tejto zmluve, ako aj na základe ustanovení tejto zmluvy prijímať technické a administratívne opatrenia považované za nevyhnutné na zabezpečenie pristupovania ďalších štátov k tejto zmluve. Konzultatívna komi-

sia otvoreného neba môže predkladať dodatky k tejto zmluve na posúdenie a schválenie podľa článku XVI, a taktiež sa dohodnúť na zlepšeniach vedúcich k realizácii a efektívnosti tejto zmluvy, ktoré zodpovedajú jej ustanoveniam.

Konzultatívna komisia otvoreného neba ďalej tiež požaduje využívanie zariadení a administratívnu podporu *Strediska pre predchádzanie konfliktom Konferencie o bezpečnosti a spolupráci v Európe* (dnes Organizácie pre bezpečnosť a spoluprácu v Európe) či ďalších existujúcich zariadení vo Viedni, ak nerozhodne inak. Ustanovenia pre jej činnosť sú uvedené v prílohe L k tejto zmluve.

Právo civilného letectva Európskej únie

V európskom priestore má veľký význam právo civilného letectva Európskej únie. Normy tohto odvetvia práva Európskej únie môžu byť obsiahnuté v primárnom práve, sekundárnom práve, medzinárodných zmluvách medzi členskými štátmi Európskej únie a medzinárodných zmluvách upravujúcich vzťahy Európskej únie s inými mimoeurópskymi štátmi.³⁸

Právnym základom práva civilného letectva Európskej únie je článok 100 ods. 2 *Zmluvy o fungovaní Európskej únie* (1957).³⁹ V duchu uvedeného článku Európsky parlament a Rada môžu v súlade s riadnym legislatívnym postupom prijať vhodné ustanovenia upravujúce námornú a leteckú dopravu. Uznávajú sa po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov. Uvedené orgány prijali celý rad noriem v danej oblasti. Ide o *pravidlá jednotného trhu pre leteckú dopravu vrátane prístupu na trh leteckej dopravy, normy v oblasti koncepcie „Jednotné európske nebo“, normy v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva, normy v oblasti bezpečnosti v rámci vnútorného trhu leteckej dopravy, normy v oblasti taríf a sadzieb za letecké služby, normy v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže v leteckej doprave, normy v oblasti úpravy počítačových rezervačných systémov v leteckej doprave, normy v oblasti technickej harmonizácie leteckej dopravy, normy v oblasti organizácie a poskytovania služieb riadenia letovej prevádzky, normy v oblasti ochrany životného prostredia, normy v oblasti ochrany spotrebiteľov – cestujúcich, normy v oblas-*

³⁸ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 74. ISBN 80-86199-95-9.

³⁹ Bližšie pozri *Consolidated Version of the Treaty on the Functioning of the European Union*. Ú.v. EÚ C 83, 2010-03-30, s. 47-199.

ti medzinárodnej spolupráce Európskej únie v rámci rozvoja civilného letectva a podobne. Podrobná analýza všetkých noriem v predmetnej oblasti vzhľadom na ich mimoriadnu komplexnosť presahuje rámec našej štúdie.⁴⁰ Preto uvádzame aspoň prehľad niektorých vybraných existujúcich noriem podľa jednotlivých oblastí.⁴¹

V oblasti *vnútorného trhu* je napríklad možné identifikovať normy vo sférach udeľovania licencií leteckým dopravcom (Nariadenie č. 1008/2008), prístupu leteckých dopravcov Spoločenstva na trasy v rámci Spoločenstva (Nariadenie č. 1008/2008), taríf a sadzieb pre letecké služby (Nariadenie č. 1008/2008), požiadaviek na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Nariadenie č. 785/2004), pravidiel vykonávania nariadenia o štatistických výkazoch (Nariadenie č. 1358/2003), a tak ďalej.

V oblasti *vzťahov s tretími krajinami* boli prijaté normy pre dohody o leteckých službách (Nariadenie č. 847/2004) a normy v oblasti ochrany pred nekalým subvencovaním (Nariadenie č. 868/2004).

V oblasti *práv cestujúcich* boli prijaté normy týkajúce sa zodpovednosti leteckého dopravcu (Nariadenie č. 889/2002), odmietnutia nástupu do lietadla, ako i zrušenia či veľkého meškania letu (Nariadenie č. 261/2004) a v oblasti práv postihnutých osôb (Nariadenie č. 1107/2006).

V oblasti *bezpečnosti* boli prijaté normy vo sférach harmonizácie (Nariadenie č. 216/2008), spoločných pravidiel – zriadenia Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Nariadenie č. 216/2008), oznamovania udalostí v civilnom letectve (Smernica 2003/42/ES), pravidiel letovej spôsobilosti (Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003), zachovania letovej spôsobilosti (Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003), bezpečnosti lietadiel tretích krajín využívajúcich letiská Spoločenstva (Nariadenie č. 216/2008), ďalej Zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckého dopravcu podliehajúceho zákazu vykonávania leteckej dopravy (Nariadenie č. 2111/2005), Vykonávacie pravidlá pre zoznam zakázaných leteckých dopravcov (Nariadenie Komisie (ES) č. 473/2006), normy v oblasti poplatkov

⁴⁰ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 73-98. ISBN 80-86199-95-9; a European Civil Aviation Handbook. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook_en.

⁴¹ Prevzaté z European Civil Aviation Handbook: Part I. Regulations and Directives. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook/part1_en.

a platieb vyberaných Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (Nariadenie Komisie (ES) č. 593/2007), normy v oblasti pracovných metód Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva na normalizáciu (Nariadenie Komisie (ES) č. 768/2006), normy v oblasti spoločných pravidiel Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Nariadenie č. 216/2008) a iné.

V oblasti *bezpečnosti civilného letectva* boli ďalej prijaté Spoločné základné normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Nariadenie Komisie (ES) č. 1138/2004), Postupy vykonávania inšpekcií v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Nariadenie Komisie (ES) č. 1486/2003) a normy v oblasti bezpečnosti civilného letectva (Nariadenie č. 300/2008). Pre oblasť *ochrany životného prostredia* boli prijaté napríklad normy vzťahujúce sa na obmedzenie hluku (Smernica Rady 89/629/EHS, Smernica 2002/30/ES a Smernica 2002/49/ES) a iné.⁴² Letectva sa týkajú i normy vzťahujúce sa na ochranu klímy.⁴³

Inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru

Základom pre inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru sa stalo vytvorenie *Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo* v duchu Chicagského dohovoru. Základné ciele Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo sú vymedzené v článku 44 Chicagského dohovoru. Patria medzi ne najmä zaisťovanie bezpečného a usporiadaného rozvoja medzinárodného civilného letectva na celom svete, podpora techniky leteckej konštrukcie a prevádzky pre mierové účely, podpora rozvoja leteckých tratí, letísk a leteckých pomocných zariadení pre medzinárodné civilné lietanie, vyhovovanie potrebám ľudstva týkajúcim sa bezpečnej, pravidelnej, efektívnej a hospodárnej leteckej dopravy, zabraňovanie hospodárskym stratám spôsobeným nerozumnou konkurenciou, zaisťovanie, aby práva zmluvných štátov boli plne rešpektované a aby každý zmluvný štát mal spravodlivú príležitosť na prevádzkovanie medzinárodných leteckých dopravných spoločností, zabraňovanie diskriminácii medzi zmluvnými štátmi, prispievanie k bezpečnosti letov v medzinárodnej leteckej prevádzke, všeobecne prispievanie k rozvoju medzinárodného civilného letectva vo všetkých ohľadoch.

⁴² Úplný prehľad noriem Európskej únie v oblasti leteckého práva Európskej únie pozri bližšie v *European Civil Aviation Handbook: Part I. Regulations and Directives*. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook/part1_en.

⁴³ Bližšie pozri poslednú časť tejto štúdie.

Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo má viacero orgánov. Patria k nim Zhromaždenie, Rada, Aeronavigačná komisia, Letecký dopravný výbor, Právny výbor, Finančný výbor, Výbor pre spoločné financovanie leteckých prevádzkových služieb, Výbor proti nezákonnému zasahovaniu do činností civilného letectva a Sekretariát.⁴⁴ *Zhromaždenie* je najvyšším orgánom, v ktorom sú zastúpené všetky štáty. Schádza sa raz za tri roky v Montreale. Funkcie Zhromaždenia spočívajú vo vymedzení základných smerov činnosti Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo v oblasti civilného letectva. *Rada* je jej stálym orgánom, ktorý zabezpečuje kontinuitu činnosti organizácie v období medzi zasadaniami Zhromaždenia, ktorému skladá účty zo svojej činnosti. Ide o výkonný orgán zložený zo zástupcov 36 štátov volených Zhromaždením na obdobie troch rokov.⁴⁵ V systéme Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo má Rada kľúčové postavenie. Zabezpečuje fakultatívne i obligatórne funkcie. Najdôležitejšou obligatórnou funkciou Rady je prijímanie medzinárodných štandardov a odporúčaní podľa článku 54 písm. i) Chicagského dohovoru. Tieto jej oprávnenia sú upravené v článku 90 Chicagského dohovoru. *Aeronavigačná komisia, Letecký dopravný výbor, Právny výbor a Finančný výbor* sú podriadené Rade a kreované Radou, pričom vykonávajú pre ňu špecializované činnosti v duchu svojich názvov.⁴⁶ *Výbor pre spoločné financovanie leteckých prevádzkových služieb* bol vytvorený za účelom poskytovania technickej a finančnej pomoci pri vytváraní prostriedkov pre letecko-prevádzkové zabezpečenie letov cez Severný Atlantik. *Výbor proti nezákonnému zasahovaniu do činností civilného letectva* pozostáva z 11 členov Rady a prerokováva technické otázky protiprávných únosov lietadiel, sabotáží a iných nezákonných činov proti civilnému letectvu. Uvedený výbor môže Rade dávať odporúčania k prijatiu preventívnych opatrení proti takýmto nezákonným činom. Môže tiež uskutočňovať prieskum u jednotlivých členských štátov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, aby zistil, ako sú prijaté opatrenia účinné.⁴⁷ *Sekretariát* je stálym administratívnym orgánom Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, ktorý zabezpečuje činnosť a riadny chod

⁴⁴ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 48-51. ISBN 80-86199-95-9.

⁴⁵ Bližšie pozri VALUCH, J., M. RIŠOVÁ a R. SEMAN. *Právo mezinárodných organizací*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 175. ISBN 978-80-7400-368-4.

⁴⁶ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 50-51. ISBN 80-86199-95-9.

⁴⁷ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 51. ISBN 80-86199-95-9.

ostatných orgánov, zbiera informácie o medzinárodnom civilnom letectve a pripravuje a vydáva rôzne dokumenty prijímané v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Na jeho čele stojí generálny tajomník menovaný Radou, ktorý je zároveň aj oficiálnym predstaviteľom Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo.⁴⁸ Sekretariát má päť špecializovaných úradov – Úrad civilného letectva, Úrad leteckej dopravy, Úrad pre právne záležitosti, Úrad pre technické otázky a Úrad správy a služieb.⁴⁹ Sídлом Sekretariátu je Montreal.

Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo v zmysle článku 37 Chicagského dohovoru *má oprávnenie prijímať a meniť medzinárodné normy a predpisy v oblastiach komunikačných sústav, pomocných leteckých zariadení, orientačných pozemných značiek, znakov letísk a pristávacích plôch, pravidiel pre lietanie, metód kontroly lietania, preukazov leteckého personálu a mechanikov, spôsobilosti lietadiel k letu, registrácie lietadiel, výmeny meteorologických správ, palubných kníh a leteckých máp, colného a prístahovaleckého konania, bezpečnosti, ochrany životného prostredia a podobne.* Ako už bolo povedané, pravidlá prijíma Rada – v horeuvedených oblastiach prijala už celkovo 18 príloh (annexov)⁵⁰ k Chicagskému dohovoru, ktoré obsahujú asi štyritisíc štandardov a odporúčaní, pričom 80 % tvoria štandardy a 20 % odporúčania.⁵¹

Podľa článku 90 písm. a) Chicagského dohovoru Rada prijme prílohy zmienené v článku 54 odsek l) na základe dvojtretinovej väčšiny hlasov členov Rady na schôdzi zvolanej za týmto účelom a predloží ich každému zmluvnému štátu. Každá takáto príloha alebo jej doplnok nadobúda platnosť po uplynutí troch mesiacov odo dňa, kedy bola predložená zmluvným štátom, alebo po uplynutí dlhšej doby stanovenej Radou, okrem prí-

⁴⁸ Bližšie pozri VALUCH, J., M. RIŠOVÁ a R. SEMAN. *Právo medzinárodných organizácií*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 176. ISBN 978-80-7400-368-4.

⁴⁹ Bližšie pozri VALUCH, J., M. RIŠOVÁ a R. SEMAN. *Právo medzinárodných organizácií*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 176. ISBN 978-80-7400-368-4.

⁵⁰ Ide o nasledujúce prílohy: Príloha 1 – Vydávanie preukazov spôsobilosti leteckého personálu, Príloha 2 – Pravidlá lietania, Príloha 3 – Meteorologické zabezpečenie, Príloha 4 – Letecké mapy, Príloha 5 – Meracie jednotky v leteckej doprave, Príloha 6 – Prevádzka lietadiel, Príloha 7 – Značky štátnej príslušnosti a registračné značky lietadiel, Príloha 8 – Letová spôsobilosť lietadiel, Príloha 9 – Uľahčenie leteckej dopravy, Príloha 10 – Letecké telekomunikácie, Príloha 11 – Letové prevádzkové služby, Príloha 12 – Pátranie a záchrana, Príloha 13 – Vyšetrovanie leteckých nehôd, Príloha 14 – Letiská, Príloha 15 – Letecká informačná služba, Príloha 16 – Ochrana životného prostredia, Príloha 17 – Ochrana proti činom protiprávneho zasahovania, Príloha 18 – Letecká preprava nebezpečného tovaru.

⁵¹ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 53. ISBN 80-86199-95-9.

padu, že väčšina zmluvných štátov medzitým oznámila Rade svoj nesúhlas. Podľa článku 90 písm. b) Chicagského dohovoru Rada ihneď oznámi všetkým zmluvným štátom, že niektorá príloha alebo jej doplnok nadobudli platnosť.

Zmluvné strany Chicagského dohovoru sa podľa jeho článku 37 zaviazali *vydávať vlastné pravidlá pre civilné lety*, ktoré sú v súlade s Chicagským dohovorom a s uzneseniami Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Každý štát sa zaviazal rešpektovať letové predpisy iných štátov a stíhať osoby, ktoré porušia jeho vlastné alebo cudzie letové predpisy. Štát, ktorý zistí, že *nemôže vyhovieť medzinárodnej norme alebo postupu vo všetkých ohľadoch alebo zabezpečiť úplný súlad vlastných nariadení alebo predpisov s medzinárodnou normou alebo postupom*, keď takáto norma či postup boli zmenené, alebo ktorý považuje za potrebné zaviesť nariadenia alebo predpisy, ktoré sa líšia v jednotlivých častiach od predpisov alebo metód stanovených medzinárodnou normou, oznámi ihneď Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo rozdiely medzi jeho vlastným predpisom a predpisom stanoveným medzinárodnou normou. Ak sa jedná o zmeny medzinárodných noriem, je štát, ktorý nevykoná vo vlastných nariadeniach alebo predpisoch príslušné zmeny, povinný oznámiť to Rade v lehote do šesťdesiatich dní odo dňa prijatia zmeny medzinárodnej normy alebo oznámiť, ako zamýšľa postupovať. V každom takomto prípade potom Rada ihneď oznámi všetkým ostatným štátom, v čom sa medzinárodná norma líši od príslušného predpisu tohto štátu.

Z hľadiska činnosti Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo sú relevantné i strategické plány pre konkretizáciu jej cieľov. Ostatné dostupné strategické ciele na roky 2011 až 2013⁵² zvyrazňujú potrebu zvýšiť bezpečnosť globálneho civilného letectva z technického hľadiska, ako aj bezpečnosť z hľadiska globálnych bezpečnostných hrozieb a zabezpečiť harmonizovaný a ekonomicky životaschopný rozvoj medzinárodného civilného letectva, ktorý neprímerane nepoškodzuje životné prostredie.

