

K storočnici medzinárodného leteckého práva (1919–2019)

Ján Klučka*

Abstrakt: V súčasnosti je medzinárodné letecké právo samostatné odvetvie medzinárodného práva, cieľom ktorého je zabezpečiť riadny a bezpečný chod a rozvoj medzinárodného civilného letectva a tak prispievať k jeho ďalšiemu rozvoju. Toto odvetvie zahŕňa komplex medzinárodných mnohostranných, regionálnych a dvojstranných dohovorov pričom jeho „technickou“ súčasťou sú štandardy a odporúčané postupy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Pri riešení právneho režimu vzdušného priestoru štáty z bezpečnostných dôvodov uprednostnili suverenitu nad svojim vzdušným priestorom, čím došlo k problémom pri poskytovaní komerčných slobôd vzduchu. V dôsledku toho sa bilaterálne dohody o leteckých službách stali na dlhé obdobie prevažujúcou metódou úpravy komerčných slobôd (dnes ich je viac ako 3000). Rozvoj regionalizmu v poslednej štvrtine minulého storočia mal za následok rastúci počet regionálnych dohôd o leteckých službách, pripravených v rámci regionálnych ekonomických organizácií. Pod termínom bezpečnosť civilného letectva (safety) sa dlhé obdobie rozumeli opatrenia Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo ktorými sa zabezpečovalo, aby civilné lietadlá a pozemné letecké vybavenie neohrozovali životy a zdravie cestujúcich. Vonkajšie hrozby pre bezpečnosť civilného letectva sa vynorili začiatkom 60. rokov a spočívajú v nezákonnom zasahovaní ohrozujúcim bezpečnosť lietadiel ako aj cestujúcich a posádok lietadiel (security). Významnú úlohu v boji proti takýmto aktom zohrala Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo, ktorá postupne prijímala bezpečnostné štandardy leteckých technických opatrení upravené v Prílohe 17 k Medzinárodnému dohovoru o civilnom letectve, ako aj viaceré medzinárodné dohovory reagujúce na jednotlivé spôsoby ohrozovania bezpečnosti medzinárodného civilného letectva. Širokú medzinárodnú akceptáciu týchto dohovorov potvrdzuje mimoriadne vysoký počet ich zmluvných strán (viac ako 180). Nedielnou súčasťou medzinárodného práva leteckého tvoria pravidlá medzinárodného leteckého práva súkromného upravujúce predovšetkým vzťahy neštátnych účastníkov medzinárodnej leteckej dopravy. Ich podstatou je priama úprava pravidiel v medzinárodných dohovoroch bez nutnosti použitia vnútroštátnych kolíznych noriem štátov.

Kľúčové slová: suverenita štátov nad vzdušným priestorom, komerčné slobody vzduchu, medzinárodné právo letecké verejné a súkromné, bezpečnosť medzinárodného civilného letectva a medzinárodné právo letecké

Úvodom

Po skončení prvej svetovej vojny, a trochu netradične, bol v rámci Versaillskej mierovej konferencie 13. októbra 1919 prijatý Parížsky dohovor o úprave letectva ako prvý mnohostranný dohovor obsahujúci pravidlá rozvíjajúceho sa odvetvia medzinárodnej leteckej dopravy cestujúcich, pošty a tovaru (ďalej ako Parížsky dohovor). Pri bližšom pohliadnutí sa k minuloročnému 100. výročiu vzniku ČSR možno konštatovať, že Parížsky dohovor sa stal prvým „poversaillským“ dohovorom, zmluvnou stranou ktorého sa stala novovzniknutá ČSR.¹ V kontexte doby jeho vzniku ho možno chápať ako prejav zájmu medzinárodného spoločenstva o medzinárodnú právnu úpravu vznikajúcej medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Neskorší vývoj potvrdil, že práve Parížsky dohovor stál na počiatku formovania nového odvetvia medzinárodného práva leteckého s vlastnými špecifikami a vlastnou dynamikou rozvoja. Storočnica leteckého práva poskytuje vhodnú príležitosť

* Prof. JUDr. Ján Klučka, CSc., Právnická fakulta Univerzity Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach. E-mail: j.klucka@klucka.eu.

¹ Dohovor bol publikovaný pod č. 35/1924 Sb.

pripomenúť, ako medzinárodné právo letecké prispelo k zabezpečeniu riadneho a bezpečného fungovania medzinárodnej civilnej leteckej dopravy, a tým aj k jeho rozvoju.