Ďalšími významnými *medzinárodnými vládnymi organizáciami a orgánmi* s pôsobnosťou pre Európu sú Európska konferencia civilného letectva (anglicky European Civil Aviation Conference, anglická skratka ECAC) a Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky (anglic-

⁵² Bližšie pozri *ICAO Strategic Objectives 2011 – 2012 – 2013* [online]. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2010-12-10. 3 s. [cit. 2017-08-02]. Electronic Bulletin, no. 2010/54. Dostupné na: https://www.icao.int/Documents/strategic-objectives/strategic_objectives_2011_2013_en.pdf.

ky European Organisation for the Safety of Air Navigation, EUROCONTROL). V rámci Európskej únie vznikol podobný medzinárodný orgán – Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (anglicky European Aviation Safety Agency, anglická skratka EASA). Podobné organizácie a orgány existujú v Afrike (Africká komisia pre civilné letectvo (anglicky African Civil Aviation Commission, anglická skratka AFCAC), Agentúra pre bezpečnosť letovej prevádzky v Afrike a na Madagaskare (anglicky Agency for Aerial Navigation Safety in Africa and Madagascar, anglická skratka ASECNA)), v Strednej Amerike (Stredoamerická organizácia pre riadenie letovej prevádzky (španielsky Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, španielska skratka COCESNA)), pre arabské štáty (Rada civilného letectva arabských štátov (anglicky Civil Aviation Council of Arab States, anglická skratka CACAS)), pre latinskoamerické štáty (Latinskoamerická komisia pre civilné letectvo (anglicky Latin American Civil Aviation Commission, anglická skratka LACAC)) a v oblasti Južného Pacifiku (Rada pre leteckú dopravu Južného Pacifiku (anglicky South Pacific Air Transport Council, anglická skratka SPATC)).⁵³ Z *mimovládnych medzinárodných organizácií* majú veľký význam Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (anglicky International Air Transport Association, anglická skratka IATA), Medzinárodné združenie civilných letísk (anglicky International Civil Airports Association, anglická skratka ICAA), Medzinárodná spoločnosť pre letecké telekomunikácie (francúzsky Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques, francúzska skratka SITA) a Medzinárodná federácia združenia dopravných pilotov (anglicky International Federation of Air Line Pilots' Associations, anglická skratka IFALPA).⁵⁴

Podrobná analýza činnosti a štruktúry horeuvedených vládnych a mimovládnych orgánov a organizácií presahuje rámec našej štúdie. V rámci analýz sa preto sústredíme na *Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva*, ktorá má pre Slovenskú republiku ako členský štát Európskej únie osobitný význam. *Úlohy* Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zahŕňajú: harmonizáciu právnych predpisov a certifikáciu, budovanie jednotného trhu leteckej dopravy v Európskej únii, vypracúvanie technických pravidiel v oblasti letectva, typové osvedčovanie lietadiel a súčastok, schvaľovanie spoločností, ktoré projektujú, vyrábajú a udržiavajú

⁵³ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 53. ISBN 80-86199-95-9.

⁵⁴ Bližšie pozri ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005, s. 65-72. ISBN 80-86199-95-9.

výrobky leteckej techniky, vykonávanie dohľadu nad bezpečnosťou a poskytovanie podpory pre krajiny Európskej únie (napríklad pri leteckej prevádzke, manažmente letovej prevádzky a podobne), presadzovanie európskych a globálnych bezpečnostných štandardov či spoluprácu s medzinárodnými zainteresovanými stranami s cieľom zlepšiť bezpečnosť v Európe (ide napríklad o zoznam Európskej únie týkajúci sa bezpečnosti leteckej prevádzky, t.j. zoznam zakázaných prevádzkovateľov). Štruktúra Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva pozostáva z piatich riaditeľstiev. Ide primárne o *výkonné riaditeľstvo* – pôsobia v ňom hlavný inžinier, oddelenie pre komunikáciu a kvalitu a právne oddelenie, *d'alej riaditeľstvo pre riadenie stratégie a bezpečnosti* – zodpovedné za informácie o bezpečnosti, jej zabezpečovanie, stratégiu a programy, ako aj medzinárodnú spoluprácu, *riaditeľstvo pre osvedčovanie* – zodpovedné za pravidlá osvedčovania, overovania a posudzovania letovej spôsobilosti lietadiel, životné prostredie, diely a zariadenia, bezpečnostný dohľad spoločností zaoberajúcich sa stavbou lietadiel, *riaditeľstvo pre letové štandardy* – zodpovedné za normalizáciu (vnútroštátny dohľad) a prípravu právnych predpisov pre údržbu, letovú prevádzku, letovú posádku, zdravotnícke služby, útvary manažmentu letovej prevádzky, leteckých navigačných služieb i letiská, a napokon *riaditeľstvo pre zdroje a podporu*, ktoré zabezpečuje financie a obstarávanie, ľudské zdroje, informačné technológie, útvary pre žiadateľov či služby súvisiace s fungovaním podniku.⁵⁵

Vzťah medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru, medzinárodného práva životného prostredia a práva životného prostredia Európskej únie v oblasti ochrany klímy

Interakcia medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru a medzinárodného práva životného prostredia je zreteľná vo viacerých rovinách. Medzinárodnoprávna ochrana pred nadmerným hlukom spojeným s prevádzkou leteckej dopravy či ochrana pred škodlivými emisiami z výfukov lietadiel sú tradičnými problematikami. Zreteľná, a zrejme dnes aj najaktuálnejšia je rovina ochrany klímy, ktorá musí byť rešpektovaná v rámci medzinárodnej leteckej prepravy. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo prijala v roku 2004 tri hlavné environmentálne ciele, ktoré zvyrazňujú práve uvedené tri oblasti interakcie medzinárodného leteckého

⁵⁵ Bližšie pozri Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA). In: *Európska únia* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_sk.

práva a medzinárodného práva životného prostredia.⁵⁶ Vzhľadom na rozsiahlosť uvedenej matérie sa v rámci našej štúdie sústredíme na problematiku interakcie medzinárodného leteckého práva s medzinárodnoprávnou úpravou zmeny klímy či ochrany klímy. Medzinárodnoprávna úprava zmeny klímy alebo ochrany klímy sa logicky vyvíjala v nadväznosti na správy Medzivládneho panelu pre zmenu klímy (anglicky Intergovernmental Panel on Climate Change, anglická skratka IPCC). Zásadné úpravy v uvedenom smere tvoria Rámcový dohovor o zmene klímy (1992), Kjótsky protokol (1997) k tomuto dohovoru, Dodatok ku Kjótskemu protokolu z Dauhá (2012) a Parížska dohoda (2015). Z hľadiska interakcie medzinárodnoprávného režimu vzdušného priestoru s právom životného prostredia Európskej únie ide najmä o interakciu so Smernicou 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v kontexte medzinárodnej leteckej dopravy.

Rámcový dohovor Organizácie Spojených národov o zmene klímy (1992)⁵⁷ bol prijatý a podpísaný 154 štátmi. Rokovania o jeho uzavretí boli zložité, avšak napokon sa podarilo dospieť k prijateľnému konsenzu.⁵⁸ Rámcový dohovor o zmene klímy (ďalej len „Rámcový dohovor“) sa teší takmer univerzálnemu členstvu; doposiaľ ho ratifikovalo 189 štátov sveta. Do platnosti vstúpil dňa 21. marca 1994. Rámcový dohovor vytvára celkový rámec pre medzivládne úsilie čeliť výzve, akú predstavuje klimatická zmena. Pozostáva z preambuly a 26 článkov. V preambule sa konštatuje, že klimatický systém je spoločným záujmom celého ľudstva, pričom jeho stabilitu ohrozuje zvyšujúca sa koncentrácia skleníkových plynov v dôsledku ľudských činností. Základným cieľom Rámcového dohovoru podľa jeho článku 2 je stabilizácia koncentrácie plynov spôsobujúcich skleníkový efekt v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnej a antropogénnej interferencii s klimatickým systémom.

⁵⁶ Bližšie pozri Environmental Protection. In: *International Civil Aviation Organization (ICAO)* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx>.

⁵⁷ Bližšie pozri dohovor *United Nations Framework Convention on Climate Change* [1992-05-09]. 1771 UNTS 107. Uvedený dohovor vstúpil do platnosti 21. marca 1994. V Zbierke zákonov Slovenskej republiky bol publikovaný v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 548/2006 Z.z. Vyšiel i v Úradnom vestníku Európskej únie L 033, 1994-02-07, s. 13-28, mimoriadne vydanie v slovenskom jazyku, kapitola 11, zväzok 19, s. 169-185.

⁵⁸ K uvedenej problematike bližšie pozri SANDS, Ph. *Principles of International Environmental Law*. 2nd ed. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2009, s. 360-361. ISBN 978-0-521-52106-2.