1. Medzinárodnoprávna úprava režimu vzdušného priestoru nad štátnym územím

1.1 Medzi prvé otázky, ktoré medzinárodné spoločenstvo riešilo v súvislosti so vznikom letectva, bolo *stanovenie právneho režimu vzdušného priestoru nad štátnymi územiami*. Prvý diplomatický pokus bol v tomto smere podniknutý na Parížskej konferencii v roku 1910 o medzinárodnej leteckej doprave (ďalej Parížska konferencia 1910) zvolanej na podnet francúzskej vlády.² Nakoľko rozdielne názory jej účastníkov v otázke právneho režimu vzdušného priestoru sa nepodarilo preklenúť, Parížska konferencia 1910 skončila nezdarom. Jej neúspech však nebol na ujmu rastúcemu presvedčeniu štátov o tom, že vzdušný priestor nad ich štátnym územím treba považovať za jeho súčasť. Významný impulz pre jednostranné vyhlasovanie suverenity štátov nad vzdušným priestorom predstavoval blížiaci sa vojnový konflikt, keď štáty pri vyhlasovaní neutrality vyhlasovali aj suverenitu nad svojim vzdušným priestorom.³ Vzhľadom na vtedajší dobový kontext možno uviesť, že neutrálnym štátom išlo o to, aby počas konfliktu do ich vzdušného priestoru neprenikali vojenské lietadlá bojujúcich strán a nad ich územím nedochádzalo k leteckým bojom. V dôsledku takejto praxe dochádza k: „*všeobecnému súhlasu potvrdeného medzinárodnou praxou štátov ešte pred r. 1919 o uznaní suverenity štátu nad svojim vzdušným priestorom*“.⁴ Hoci prvá svetová vojna prerušila proces prípravy prvého medzinárodného dohovoru o civilnom letectve, je pravdou, že súčasne privedila rozhodujúcu zmenu v názoroch štátov na právnu povahu vzdušného priestoru ako súčasti ich štátneho územia.⁵ Parížska konferencia o medzinárodnom civilnom letectve ktorá sa konala v roku 1919 prijala Parížsky dohovor o civilnom letectve (ďalej ako Parížsky dohovor), v ktorom zmluvné strany uznali úplnú a výlučnú suverenitu štátov nad vzdušným priestorom, ktorý sa nachádza nad ich štátnym územím a pobrežnými vodami. V dôsledku toho štátne územie definitívne nadobúda geografickú trojrozmernosť. Základným prejavom suverenity nad vzdušným priestorom sa stalo právo štátov povolovať lety cudzích lietadiel nad svojim štátnym územím a uplatňovať voči nim svoje právne a iné pravidlá (letové trasy, bezletové zóny, nútené pristátia, trestné činy, civilná a správna jurisdikcia a pod.) Bez predošlého súhlasu mohli preletieť cez vzdušný priestor lietadlá inej zmluvnej strany Parížskeho dohovoru len bez pristátia, pričom zriadenie pravidelných medzinárodných leteckých liniek záviselo od súhlasu každého dotknutého štátu. Ustanovenia Parížskeho dohovoru sa postupne stávajú súčasťou vnútroštátnych právnych poriadkov zmluvných strán a predstavovali inšpiráciu pre rozvoj vnútroštátneho leteckého práva v Európe, ktoré bolo dovtedy značne obmedzené.⁶ V medzinárodnej situácii ktorá vznikla po prvej svetovej vojne v Európe sa Parížsky dohovor považoval za súčasť úsilia medzinárodného spoločenstva o nastolenie nového povojnového medzinárodného právneho poriadku. Vzhľadom na regionálny

² Bližšie k jej priebehu pozri: The Paris Convention 1910: The Path to Internationalism. Dostupné zo: <https://web.archive.org/web/20110607150410/http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/1910_the_paris_convention.htm>.

³ Holandsko, Švajčiarsko, Dánsko, Švédsko, Grécko, Španielsko, Rumunsko, Bulharsko, Čína.

⁴ HOTCHKISS, H. G. *A Treaties on Aviation Law*. 2nd ed. New York: Baker – Voorhis, 1938, s. 6.

⁵ Zatiaľ čo pred prvou svetovou vojnou sa počet lietadiel odhadoval na 2500–3000, v rokoch 1914–1919 vzrástol na 250 000.

⁶ Prvý československý Zákon o civilnom letectve bol prijatý v r. 1925 a publikovaný pod č. 172/1925 Sb.

rozmer Parížskeho dohovoru suverenitu štátu nad vzdušným priestorom potvrdili neskoršie aj dva ďalšie „mimoeurópske“ regionálne dohovory, a to havanský Dohovor o obchodnom civilnom letectve z roku 1928, iniciátorom prijatia ktorého boli USA, a Ibero-Americký dohovor o civilnom letectve z roku 1926, iniciátorom prijatia ktorého sa stalo Španielsko.