Kjótsky protokol k Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy⁵⁹ bol prijatý v japonskom meste Kjóto dňa 11. decembra 1997. Doposiaľ ho ratifikovalo 192 štátov vrátane Ruska, Číny a Indie ako jedných z najväčších súčasných emitentov skleníkových plynov. Jediným významným štátom, ktorý dosiaľ nepodpísal, a ani neratifikoval Kjótsky protokol a ktorý je zároveň podstatným emitentom skleníkových plynov, sú Spojené štáty americké. Podľa článku 24 Kjótskeho protokolu je ustanovené, že protokol bude podliehať ratifikácii, schváleniu či prijatiu, pričom účinnosť podľa jeho článku 25 nadobudne deväťdesiaty deň po tom, čo ho podpíše minimálne 55 strán Rámcového dohovoru predstavujúcich minimálne 55 % celkových emisií oxidu uhličitého v roku 1990. Ratifikáciou Kjótskeho protokolu Dolnou komorou ruského parlamentu dňa 22. októbra 2004 bola splnená podmienka, aby ho ratifikovali krajiny zodpovedné za minimálne 55 percent uvedených emisií.

Z hľadiska aplikácie Kjótskeho protokolu sú dôležité jeho ustanovenia zakotvené v článkoch 6, 12 a 17, ktoré sa nazývajú mechanizmami flexibility. Ide o tri špeciálne mechanizmy známe ako *spoločné plnenie záväzkov* (anglicky *joint implementation*), *mechanizmus čistého rozvoja* a *obchodovanie s ušetrenými emisiami*. Mechanizmus spoločnej implementácie v duchu článku 6 Kjótskeho protokolu predpokladá, že pre účely plnenia svojich záväzkov môže každý signatár Kjótskeho protokolu previesť na iného signatára, respektíve získať od ktoréhokoľvek signatára tzv. jednotky zníženia emisií alebo emisné redukčné jednotky (anglicky *emission allowances*), vyplývajúce z projektov zameraných na zníženie emisií zo zdrojov či na zväčšenie záchyty emisií skleníkových plynov. Jedna krajina de facto zaplatí zníženie emisií v druhej krajine, kde sú na ich zníženie potrebné nižšie jednotkové náklady, a zodpovedajúcu redukciu si odpočíta zo svojej inventúry. Mechanizmus čistého rozvoja, definovaný v článku 12 Kjótskeho protokolu, funguje obdobne ako spoločné plnenie záväzkov, len s tým rozdielom, že hostiteľskou krajinou je nejaká rozvojová krajina a že predmetom transferu sú tzv. certifikované emisné redukcie. Cieľom mechanizmu čistého rozvoja podľa článku 12 ods. 2 Kjótskeho protokolu je pomáhať stranám nezahrnutým do prílohy I (rozvojovým krajinám) v dosahovaní udržateľného rozvoja a prispievaní

⁵⁹ Bližšie pozri protokol *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change* [1997-12-11]. 37 ILM 22 (1998). Uvedený protokol bol publikovaný v Zbierke zákonov v rámci Oznámenia Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 139/2005 Z.z. Vyšiel i v Úradnom vestníku Európskej únie L 130, 2002-05-15, s. 4-20, mimoriadne vydanie v slovenskom jazyku, kapitola 11, zväzok 42, s. 27-43.

k cieľu Rámcového dohovoru a napomáhať stranám Kjótskeho protokolu zahrnutým do prílohy I v dosahovaní súladu s ich kvantifikovanými záväzkami na obmedzenie a zníženie emisií podľa článku 3 Kjótskeho protokolu.

V rámci *Konferencie o zmene klímy z Dauhá* (anglicky Doha Climate Change Conference), ktorá sa konala od 26. novembra 2012 do 6. decembra 2012 v katarskom meste Dauhá, zúčastnené štáty prijali *Dodatok ku Kjótskemu protokolu z Dauhá*,⁶⁰ ktorým boli vytvorené predpoklady pre predĺženie medzinárodnoprávnej záväznosti Kjótskeho protokolu do roku 2020 v prípade, ak tento dodatok ratifikujú dve tretiny zmluvných strán Kjótskeho protokolu. Uvedený počet ratifikácií sa doposiaľ nepodarilo dosiahnuť, avšak zúčastnené štáty sa dohodli, že môžu notifikovať depozitárovi tohto dodatku, že ho budú vykonávať predbežne. Uvedený dodatok pozmenil i záväzky štátov tak, ako boli stanovené na obdobie do roku 2012. Podľa Dodatku ku Kjótskemu protokolu, okrem iného, napríklad celkovo tridsaťosem rozvinutých krajín – zmluvných strán, vrátane Európskej únie, jej členských štátov a Islandu prevzalo záväzok znížiť do roku 2020 emisie skleníkových plynov na úroveň o 18 % nižšiu ako v roku 1990. Koncom roka 2015 bola na *Parížskej konferencii Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách* (COP21) vypracovaná nová, tzv. *Parížska dohoda*⁶¹ na vykonanie Rámcového dohovoru o zmene klímy (1992), ktorú bolo možné podpísať od 22. apríla 2016 v newyorskom sídle Organizácie Spojených národov.⁶² Jej text nepredpokladá vzdanie sa fosílnych palív, nie sú obmedzené ani emisie oxidu uhličitého CO₂, ale ráta sa v nej s tým, že jednotlivé krajiny prijímú národné ciele vedúce k znižovaniu emisií, technologickým modernizáciám a adaptácii na zmeny klímy. Pokiaľ ide o transparentnosť, aby bolo možné sledovať úsilie každého štátu, bol zavedený systém monitorovania záväzkov jednotlivých krajín, s možnosťou určitej flexibility pre rozvojové krajiny. Parížska dohoda ďalej ukladá každej z krajín, aby každých päť rokov prehodnotila svoje záväzky na zníženie vlastných emisií skleníkových plynov. Každý nový príspevok, ktorý bol určený na vnútroštátnej úrovni, musí zahŕňať pokrok voči predchádzajúcemu príspevku. Právne záväzné pra-

⁶⁰ Bližšie pozri dodatok *Doha Amendment to the Kyoto Protocol* [2012-12-08]. UN Doc. C.N. 718.2012.TREATIES-XXVII.7.c.

⁶¹ Bližšie pozri dohodu *Adoption of the Paris Agreement* [2015-12-12]. UN Doc. FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

⁶² Slávnostný podpisový akt sa uskutočnil dňa 22. apríla 2015, kedy sa celosvetovo každoročne slávi Deň Zeme. Ratifikačný proces a možnosť podpísať dohodu trvali do 21. apríla 2017.

vidlá, ktoré sú súčasťou implementácie Parížskej dohody, obsahujú okrem iného i povinnosť vyspelých krajín finančne podporovať menej rozvinuté krajiny.⁶³

V duchu mechanizmu obchodovania s emisnými kvótami Rámcového dohovoru a Kjótskeho protokolu bola prijatá *Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov*,⁶⁴ ktorou sa mení a dopĺňa *Smernica Rady 96/61/ES o integrovanej prevencii a kontrole znečistenia*.⁶⁵ Uvedená smernica bola neskôr zmenená a doplnená *Smernicou 2004/101/ES*,⁶⁶ *Smernicou 2008/101/ES*,⁶⁷ *Nariadením č. 219/2009*,⁶⁸ *Smernicou 2009/29/ES*,⁶⁹ *Rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1359/2013/EÚ*⁷⁰ a *Zmluvou o pristúpení Chorvátska (2011)*.⁷¹ Nieкто-

⁶³ Bližšie pozri COP 21: Parížska dohoda v 4 kľúčových bodoch. In: *Francúzske veľvyslanectvo v Bratislave* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://sk.ambafrance.org/COP-21-Parizska-dohoda-v-4-kuc4%beucovych-bodoch>.

⁶⁴ Bližšie pozri smernicu *Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC*. Ú.v. EÚ L 275, 2003-10-25, s. 32-46. Konsolidované znenie uvedenej smernice bolo publikované v rámci Úradného vestníka Európskej únie ako Dokument 2003L0087 z 19. 12. 2013.

⁶⁵ Bližšie pozri smernicu *Council Directive 96/61/EC of 24 September 1996 concerning Integrated Pollution Prevention and Control*. Ú.v. ES L 257, 1996-10-10, s. 26-40.

⁶⁶ Bližšie pozri smernicu *Directive 2004/101/EC of the European Parliament and of the Council of 27 October 2004 amending Directive 2003/87/EC establishing a Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community, in Respect of the Kyoto Protocol's Project Mechanisms*. Ú.v. EÚ L 338, 2004-11-13, s. 18-23.