1.2 Éra medzivojnových regionálnych leteckých dohovorov skončila v roku 1944, kedy bola na podnet USA zvolaná do Chicaga konferencia 54 neutrálnych a spojeneckých štátov. Výsledkom jej práce sa stal Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej ako Chicagský dohovor, Dohovor). Z pohľadu ďalšieho rozvoja medzinárodného letectva išlo o prvý mnohostranný dohovor o civilnom letectve nahradzujúci existujúce regionálne dohovory. Chicagský dohovor si za viac ako 70 rokov svojho pôsobenia udržal výsadné postavenie v oblasti medzinárodno právnej úpravy civilného letectva, nakoľko bol schopný úspešne čeliť postupným zmenám civilného letectva a zodpovedajúcim spôsobom na ne reagovať. Odborná spisba v tejto súvislosti uvádza, že: „*Chicagský dohovor predstavuje cenný zdroj všeobecných princípov leteckého práva ako aj organický dokument úspešnej medzinárodnej organizácie s dostatočnou flexibilitou reagovania na množstvo závažných výziev 21. storočia. Podstatné ustanovenia Dohovoru sú stále stabilné a nevyžadujú podstatné zmeny*“.⁷ Za prejav dôveryhodnosti režimu leteckého práva obsiahnutého v Chicagskom dohovore možno považovať rastúci počet jeho zmluvných strán ktorý v súčasnosti dosiahol už 193. Berúc do úvahy historické okolnosti vzniku ako Parížskeho tak aj Chicagského dohovoru možno poukázať na ich spoločnú črtu, keďže oba boli prijaté v „tieni“ svetových konfliktov, ktoré ich ovplyvnili a stali sa určujúce pre: „*zvýraznenie bezpečnostných aspektov v procese prípravy pravidiel leteckého práva, čo sa výrazne prejavilo v koncipovaní princípu suverenity štátov nad vzdušným priestorom*“.⁸ Chicagský dohovor potvrdil záväzok zmluvných strán uznať, že každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad svojim územím, pod ktorým sa rozumel zemský povrch a pobrežné vody. Ako ukázala diskusia v oblasti komerčných práv vzduchu, suverenita štátov nad vzdušným priestorom už nemala garantovať len tradičné hodnoty štátov akými sú ich územná integrita a bezpečnosť, ale aj vytvoriť garanciu pre nerušený rozvoj národného leteckého priemyslu v štátoch, ekonomika ktorých bola zničená vojnou. Výnimku z udelenia súhlasu štátu s letmi cudzích lietadiel v jeho vzdušnom priestore predstavujú len lietadlá mimo pravidelných leteckých služieb. Tieto môžu tranzitovať alebo pristávať na neobchodné účely bez predošlého súhlasu, zatiaľ čo pravidelné letecké služby si vyžadujú predošlý súhlas štátov. Odborná spisba v tejto súvislosti uviedla, že: „*Vzhladom na absenciu fyzických hraníc akými sú pohoria, rieky alebo moria vo vzdušnom priestore, Chicagský dohovor hermeticky uzavrel vzdušné priestory štátov vytvorením právnych hraníc, ktoré môžu byť otvorené len na základe medzinárodných dohovorov. To bol jeden zo základných dôvodov, pre ktorý bolo vytvorené medzinárodné letecké právo ako osobitné odvetvie medzinárodného práva, nakoľko štáty majú všeobecný záujem na kontrole leteckého dopravného systému, ktorý sa ocitol pod ich jurisdikciou alebo dohľadom*“.⁹

⁷ DEMPSEY, P. S. The Future of International Air Law in the 21st Century. *German Journal of Air and Space Law*. 2015, Vol. 64, Iss. 2, s. 219.

⁸ MILDE, M. The International Civil Aviation Organisation: After 50 Years and Beyond. *Australian International Law Journal*. 1996, No. 5, s. 60.

⁹ MENDES DE LEON, P. Crossing Borders in International Air and Space Law. *India Law Journal*. 1966, Vol. 3, Iss. 1, s. 2. Dostupné zo: <http://www.indialawjournal.org/archives/volume3/issue_1/article_by_pablo.html> [cit. 2019-10-8].

1.3 Suverenita štátu nad vzdušným priestorom sa neobmedzuje len na jeho právo povoliť a/alebo nepovoliť vstup cudzieho lietadla do svojho vzdušného priestoru, nakoľko zahŕňa aj *letecké dopravné služby na riadenie a kontrolu letu cudzích lietadiel, poskytovanie letových informácií ako aj letecké záchranné služby*. Vzhľadom na rastúcu povojnovú internacionalizáciu takýchto služieb vyvstala otázka, či sú na ich výkon oprávnené výlučne samotné štáty, alebo ich výkon môžu „delegovať“ aj na iné subjekty. Svetová konferencia o leteckej doprave, ktorá sa konala v roku 2013 prijala osobitný dokument týkajúci sa tohto aspektu výkonu štátnej suverenity,¹⁰ v ktorom sa o. i. konštatuje, že Chicagský dohovor výslovne neupravuje záväzok zmluvných strán vykonávať letecké dopravné služby štátmi v ich vzdušnom priestore. V dôsledku toho: „*Suverenita štátu nemôže byť delegovaná, ale zodpovednosť za poskytovanie leteckých služieb môže byť delegovaná na tretie strany pričom štáty sú slobodné vo výbere ich vnútroštátneho alebo zahraničného poskytovateľa. Samotné postúpenie výkonu týchto služieb tretej strane predstavuje výkon suverenity štátu nad jeho vzdušným priestorom, je však časovo obmedzené a štát ho môže kedykoľvek vypovedať.*“¹¹ V budúcom období však nie je vylúčené, aby monitorovacie alebo kontrolné funkcie nad leteckými službami preberali v čoraz väčšom rozsahu špecializované kozmické systémy.¹²