⁶⁷ Bližšie pozri smernicu *Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to Include Aviation Activities in the Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community*. Ú.v. EÚ L 8, 2009-01-13, s. 3-21.

⁶⁸ Bližšie pozri nariadenie *Regulation (EC) No. 219/2009 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 adapting a Number of Instruments Subject to the Procedure Referred to in Article 251 of the Treaty to Council Decision 1999/468/EC with Regard to the Regulatory Procedure with Scrutiny: Adaptation to the Regulatory Procedure with Scrutiny: Part Two*. Ú.v. EÚ L 87, 2009-03-31, s. 109-154.

⁶⁹ Bližšie pozri smernicu *Directive 2009/29/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2003/87/EC so as to Improve and Extend the Greenhouse Gas Emission Allowance Trading Scheme of the Community*. Ú.v. EÚ L 140, 2009-06-05, s. 63-87.

⁷⁰ Bližšie pozri rozhodnutie *Decision No. 1359/2013/EU of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 amending Directive 2003/87/EC Clarifying Provisions on the Timing of Auctions of Greenhouse Gas Allowances*. Ú.v. EÚ L 343, 2013-12-19, s. 1.

⁷¹ Bližšie pozri zmluvu *Treaty between the Kingdom of Belgium, the Republic of Bulgaria, the Czech Republic, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Republic of Estonia, Ireland, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, the Ital-*

ré zo zmien boli komplexnejšie, iné len čiastkové. Zásadnejšie zmeny prináša Smernica 2004/101/ES, ktorá prepája flexibilné mechanizmy plnenia záväzkov Kjótskeho protokolu (spoločné plnenie, mechanizmus čistého rozvoja a režim obchodovania s emisiami) so systémom obchodovania s emisiami Európskej únie podľa Smernice 2003/87/ES, ďalej Smernica 2008/101/ES, ktorá začlenila činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, a Smernica 2009/29/ES, ktorá priniesla zmeny v oblasti povolení na emisie skleníkových plynov, v oblasti kvót pre Európsku úniu, v oblasti obchodovaní s kvótami formou aukcií, pridelovania kvót a podobne.⁷²

Smernica 2003/87/ES vytvára i systém monitorovania a správ o emisiách, systém ich overovania, ako aj systém pokút ako kontrolné a sankčné mechanizmy.⁷³ V nadväznosti na Smernicu 2008/101/ES, ktorá pozmenila Smernicu 2003/87/ES tým, že začlenila činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, existuje tiež judikatúra Súdneho dvora Európskej únie⁷⁴ – ide najmä o relatívne významný judikát Súdneho dvora Európskej únie v konaní o prejudiciálnej otázke vo veci C-366/10. Predmetom veci bol návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, podaný rozhodnutím Vysokého súdneho dvora (anglicky High Court of Justice) s pôsobnosťou pre Ang-

ian Republic, the Republic of Cyprus, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Grand Duchy of Luxembourg, the Republic of Hungary, the Republic of Malta, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, Romania, the Republic of Slovenia, the Slovak Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Member States of the European Union) and the Republic of Croatia Concerning the Accession of the Republic of Croatia to the European Union. Ú.v. EÚ L 112, 2012-04-24, s. 10-20.

⁷² Úplný prehľad noriem sekundárneho práva týkajúci sa systému Európskej únie na obchodovanie s emisiami bližšie pozri EU Law on Climate Change and Protection of the Ozone Layer. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/clima/about-us/climate-law_en.

⁷³ Bližšie pozri KOŠIČIAROVÁ, S. *EC Environmental Law*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 105. ISBN 978-80-7380-219-6.

⁷⁴ Bližšie pozri prípad *Case of Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change* [2011-12-21]. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie, 2011, C-366/10; a JANKUV, J. Ochrana klímy v práve životného prostredia Európskej únie a prístup Slovenskej republiky k tejto problematike desať rokov po jej vstupe do Európskej únie. In: J. KLUČKA, ed. *10 rokov v EÚ: Vzťahy, otázky, problémy*. 1. vyd. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Právnická fakulta, 2014, s. 111-112. ISBN 978-80-8152-206-2.

licko a Wales, Oddelenie kráľovnej lavice (anglicky Queen's Bench Division), Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z 8. júla 2010 a doručený Súdnemu dvoru Európskej únie dňa 22. júla 2010, ktorý súvisí s konaním v rámci sporu medzi Air Transport Association of America, American Airlines Inc., Continental Airlines Inc. a United Airlines Inc. (ďalej len spolu „ATA a i.“) a štátnym tajomníkom pre energiu a zmenu klímy (anglicky Secretary of State for Energy and Climate Change) vo veci platnosti opatrení na prebratie Smernice 2008/101/ES prijatých Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska. Britský súd položil otázku, či možno v predmetnej veci na základe viacerých obyčajových a zmluvných pravidiel medzinárodného práva napadnúť platnosť Smernice 2003/87/ES, ktorá bola zmenená a doplnená Smernicou 2008/101/ES s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami. Zmienené obyčajové a zmluvné pravidlá medzinárodného práva zahŕňali zásadu obyčajového medzinárodného práva, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad svojím vzdušným priestorom, zásadu obyčajového medzinárodného práva, že žiadny štát nemôže platne vykonávať svoju suverenitu nad akoukoľvek časťou šíreho mora, zásadu obyčajového medzinárodného práva týkajúcu sa slobody preletu nad šírym morom, zásadu obyčajového medzinárodného práva, že lietadlá počas preletu nad šírym morom podliehajú výlučnej právomoci štátu ich registrácie, pokiaľ medzinárodná zmluva výslovne nestanovuje inak, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (najmä jeho články 1, 11, 12, 15 a 24), Dohodu o otvorenom nebi z roku 1992 (najmä jej článok 7, článok 11 ods. 2 a článok 15 ods. 3) a Kjótsky protokol (najmä jeho článok 2 ods. 2). Súdny dvor Európskej únie konštatoval, že „... preskúmanie Smernice 2008/101/ES neodhalilo skutočnosti, ktorými by mohla byť dotknutá jej platnosť“. Smernica 2008/101/ES je teda v súlade so všetkými uvedenými normami medzinárodného verejného práva a začlenenie činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva bolo legálne a možné.

Záver

Otázka právneho režimu vzdušného priestoru bola po dlhú dobu prenechaná štátom. Po prvých úspešných letoch na strojoch ťažších ako vzduch v cezhraničnom rozmere vznikla potreba vytvorenia medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru. Prvý mnohostranný dohovor nazvaný Parížsky dohovor o civilnom letectve, uzavretý v Paríži v ro-

ku 1919, ratifikovalo 33 štátov. Uvedený dohovor bol viackrát revidovaný, najpodstatnejšie však Protokolom z roku 1929. Zakotvil viacero zásad, ktoré sa stali základom súčasného medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru nazývaného aj medzinárodné letecké právo. Parížsky dohovor vytvoril medzinárodný orgán – Medzinárodnú komisiu pre letectvo, ktorá, okrem iného, pripravovala návrhy zmien existujúcich technických noriem, riešila spory a pridelovala štátom označenie štátnej príslušnosti. Uzavretie Parížskeho dohovoru malo inšpiračný význam i pre iné regionálne úpravy. Obsahovo podobný Havanský dohovor o obchodnom letectve (1928) uzatvorilo jedenásť štátov Severnej Ameriky, vrátane Spojených štátov amerických. Prvý prelet Atlantiku, ktorý uskutočnil Američan Charles Lindbergh (1927), vytvoril priestor pre medzikontinentálne lety. Záujem o tento typ leteckej prepravy postupne narastal, a preto bola z podnetu Spojených štátov amerických v roku 1944 zvolaná medzinárodná konferencia v Chicagu, s cieľom vytvoriť nový univerzálny režim pre civilné letectvo. Tu sa vytvoril i základ súčasnej platnej medzinárodnoprávnej úpravy civilného letectva, ktorú tvoria tri dohovory – Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, Dohoda o medzinárodnej leteckej prepravnej službe a Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave. Kľúčový význam má najmä Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý je základom súčasného medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru, vzhľadom na to, že kodifikuje jeho najdôležitejšie pravidlá a vytvára najdôležitejšiu medzinárodnú organizáciu s pôsobnosťou v danej oblasti – Medzinárodnú organizáciu pre civilné letectvo.