1.4 Napokon povojnový vývoj potvrdil *ďalší rozmer činnosti štátov pri výkone suverenity nad vzdušným priestorom, k „aktivovaniu“ ktorého dochádza pri nepovolenom vstupe cudzieho civilného lietadla do ich vzdušného priestoru*. Vzhľadom na viaceré prípady použitia vojenskej sily voči civilným lietadlám, ktoré v povojnovom období bez predošlého povolenia a z rôznych dôvodov prenikli do vzdušného priestoru iných štátov bol v polovici osemdesiatych rokov v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo prijatý osobitný Protokol k Chicagskému dohovoru upravujúci povinnosti štátov voči takýmto cudzím lietadlám. Ide o článok 3bis Chicagského dohovoru obsiahnutý v Protokole pozmeňujúcom Chicagský dohovor o medzinárodnom civilnom letectve z 10. mája 1984 (ďalej ako Protokol). V jeho preambule sa zdôrazňuje, že zmluvné strany si želajú opätovne potvrdiť zásadu nepoužitia zbraní voči civilným lietadlám za letu, pretože „elementárne zásady ľudskosti“ prikazujú zaručiť bezpečnosť a životy osôb na palube civilného lietadla. Rezolúcia Bezpečnostnej rady OSN 1067 (1996)¹³ prijatá po tom, čo kubánske letecké sily 24. februára 1996 zostrelili dve civilné lietadlá, uvádza, že pravidlo o zákaze použitia sily voči civilnému lietadlu za letu je obyčajovým medzinárodným pravidlom. Zmluvné strany Protokolu uznávajú, že každý štát sa musí zdržať použitia sily voči civilnému lietadlu za letu a v prípade jeho zadržania nesmie byť ohrozená bezpečnosť lietadla a životy ľudí na jeho palube. Zmluvné strany Protokolu tiež uznávajú, že každý štát vykonávajúci suverenitu nad svojím vzdušným priestorom je oprávnený žiadať, aby cudzie lietadlo, ktoré sa ocitlo v jeho vzdušnom priestore bez povolenia, na jeho príkaz pristálo na určenom letisku a rovnaké právo mu vzniká aj vtedy, ak existujú rozumné dôvody, že lietadlo je používané v rozpore s Chicagským dohovorom.¹⁴

¹⁰ „Airspace Sovereignty“ – ICAO Doc.AT/Conf/6-WP/80,4/3/13.

¹¹ Ibidem, 2.3 a 3.1, s. 2–3.

¹² V súčasnom období pôsobí Globálny navigačný satelitný systém usporiadania leteckej prevádzky-Global Navigation Satellite System-GNSS/ATP – Air Traffic Management.

¹³ S/RES/1067 (1996), Shooting down of two civil aircrafts on 24 February 1996.

¹⁴ Dostupné zo: <<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1984.pdf>>.

2. Medzinárodné letecké právo a komerčné slobody vzduchu

2.1 Napriek tomu, že verejnoprávne aspekty úpravy medzinárodného civilného letectva sa prostredníctvom Chicagského dohovoru podarilo upraviť, problémy vznikli pri úprave *komerčných slobôd vzduchu*. Tieto sa do Chicagského dohovoru nedostali, a preto boli upravené v dvoch alternatívnych dohodách. Prvou z nich sa stala Dohoda o tranzite medzinárodných leteckých služieb (ďalej ako Dohoda o dvoch slobodách), ktorou si zmluvné strany priznali právo preletu cudzích civilných lietadiel nad ich štátnym územím bez pristátia ako aj pristátie z technických dôvodov. V kontexte komerčných slobôd vzduchu má Dohoda o dvoch slobodách len podporný charakter a má význam pre lety do vzdialenejších tretích krajín a tiež pre racionálne smerovanie leteckých trás. V tomto smere odborná literatúra uvádza, že: „*Prvé dve slobody vo svojej podstate nezakladajú práva medzinárodnej leteckej prepravy, v pravom zmysle slova ale vytvárajú podmienky pre využitie ďalších troch slobôd.*“¹⁵

Druhou alternatívnou dohodou sa stala Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave (ďalej ako Dohoda o piatich slobodách). V tejto si zmluvné strany priznali právo preletu cudzích lietadiel nad svojimi územiami bez pristátia (prvá sloboda), pristátie z technických dôvodov (druhá sloboda), právo vysadiť cestujúcich a vyložiť poštu a náklad prevzatý na leteckú dopravu v štáte, ktorého príslušnosť lietadlo má (tretia sloboda), právo prevziať na dopravu cestujúcich, poštu a náklad do štátu, ktorého príslušnosť lietadlo má (štvrtá sloboda) a napokon právo vysadiť cestujúcich, poštu a tovar prevzatý na dopravu v ktoromkoľvek štáte a prevziať ich na dopravu do ktoréhokoľvek iného štátu ktorým letecká linka prechádza (piata sloboda). Prvé dve slobody umožňujú výkon leteckej dopravy bez komerčného dopadu, tretia a štvrtá sloboda sa uplatňujú na princípe reciprocity v rámci bilaterálnych vzťahov štátov, takže hlavný problém predstavovala piata sloboda. Jej prijatie by v povojnovom období umožňovalo presadiť sa silným leteckým spoločnostiam USA na medzinárodných leteckých linkách na úkor slabších leteckých spoločností štátov, cez ktoré tieto linky prechádzajú. Z tohto dôvodu Dohodu o piatich slobodách podpísalo len 19 štátov (v súčasnosti má 12 zmluvných strán), pričom samotné USA ako jej hlavný podporovateľ od nej v roku 1946 odstúpili.¹⁶ Ďalší pokus o úpravu obchodných slobôd vzduchu v mnohostrannom dohovore podniklo medzinárodné spoločenstvo v rámci Dočasnej medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo v roku 1947,¹⁷ ktorá pôsobila do začatia činnosti Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Jej sekretariát pripravil návrh mnohostranného Dohovoru o obchodných právach a pokiaľ ide o komerčné slobody návrh upravoval poskytovanie, tretej, štvrtej, piatej, šiestej a siedmej slobody. Prvé zasadnutie Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo v roku 1947 ho však odmietlo, v zásade z rovnakých príčin ako Dohodu o piatich slobodách. Pokiaľ ide o súčasné perspektívy uzavretia mnohostranného dohovoru upravujúceho komerčné slobody vzduchu tento do súčasnosti uzavretý nebol. Rezolúcia Zhromaždenia ICAO

¹⁵ GREIG, D. W. *International Law*. London: Butterworths, 1970, s. 278.

¹⁶ Postupom času prax „vygenerovala“ aj ďalšie komerčné slobody vzduchu. Šiesta sloboda obsahuje právo prepravovať cestujúcich a tovar medzi tretími štátmi cez územie štátu registrácie lietadla, siedma sloboda obsahuje právo prepravovať cestujúcich a tovar medzi tretími štátmi pri vynechaní štátu registrácie lietadla, ôsma sloboda obsahuje právo prepravovať cestujúcich a tovar v rámci jedného štátu s následným pokračovaním letu do štátu registrácie lietadla a deviate sloboda obsahuje právo prepravovať cestujúcich a tovar v rámci jedného štátu bez pokračovania letu do štátu registrácie lietadla.

¹⁷ PICAQ-Provisional International Civil Aviation Organisation.

A-33/19:¹⁸ v tejto súvislosti potvrdzuje, že: „v súčasnosti neexistuje šanca na uzavretie komplexného a globálneho mnohostranného dohovoru, hoci multilateralizmus v oblasti obchodných práv v najširšom možnom rozsahu naďalej zostáva cieľom Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo“.

2.2 V dôsledku neúspechu pri príprave mnohostranného dohovoru o komerčných slobodách na Chicagskej konferencii a tiež v rámci Dočasnej medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo štáty v povojnovom období pristupujú k uzatváraniu *dvojstranných dohôd o leteckých službách* upravujúcich tretiu a štvrtú slobodu vzduchu, v kombinácii s prvou a druhou slobodou Dohody o dvoch slobodách.¹⁹ Povojnová prax štátov potvrdila, že dvojstranné dohody sa na dlhé obdobie stávajú prevažujúcou metódou úpravy komerčných slobôd vzduchu. Ich výhodnosť spočívala v tom, že zmluvným stranám garantovali významnú kontrolu nad leteckými spojeniami s druhou zmluvnou stranou. Letecké spojenia uskutočňovali tzv. národní leteckí dopravcovia (*flag carriers*), ktorí ako jediní boli držiteľia letových licencií a ich vlastníkmi či spoluvlastníkmi bývali aj ich domovské štáty. Dohody takisto určovali, ktoré letiská a za akých podmienok možno využívať pre medzinárodnú leteckú dopravu, stanovovali frekvenciu vzájomných letov, rozdelenie prepravnej kapacity medzi leteckými dopravcami, stanovenie leteckých taríf a pod. Vo svojich dôsledkoch takýto systém vylučoval voľnú súťaž a konkurenciu na poli prepravných služieb medzinárodnej leteckej dopravy, čo malo dopad na cenu leteníek, letištných poplatkov, a vytváralo podmienky pre nerovnaký rozvoj civilného letectva a rozvoj medzinárodnej turistiky a i. Na rastúci rozsah a intenzitu vzájomnej leteckej dopravy preto viaceré štáty začínajú reagovať dvojstrannými dohodami ktoré im priznávajú aj piatu (prípadne šiestu) slobodu. Ako typický príklad takejto liberálnejšej dohody sa pravidelne uvádza Dohoda o leteckých službách medzi Veľkou Britániou a USA z roku 1946 (ďalej ako Bermuda I), ktorá spolu s ďalšími leteckými dohodami uzatváranými USA bola založená: „na recipročnej výmene všetkých piatich slobôd vzduchu“²⁰ a stala sa celosvetovým vzorom aj pre letecké dohody ďalších štátov (až do roku 1977, kedy bola nahradená dohodou Bermuda 2). Počiatkom 90. rokov začínajú byť aj ďalšie „tradičné“ bilaterálne dohody renegociované s použitím flexibilnejších termínov a s cieľom umožnenia väčšej liberalizácie leteckej dopravy. Ako prostriedky na dosiahnutie tohto cieľa sa používa napríklad čiastočné zrušenie štátnej kontroly nad letovými frekvenciami, rozsah prepravovanej kapacity cestujúcich prípadne zvýšenie počtu dopravcov oprávnených k výkonu medzinárodných leteckých služieb. Do určitej miery „liberalizované“ dvojstranné dohody zostávajú naďalej dohodami medzi štátmi a podliehajú režimu Chicagského dohovoru. Priekopníkom liberálnejšieho režimu leteckej dopravy (známeho ako „*open skies*“) sa stali USA, ktoré v poslednej štvrtine 20. storočia uzavreli takéto dohody napríklad s Holandskom (1978) ako aj s viacerými európskymi štátmi.²¹ Celkový počet bilaterálnych dohôd

¹⁸ Consolidated Statement of the Continuing ICAO Policies in the Air Transport Field. Dostupné zo: <https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2033rd%20Session/plugin-resolutions_a33.pdf>.