Chicagský dohovor prevzal v hlavných právnych otázkach zásady Parížskeho dohovoru (1919). Neskôr bol viackrát zmenený viacerými dodatkovými protokolmi. Jeho primárnou zásadou je zásada úplnej a výhradnej zvrchovanosti štátu nad vzdušným priestorom nad svojím územím. Ďalej je to zásada používania vzdušného priestoru štátu cudzími lietadlami len so súhlasom územného suveréna. Významná je tiež zásada poskytnutia práva pokojného preletu nad svojím štátnym územím pre civilné lietadlá, ako aj zásada rovného zaobchádzania pri vnútroštátnej úprave predmetnej dopravy. Dôležitá je i zásada zachovania jurisdikcie štátu nad všetkými lietadlami prelietavajúcimi nad jeho územím. Štáty však túto jurisdikciu uplatňujú len pokiaľ sa týka skutočností, ktoré sa svojimi dôsledkami prejavujú na „zemi“, t.j. vo vzťahu k lietadlám, ktoré na ich území pristanú. Všeobecne rešpektovaná je tiež zásada poskytovania súhlasu štátu k preletu štátneho územia, respektíve k pristátiu cu-

dzieho lietadla *ad hoc* pre jednotlivé prípady alebo všeobecne na základe dvojstrannej alebo viacstrannej medzinárodnej zmluvy. Pravidlá obsiahnuté v Chicagskom dohovore sa vzťahujú len na civilné lietadlá. Netýkajú sa tzv. štátnych lietadiel (vojenských, policajných a colných lietadiel). Podľa Chicagského dohovoru má mať každé civilné lietadlo svoju štátnu príslušnosť, čo musí byť doložené registráciou lietadla v leteckom registri štátu. Každé lietadlo musí mať na svojich vonkajších plochách značku svojej štátnej príslušnosti a registrovú značku. Rovnako musí mať na palube povinne príslušný registračný certifikát, osvedčenie o technickej spôsobilosti lietadla, osvedčenie o odbornej spôsobilosti každého člena posádky, denník, povolenie pre používanie rádiostanice, zoznam cestujúcich a dokumenty o prepravovanom tovare. Z dôvodov národnej alebo verejnej bezpečnosti môže štát zakázať prelety nad niektorými svojimi územiaми. Cudzie lietadlá pristávajú na letiskách, ktoré určí zmluvný štát, a môžu byť podrobené colnej alebo inej prehliadke. Lietadlá pri nepravidielných linkách majú právo pristávania pre neobchodné účely, právo preletu, ako aj právo prijímať a vykladať cestujúcich, tovar a poštu v súlade s predpismi teritoriálneho štátu. V nadväznosti na zostrelenie civilného juhokórejského lietadla s 269 osobami, ktoré omylom letelo nad zakázanými územiaми bývalého Sovietskeho zväzu, vojenskými stíhačkami bývalého Sovietskeho zväzu, bol v roku 1984 prijatý Montrealský dodatok k Chicagskému dohovoru vo forme nového článku 3 bis, ktorého účelom je regulovať zásahy voči civilnému lietadlu a zabráňovať tragickým incidentom uvedeného typu, a súčasne zlepšiť spojenie medzi civilným a vojenským lietadlom a dopravnou kontrolnou službou. Z článku 3 bis vyplývajú štyri základné zásady, a to nepoužitie zbrane proti civilným lietadlám, rešpektovanie štátnej suverenity, nezneužitie civilného letectva na účely nezlučiteľné s cieľom Chicagského dohovoru a prevencia pred neúmyselným zneužitím civilných lietadiel.

Režim letov pravidelných liniek nebol v Chicagskom dohovore upravený jednotne. Úprava režimu letov pravidelných liniek bola preto riešená v dvoch spomenutých alternatívnych dohodách, ktoré boli prijaté spolu so Chicagským dohovorom na Chicagskej konferencii.

V období po druhej svetovej vojne sa ďalej vyvíjali medzinárodnoprávne normy v oblasti potierania leteckého pirátstva a iných nedovolených zásahov do civilnej leteckej dopravy a iné súvisiace úpravy. Išlo najmä o Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (1963), Dohovor o potlačovaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (1970) a Dohovor o potláčaní protiprávnych činov ohrozujú-

cich bezpečnosť civilnej leteckej dopravy (1971). Celá uvedená skupina dohovorov, týkajúca sa leteckého pirátstva, spadá do širšie chápanej problematiky medzinárodného trestného práva. V roku 2009 celú túto problematiku doplnil Dohovor o náhrade škody spôsobenej lietadlami tretím stranám v dôsledku protiprávnych činov voči lietadlám. Predmetný dohovor doposiaľ nenadobudol platnosť. V roku 2010 bol otvorený na podpis nový Dohovor o potlačaní protiprávnych činov týkajúcich sa medzinárodného civilného letectva, ktorý ešte nenadobudol medzinárodnoprávnú záväznosť. V rokoch 2010 a 2014 boli k nemu prijaté dva protokoly. Daný dohovor sumarizuje predchádzajúce úpravy.

V nadväznosti na proces odzbrojenia bola v rámci Konferencie o bezpečnosti a spolupráci v Európe (neskôr Organizácia pre bezpečnosť a spoluprácu v Európe) uzavretá Dohoda o otvorenom nebi z roku 1992, ktorá určuje režim tzv. „otvoreného neba“ na vykonávanie pozorovacích letov zmluvnými štátmi nad územiami ostatných zmluvných štátov a vymedzuje práva a povinnosti zmluvných strán v súvislosti s dohodami o kontrole zbrojenia. Letový plán určuje Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo.

Čo sa týka obyčajových noriem, ich počet nie je veľký. Zreteľná je napríklad existencia obyčajovej normy zachovania právomoci štátu voči lietadlám zapísaným do jeho leteckého registra i za hranicami štátu, ďalej obyčajovej normy zakotvujúcej suverenitu štátu nad jeho vzdušným priestorom či obyčajovej normy zakotvujúcej záväzok štátov pomôcť lietadlám, ktoré sa ocitli v tiesni, vrátane poskytnutia práva pre takéto lietadlá vletieť do vzdušného priestoru cudzieho štátu. Uvedené normy sú už zakotvené aj v zmluvnej forme. Je tiež možné predpokladať vznik ďalších obyčajových noriem v nadväznosti na konzistentnú prax štátov pri aplikácii ustanovení niektorých mnohostranných zmlúv, najmä Chicagského dohovoru.

Vzdušný priestor, ktorý sa nachádza nad územiami, ktoré majú osobitný medzinárodnoprávny režim a nepatria pod zvrchovanosť štátu (priláhlé pásmo, výlučná ekonomická zóna, pevninská plytčina, šíre more, Antarktída), sa spravuje príslušným medzinárodnoprávnym režimom a normami medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru (medzinárodného leteckého práva). V duchu noriem medzinárodného morského práva, tak, ako je stanovená Dohovorom Organizácie Spojených národov o morskom práve (1982), platí sloboda preletu v súostrovných vodách, morských úžinách (aj v prípade, ak sa ich šírka kryje s režimom pobrež-

ných vôd), nad prilahlým pásmom, výlučnou ekonomickou zónou, pevninskou plytčinou a šírým morom pre civilné i vojenské lietadlá. V priestore Antarktídy podľa Zmluvy o Antarktíde (1959) nie sú stanovené obmedzenia pre medzinárodnú civilnú leteckú dopravu. Platí teda sloboda preletu nad týmto kontinentom civilnými lietadlami. Inak je to vo vzťahu k vojenským lietadlám. V rámci kontrolného mechanizmu režimu Antarktídy môže uskutočniť každá zmluvná strana na celom území Antarktídy letecký prieskum aj vojenskými lietadlami. Inak vojenské lietadlá nemajú prístup nad pevninskú Antarktídu. Ide o tzv. účelovú slobodu preletu. Vo vodách Antarktídy platia všetky slobody morí, inštitút horúceho stíhania či sloboda výkonu vojenských akcií, pri zachovaní noriem medzinárodného práva životného prostredia. Prelet vojenských lietadiel je teda vo vodách Antarktídy, pokrytých režimom Zmluvy o Antarktíde, možný.

V európskom priestore má veľký význam právo civilného letectva Európskej únie. Normy tohto odvetvia práva Európskej únie môžu byť obsiahnuté v primárnom práve, sekundárnom práve, medzinárodných zmluvách medzi členskými štátmi Európskej únie a medzinárodných zmluvách upravujúcich vzťahy Európskej únie s inými mimoeurópskymi štátmi. Právny základ práva civilného letectva Európskej únie tvorí článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (1957). V duchu tohto článku Európsky parlament a Rada môžu v súlade s riadnym legislatívnym postupom prijať vhodné ustanovenia upravujúce námornú a leteckú dopravu. Uznávajú sa po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov. Uvedené orgány prijali celý rad noriem v predmetnej oblasti. Ide o pravidlá jednotného trhu pre leteckú dopravu vrátane prístupu na trh leteckej dopravy, normy v oblasti koncepcie „Jednotné európske nebo“, normy v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva, normy v oblasti bezpečnosti v rámci vnútorného trhu leteckej dopravy, normy v oblasti taríf a sadzieb za letecké služby, normy v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže v leteckej doprave, normy v oblasti úpravy počítačových rezervačných systémov v leteckej doprave, normy v oblasti technickej harmonizácie leteckej dopravy, normy v oblasti organizácie a poskytovania služieb riadenia letovej prevádzky, normy v oblasti ochrany životného prostredia, normy v oblasti ochrany spotrebiteľov – cestujúcich či normy v oblasti medzinárodnej spolupráce Európskej únie v rámci rozvoja civilného letectva a podobne.

Základom pre inštitucionálne zabezpečenie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru bolo vytvorenie Medzinárodnej organizácie

pre civilné letectvo v duchu Chicagského dohovoru. Jej základné ciele sú vymedzené v článku 44 Chicagského dohovoru. Patria medzi ne zaist'ovanie bezpečného a usporiadaného rozvoja medzinárodného civilného letectva na celom svete, podpora techniky leteckej konštrukcie a prevádzky pre mierové účely, podpora rozvoja leteckých tratí, letísk a leteckých pomocných zariadení pre medzinárodné civilné lietanie, vyhovovanie potrebám ľudstva týkajúcim sa bezpečnej, pravidelnej, efektívnej a hospodárnej leteckej dopravy, zabraňovanie hospodárskym stratám spôsobeným nerozumnou konkurenciou, zaist'ovanie, aby práva zmluvných štátov boli plne rešpektované a aby každý zmluvný štát mal spravodlivú príležitosť na prevádzkovanie medzinárodných leteckých dopravných spoločností, zabraňovanie diskriminácii medzi zmluvnými štátmi, prispievanie k bezpečnosti letov v medzinárodnej leteckej prevádzke či všeobecne prispievanie k rozvoju medzinárodného civilného letectva vo všetkých ohľadoch. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo má viacero orgánov; konkrétne ide o Zhromaždenie, Radu, Aeronavigačnú komisiu, Letecký dopravný výbor, Právny výbor, Finančný výbor, Výbor pre spoločné financovanie leteckých prevádzkových služieb, Výbor proti nezákonnému zasahovaniu do činností civilného letectva a Sekretariát. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo má v zmysle článku 37 Chicagského dohovoru oprávnenie prijímať a meniť medzinárodné normy a predpisy v oblasti pôsobnosti Chicagského dohovoru. Uvedené pravidlá prijíma Rada, ktorá už prijala vo vyššie uvedených oblastiach celkovo 18 príloh (annexov) k Chicagskému dohovoru, ktoré obsahujú asi štyritisíc štandardov a odporúčaní, pričom 80 % tvoria štandardy a 20 % odporúčania. Zmluvné strany Chicagského dohovoru sa podľa jeho článku 37 zaviazali vydávať vlastné pravidlá pre civilné lety, ktoré sú v súlade s Chicagským dohovorom a s uzneseniami Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Každý štát sa zaviazal rešpektovať letové predpisy iných štátov a stíhať osoby, ktoré porušia jeho vlastné alebo cudzie letové predpisy.

Ďalšími významnými medzinárodnými vládnyimi organizáciami a orgánmi v oblasti medzinárodného leteckého práva s pôsobnosťou pre Európu sú Európska konferencia civilného letectva a Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky EUROCONTROL. V rámci Európskej únie vznikol podobný medzinárodný orgán – Európska agentúra pre bezpečnosť letectva. Podobné organizácie a orgány existujú v Afrike, v Strednej Amerike pre latinskoamerické štáty a v oblasti Južného Pacifiku. Z mimovládnych medzinárodných organizácií majú veľký význam

Medzinárodné združenie leteckých dopravcov, Medzinárodné združenie civilných letísk, Medzinárodná spoločnosť pre letecké telekomunikácie a Medzinárodná federácia združenia dopravných pilotov.

Medzinárodnoprávny režim vzdušného priestoru funguje v interakcii s medzinárodným právom životného prostredia vo viacerých rovinách (hluk, emisie, ochrana klímy). Najaktuálnejšou interakciou je zrejme interakcia medzinárodného leteckého práva s medzinárodnoprávnu úpravou v oblasti zmeny klímy či ochrany klímy. Medzinárodnoprávna úprava zmeny klímy sa logicky vyvíjala v nadväznosti na správy Medzivládneho panelu pre zmenu klímy. Zásadné úpravy v danom smere tvoria Rámcový dohovor o zmene klímy (1992), Kjótsky protokol (1997) k tomuto dohovoru, Dodatok ku Kjótskemu protokolu z Dauhá (2012) a Parížska dohoda (2015). Z hľadiska interakcie medzinárodnoprávneho režimu vzdušného priestoru s právom životného prostredia Európskej únie ide najmä o interakciu so Smernicou 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisími kvótami skleníkových plynov, v kontexte medzinárodnej leteckej dopravy a v nadväznosti na existujúcu medzinárodnoprávnu úpravu v danej oblasti. V nadväznosti na Smernicu 2008/101/ES, ktorá pozmenila Smernicu 2003/87/ES tým, že začlenila činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisími kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva, vznikol relatívne významný judikát Súdneho dvora Európskej únie v konaní o prejudiciálnej otázke vo veci C-366/10. Britský súd v rámci daného prípadu položil otázku, či možno v tejto veci na základe viacerých obyčajových a zmluvných pravidiel medzinárodného práva napadnúť platnosť Smernice 2003/87/ES, ktorá bola zmenená a doplnená Smernicou 2008/101/ES, s cieľom začleniť činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami. Zmienené obyčajové a zmluvné pravidlá medzinárodného práva zahŕňali zásadu obyčajového medzinárodného práva, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad svojim vzdušným priestorom, zásadu obyčajového medzinárodného práva, že žiadny štát nemôže platne vykonávať svoju suverenitu nad akoukoľvek časťou širšieho mora, zásadu obyčajového medzinárodného práva týkajúcu sa slobody preletu nad širším morom, zásadu obyčajového medzinárodného práva, že lietadlá počas preletu nad širším morom podliehajú výlučnej právomoci štátu ich registrácie, pokiaľ medzinárodná zmluva výslovne nestanovuje inak, Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (najmä jeho články 1, 11, 12, 15 a 24), Dohodu o otvorenom nebi z roku 1992 (najmä jej článok 7, článok 11 ods. 2 a článok

nok 15 ods. 3) a Kjótsky protokol (najmä jeho článok 2 ods. 2). Súdny dvor Európskej únie konštatoval, že „... preskúmanie Smernice 2008/101/ES neodhalilo skutočnosti, ktorými by mohla byť dotknutá jej platnosť“. Smernica 2008/101/ES je teda v súlade so všetkými uvedenými normami medzinárodného verejného práva a začlenenie činnosti leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva bolo legálne a možné. V dôsledku predmetného prípadu nepriamo rezonuje záväzok štátov prispôbiť prevádzku medzinárodnej leteckej dopravy potrebám ochrany klímy v kontexte záväzkov zníženia emisií skleníkových plynov.

V nadväznosti na uvedené skutočnosti je zreteľné, že medzinárodnoprávny režim vzdušného priestoru (medzinárodné letecké právo) čelí výzvam v oblasti zvyšovania bezpečnosti leteckej dopravy všeobecne, v oblasti bezpečnosti vo vzťahu k teroristickým činom, ale aj v oblasti zosúladenia svojich noriem s normami v oblasti ochrany životného prostredia. Čas ukáže, akým spôsobom sa medzinárodné spoločenstvo s uvedenými výzvami vyrovná.

Zoznam bibliografických odkazov

About ICAO. In: *International Civil Aviation Organization (ICAO)* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

Adoption of the Paris Agreement [2015-12-12]. UN Doc. FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

ARBET, D. a K. BLAŠKOVIČ. K niektorým otázkam problematiky terorizmu a uplatnenie zásady aut dedere aut iudicare v praxi slovenských orgánov. In: A. JALČ a M. DESET, eds. *Medzinárodné trestné právo a jeho vplyv na právny poriadok SR*. 1. vyd. Kraków: Towarzystwo Słowaków w Polsce, 2014, s. 131-152. ISBN 978-83-7490-793-4.