¹⁹ Výsledkom práce Chicagskej konferencie v tejto oblasti sa stal len nezáväzný model: „Štandardná forma dohody pre dočasné letecké trasy“ (*Standard Form of Agreement for Provisional Air Routes* – známa pod názvom Chicagský model), ktorý sa stal určitým predobrazom Bermundskej dohody z r. 1946. Jeho hlavnou črtou bola dvojstranná výmena piatich leteckých slobôd medzi štátmi na letových linkách uvedených v prílohe dohody.

²⁰ STOFFEL, A. W. American Bilateral Air Transport Agreements on the Threshold of the Jet Transport Age. *Journal of Air Law and Commerce*. 1959, Vol. 26, Iss. 2, s. 120. Dostupné zo: <<https://vdocuments.site/documents/57509f801a28abbf6b1a424c.html>>.

²¹ Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Finsko, Luxembursko, Švédsko, Nórsko, Švajčiarsko, SRN.

o leteckých službách je okolo 3000, takže v súčasnosti: „*naďalej predstavujú celosvetový modus operandi medzinárodnej leteckej dopravy*“.²²

2.3 Neúspech medzinárodného spoločenstva pri príprave mnohostrannej obchodnej dohody však nebránil štátom v úsilí upraviť *komerčné slobody vzduchu na regionálnej úrovni v oblasti nepravidelných leteckých služieb*. Dôvod bol jednoduchý, keďže *ad hoc* povaha nepravidelnej leteckej služby nebola vnímaná tak, že by si z dôvodu suverenity nad vzdušným priestorom vyžadovala predošlý súhlas štátov, prípadne predstavovala prekážku rozvoja vnútroštátneho civilného letectva. Ako príklady možno uviesť Dohovor o komerčných právach v nepravidelnej leteckej doprave v Európe podpísaný členmi Európskej konferencie o civilnom letectve z roku 1956²³ a tiež Dohovor o komerčných právach v nepravidelnej leteckej doprave v juhovýchodnej Ázii z roku 1971.²⁴ Najväčší rozmach dosahuje nepravidelná letecká doprava v 60. a 70. rokoch minulého storočia, pričom výrazne napomáha vzniku a rozvoju nízkonákladových leteckých spoločností. Hoci vo svojich počiatkoch bola považovaná len za akýsi „doplnok“ pravidelnej leteckej dopravy je skutočnosťou, že výrazne prispela k masovému rozvoju medzinárodnej turistiky so značným ekonomickým profitom predovšetkým pre rozvojové krajiny. Jej úspešný rast tiež viedol k postupnému nárastu liberalizovaných pravidelných leteckých služieb.

2.4 S nárastom regionalizmu v poslednej štvrtine minulého storočia sa popri bilaterálnych dohodách o leteckých službách začínajú postupne objavovať aj *regionálne dohody o pravidelných leteckých službách* pripravené v rámci regionálnych ekonomických organizácií na rôznych kontinentoch a s obmedzenou geografickou pôsobnosťou. Takéto dohody vnášajú do leteckého práva regionálne pravidlá ktoré môžu zohľadňovať špecifiká leteckých služieb v rámci konkrétnej regionálnej organizácie. V závislosti od úrovne ich integračných procesov môže postupne slabnúť aj „bezpečnostný aspekt“ suverenity štátu nad vzdušným priestorom ich členov akceptovaním koncepcie „otvoreného neba“ garantujúcej slobodu letov v jednotnom vzdušnom priestore organizácie. Pokiaľ ide o ich význam pre budúcnosť odborná spisba uvádza, že: „*rozvoj regionálneho letectva by mohol viesť k vzniku situácie, keď bude dochádzať k výmene obchodných práv skorej medzi skupinami štátov ako na dvojstrannej zmluvnej základni*“.²⁵ Ako príklad výrazného vývoja regionálnej liberalizácie leteckej dopravy možno uviesť Európsku Úniu (ďalej len EU), ktorá v troch po sebe nasledujúcich balíkoch liberalizačných opatrení (1987, 1990, 1992) postupne vytvárala podmienky na vytvorenie jednotného trhu poskytovania leteckých služieb. Pravidelná letecká doprava v EU sa pôvodne prevádzkovala na základe bilaterálnych dohôd medzi členskými štátmi, do ktorých od roku 1984 (prostredníctvom dohôd uzavretých Holandskom a Veľkou Britániou) vstupuje tretia, štvrtá a čiastočne piata sloboda a rušia sa ich kapacitné obmedzenia. Prvý a druhý liberalizačný balík síce naďalej zachoval systém dvojstranných dohôd, ale významne obmedzil priestor pre zasahovanie štátov pretože zaviedol nové pravidlá cenotvorby, postupne odstránil kapacitné limity

²² WTO Doc.: Development in the Air Transport Sector since the Conclusion of the Uruguay Round. Doc. S/C/W/163/Add. 3. 2001, August 13, s. 17 (51).