CAMBON, J. a G. von JAGOW. Exchange of Notes between France and Germany Concerning Aerial Navigation. *American Journal of International Law*. 1914, vol. 8, no. 3, s. 214-217. Supplement: Official Documents. ISSN 0002-9300.

Case of Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change [2011-12-21]. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie, 2011, C-366/10.

- Consolidated Version of the Treaty on the Functioning of the European Union*. Ú.v. EÚ C 83, 2010-03-30, s. 47-199.
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation* [1971-09-23]. 974 UNTS 177.
- Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* [1970-12-16]. 860 UNTS 105.
- Convention on Civil Aviation* [1944-12-07]. 15 UNTS 295.
- Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft* [2009-05-02]. ICAO Doc. 9920.
- Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* [1963-09-14]. 704 UNTS 219.
- Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation* [2010-09-10]. ICAO Doc. 9960.
- Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation* [1919-10-13].
- COP 21: *Parížska dohoda v 4 kľúčových bodoch*. In: *Francúzske veľvyslanectvo v Bratislave* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://sk.ambafrance.org/COP-21-Parizska-dohoda-v-4-k%4%beucovyh-bodoch>.
- Council Directive 96/61/EC of 24 September 1996 concerning Integrated Pollution Prevention and Control*. Ú.v. ES L 257, 1996-10-10, s. 26-40.
- ČAPEK, J., R. KLÍMA a J. ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vyd. Praha: LexisNexis, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9.
- ČEPELKA, Č. a P. ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 840 s. ISBN 978-80-7179-728-9.
- Decision No. 1359/2013/EU of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 amending Directive 2003/87/EC Clarifying Provisions on the Timing of Auctions of Greenhouse Gas Allowances*. Ú.v. EÚ L 343, 2013-12-19, s. 1.
- Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC*. Ú.v. EÚ L 275, 2003-10-25, s. 32-46.

Directive 2004/101/EC of the European Parliament and of the Council of 27 October 2004 amending Directive 2003/87/EC establishing a Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community, in Respect of the Kyoto Protocol's Project Mechanisms. Ú.v. EÚ L 338, 2004-11-13, s. 18-23.

Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to Include Aviation Activities in the Scheme for Greenhouse Gas Emission Allowance Trading within the Community. Ú.v. EÚ L 8, 2009-01-13, s. 3-21.

Directive 2009/29/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2003/87/EC so as to Improve and Extend the Greenhouse Gas Emission Allowance Trading Scheme of the Community. Ú.v. EÚ L 140, 2009-06-05, s. 63-87.

Doha Amendment to the Kyoto Protocol [2012-12-08]. UN Doc. C.N.718. 2012.TREATIES-XXVII.7.c.

Environmental Protection. In: *International Civil Aviation Organization (ICAO)* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx>.

EU Law on Climate Change and Protection of the Ozone Layer. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/clima/about-us/climate-law_en.

European Civil Aviation Handbook. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook_en.

European Civil Aviation Handbook: Part I. Regulations and Directives. In: *European Commission* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook/part1_en.

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA). In: *Európska únia* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/easa_sk.

Exchange of Notes between France and Germany Concerning Aerial Navigation [1913-07-26].

ICAO Strategic Objectives 2011 – 2012 – 2013 [online]. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2010-12-10. 3 s. [cit. 2017-08-02].

- Electronic Bulletin, no. 2010/54. Dostupné na: https://www.icao.int/Documents/strategic-objectives/strategic_objectives_2011_2013_en.pdf.
- International Air Services Transit Agreement* [1944-12-07]. 84 UNTS 389.
- International Air Transport Agreement* [1944-12-07]. 171 UNTS 387.
- International Treaties. In: *AviationLaw.EU* [online]. 2017 [cit. 2017-08-02]. Dostupné na: <http://www.aviationlaw.eu/international-law/international-treaties/>.
- JANKUV, J. Ochrana klímy v práve životného prostredia Európskej únie a prístup Slovenskej republiky k tejto problematike desať rokov po jej vstupe do Európskej únie. In: J. KLUČKA, ed. *10 rokov v EÚ: Vzťahy, otázky, problémy*. 1. vyd. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Právnická fakulta, 2014, s. 95-121. ISBN 978-80-8152-206-2.
- JANKUV, J., D. LANTAJOVÁ, K. BLAŠKOVIČ, T. BUCHTA a D. ARBET. *Medzinárodné právo verejné: Druhá časť*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2016. 463 s. ISBN 978-80-7380-597-5.
- JANKUV, J., D. LANTAJOVÁ, M. ŠMID a K. BLAŠKOVIČ. *Medzinárodné právo verejné: Prvá časť*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 319 s. ISBN 978-80-7380-559-3.
- KLUČKA, J. *Medzinárodné právo verejné: Všeobecná a osobitná časť*. 2. dopln. a preprac. vyd. Bratislava: Iura Edition, 2011. 725 s. ISBN 978-80-8078-414-0.
- KOŠIČIAROVÁ, S. *EC Environmental Law*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 223 s. ISBN 978-80-7380-219-6.
- Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change* [1997-12-11]. 37 ILM 22 (1998).
- Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* [1999-05-28]. 2242 UNTS 309.
- ONDŘEJ, J. Otevřené nebe, omezení suverenity státu ve vzdušném prostoru. *Právník*. 1996, roč. 135, č. 12, s. 1030-1038. ISSN 0231-6625.
- ONDŘEJ, J. *Právní režimy mezinárodních prostorů*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. 263 s. ISBN 80-86473-69-7.
- Pan-American Convention on Air Navigation* [1928-02-20]. 129 LNTS 223.

- POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část. 5. doplň. a přeprac. vyd.* Praha: C. H. Beck, 2006. 511 s. ISBN 80-7179-536-4.
- POTOČNÝ, M. a J. ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: Zvláštní část. 6. doplň. a přeprac. vyd.* Praha: C. H. Beck, 2011. 533 s. ISBN 978-80-7400-398-1.
- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation* [1988-02-24]. 1589 UNTS 473.
- Regulation (EC) No. 219/2009 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 adapting a Number of Instruments Subject to the Procedure Referred to in Article 251 of the Treaty to Council Decision 1999/468/EC with Regard to the Regulatory Procedure with Scrutiny: Adaptation to the Regulatory Procedure with Scrutiny: Part Two.* Ú.v. EÚ L 87, 2009-03-31, s. 109-154.
- Resolution No. 286 (1970)* [The Situation Created by Increasing Incidents Involving the Hijacking of Commercial Aircraft] [1970-09-09]. Rezolúcia Bezpečnostnej rady Organizácie Spojených národov, UN Doc. S/RES/286 (1970).
- Resolution No. 2645 (XXV)* [Aerial Hijacking or Interference with Civil Air Travel] [1970-11-25]. Rezolúcia Valného zhromaždenia Organizácie Spojených národov, UN Doc. A/RES/2645 (XXV).
- SANDS, Ph. *Principles of International Environmental Law.* 2nd ed. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2009. 1116 s. ISBN 978-0-521-52106-2.
- ŠTURMA, P., J. NOVÁKOVÁ a V. BÍLKOVÁ. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu.* 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. 362 s. ISBN 80-7179-305-1.
- The Antarctic Treaty* [1959-12-01]. 402 UNTS 71.
- Treaty between the Kingdom of Belgium, the Republic of Bulgaria, the Czech Republic, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Republic of Estonia, Ireland, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, the Italian Republic, the Republic of Cyprus, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Grand Duchy of Luxembourg, the Republic of Hungary, the Republic of Malta, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, Romania, the Republic of Slovenia,*

the Slovak Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Member States of the European Union) and the Republic of Croatia Concerning the Accession of the Republic of Croatia to the European Union. Ú.v. EÚ L 112, 2012-04-24, s. 10-20.

Treaty on Open Skies [1992-03-24].

United Nations Convention on the Law of the Sea [1982-12-10]. 1833 UNTS 3.

United Nations Framework Convention on Climate Change [1992-05-09]. 1771 UNTS 107.

VALUCH, J., M. RIŠOVÁ a R. SEMAN. *Právo medzinárodných organizácií*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011. 378 s. ISBN 978-80-7400-368-4.

Zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Doc. JUDr. Juraj Jankuv, PhD.

Právnická fakulta
Trnavská univerzita v Trnave
Kollárova 10
917 01 Trnava
Slovenská republika
juraj.jankuv@gmail.com