²³ Dostupný zo: <https://www.caa.md/files/2013_02/249.pdf>.

²⁴ Dostupný zo: <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20894/volume-894-i-12781-english.pdf>>.

²⁵ FITZGERALD, G. F. Air Law 1972–2022. *Canadian Bar Review*. 1973, Vol. 51, s. 272.

a rozšíril použitie piatej slobody. Tretí (záverečný) balík opatrení vytvoril po prvýkrát jednotný letecký trh, v rámci ktorého má každý subjekt (fyzická alebo právnická osoba) právo založiť leteckú spoločnosť a vykonávať bez obmedzenia leteckú činnosť bez potreby osobitných povolení. Tretí balík tiež zjednotil podmienky udeľovania leteckých licencií a zrušil všetky kapacitné obmedzenia. Regionálne dohody o komerčných slobodách vzduchu možno v súčasnosti nájsť aj v ďalších regionálnych organizáciách, ovšem s rôznym stupňom liberalizácie civilnej leteckej dopravy.²⁶ Dohovory upravujúce regionálne pravidlá leteckej dopravy buď doplňujú, alebo nahradzujú bilaterálnu zmluvnú úpravu členských štátov regionálnej organizácie, čím sa oslabuje jej výsadné postavenie. Bilaterálne dohovory si však naďalej udržiavajú svoj význam pre úpravu vzťahov členského štátu regionálnej organizácie s tretími (nečlenskými) štátmi.

3. Medzinárodné právo letecké verejné

Pre medzinárodné právo letecké bola od jeho počiatkov charakteristická príprava medzinárodných dohovorov prostredníctvom stálych špecializovaných orgánov pôsobiacich v rámci medzinárodných leteckých organizácií. Prvý takýto orgán zriadil Parížsky dohovor a stala sa ním Medzinárodná komisia pre letectvo ktorá pripravila viacero návrhov dohovorov tzv. *verejného medzinárodného práva leteckého*. Medzi jej úlohy patrila tiež príprava návrhov na eventuálne zmeny respektíve doplnenia Parížskeho dohovoru s cieľom ďalšieho rozvoja medzinárodného civilného letectva, ako aj prijímanie a vylepšovanie technických Príloh Parížskeho dohovoru. V 20. a 30. rokoch Medzinárodná komisia pre letectvo pripravila Protokoly k Parížskemu dohovoru v rokoch 1922, 1923 a 1935 ako aj Zdravotnícky dohovor pre civilné letectvo z roku 1933. Dobová odborná spisba na jej margo uvádza, že: „*Normálna a účinná metóda formulovania nových pravidiel zahŕňa aj vytvorenie výboru alebo komisie pre ich navrhovanie. Zdá sa, že Medzinárodná komisia pre civilné letectvo vytvára účinný prostriedok na zabezpečenie jednotnosti pravidiel medzinárodného obchodného letectva.*“²⁷ Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo po druhej svetovej vojne pokračuje v legislatívnom úsilí v oblasti civilného letectva nakoľko v jej právomoci je príprava návrhov medzinárodných leteckých dohovorov a tvorba technických štandardov upravujúcich jednotlivé aspekty medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Pre splnenie tejto úlohy Zhromaždenie Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo v roku 1947 vytvorilo stály Právny výbor. Chicagský dohovor potvrdil výslovne záväzok

²⁶ Príkladne možno uviesť Mnohostrannú dohodu týkajúcu sa fungovania leteckých služieb v rámci Karibského spoločenstva (CARICOM) z r. 1996, Dohovor z Fortaleza liberalizujúci letecké služby medzi členskými štátmi MERCOSUR z r. 1996, Dohovor z Banjul podpísaný Ghanou, Gambiou, Guineou, Nigériou a Cape Verde liberalizujúci letecké služby medzi jeho signatármi z r. 1997, Rozhodnutie afrických krajín v Yamoussoukro z r. 1999 upravujúce plnú liberalizáciu vnútroafrických leteckých služieb vo vzťahu k ich prístupu na letecký trh ako aj slobodné uplatňovanie prvej, druhej, tretej, štvrtej a piatej slobody v pravidelných osobných a nákladných leteckých službách, Mnohostranný dohovor o leteckých službách a liberalizácii leteckej dopravy medzi členskými štátmi Fóra tichomorských ostrovov otvorený na podpis aj tretím štátom z r. 2003, Dohovor o liberalizácii leteckej dopravy medzi 13 arabskými štátmi z r. 2004, Mnohostranný dohovor o otvorenom nebi uzavretý medzi členskými štátmi Latinskoamerickej komisie pre civilné letectvo v r. 2010 upravujúci deväť slobôd, Dohovor o leteckej doprave v Hospodárskom a Finančnom spoločenstve štátov strednej Afriky (CEMAC) z r. 1999, Mnohostranný dohovor o leteckých službách medzi členskými štátmi ASEAN z r. 2008 a. i.

²⁷ BOUVÉ, C. L. The regulation of international air navigation under the Paris Convention. *The Journal of Air Law*. 1935, Vol. VI, Iss. 3, s. 324. Dostupné zo: <<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=3844&context=jalc>>.

zmluvných strán spolupracovať na zabezpečení pokiaľ možno najvyššieho stupňa jednotnosti v úpravách, normách, postupoch a organizácii vzťahujúcich sa na lietadlá, personál, letecké trate a pomocné služby, pokiaľ jednotná úprava v týchto oblastiach uľahčí a zdokonalí lietanie.

3.1 Za týmto účelom Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo podľa potreby a z času na čas prijíma a mení *medzinárodné štandardy a odporúčania*. Znenia štandardov (ktoré netvoria súčasť Chicagského dohovoru) sú obsiahnuté v jeho Prílohách. Za predpokladu, že by štandardy tvorili súčasť Dohovoru, by ich akákoľvek zmena vyžadovala súhlas členských štátov, čo by si vyžiadalo určitý čas. K Chicagskému dohovoru bolo pôvodne pripojených 12 Príloh, počet ktorých postupne rástol tak, že v súčasnosti je ich už 19. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo vykonáva systematickú činnosť jednak pre zdokonaľovanie predpisov uvedených v prílohách, ale aj pre prípravu nových Príloh odrážajúcich aktuálne výzvy a potreby medzinárodnej leteckej dopravy.²⁸ Ich výsledkom je buď nová príloha,²⁹ prípadne poznámky alebo doplnky k existujúcim prílohám. Medzi nové Prílohy možno zaradiť Prílohu 16 (Ochrana životného prostredia – hluk a znečisťovanie) z roku 1972, Prílohu 17 (Ochrana proti činom protiprávneho zasahovania do civilnej leteckej dopravy) z roku 1974, Prílohu 18 (Letecká preprava nebezpečného tovaru) z roku 1981 a pod. V zmysle Chicagského dohovoru prijaté medzinárodné štandardy vytvárajú unifikovanú základňu pre prijímanie vnútroštátnych technických úprav v jednotlivých členských štátoch. Odborná spisba v tejto súvislosti oprávnene zdôrazňuje, že: „Bez takejto štandardizácie a uniformity by každodenné fungovanie modernej medzinárodnej civilnej leteckej dopravy bolo mimoriadne obtiažne, nakoľko technická regulačná základňa medzinárodných letov by musela byť upravená v dvojstranných dohodách o leteckej doprave“.³⁰ Prijímanie nových štandardov napomáha modernizácii leteckého práva bez potreby jeho výrazných zmien a ohrozenia základných princípov upravených v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve.

3.2 Od počiatkových etáp rozvoja civilnej leteckej dopravy bolo zjavné, že vzhľadom na jej medzinárodnú povahu bude viaceré verejnoprávne otázky civilného letectva potrebné upraviť *tradičnými medzinárodnými dohovormi*. Išlo najmä o úpravu postavenia štátov v procese medzinárodnej leteckej dopravy, vrátane jeho suverenity nad vzdušným priestorom, ich práv a povinností v tomto priestore, podmienok za ktorých sú medzinárodné lety cudzích lietadiel dovolené a pod. Existencia týchto medzinárodných dohovorov potvrdzuje, že za svoj storočný vývoj sa medzinárodné právo letecké skonštituovalo ako právo písané (*lex scripta*). Jedinú výnimku predstavuje princíp suverenity štátov nad vzdušným priestorom, ktorý sa ako obyčajové pravidlo ustálil už pred uzavretím Parížskeho dohovoru a až neskôr nadobudol zmluvnú podobu. Spoločným znakom dovojnového a povojnového vzniku medzinárodných dohovorov leteckého práva bola ich príprava v rámci stálych orgánov medzinárodných leteckých organizácií. Po zániku Medzinárod-

²⁸ Letecká komisia o. i. uvažuje o zmenách príloh Chicagského dohovoru a doporučuje Rade ich prijatie.

²⁹ Príprave každej novej prílohy prechádza starostlivá odborná a legislatívna príprava v špecializovaných paneloch a v dialógu so štátmi v rámci Regionálnych konferencií a Leteckej Komisie zvyčajne v lehote okolo dvoch rokov.

³⁰ VAN DAM, R. D. Regulation of International Civil Aviation and ICAO Perspective. In: *Air and Space Law. De Lege Ferenda (Essays in Honour of Henri a Wassenberg)*. Kluwer, 1992, s. 13.

nej komisie pre civilné letectvo sa takýmto orgánom stal Právny výbor zodpovedný za svoju činnosť Rade.³¹ Jeho úlohou je o. i. štúdium problémov verejného a súkromného medzinárodného práva leteckého a príprava príslušných návrhov dohovorov. Osobitná pozornosť je venovaná otázkam prípravy a výkladu zmien samotného Chicagského dohovoru. V roku 1947 až 1998 Právny výbor pripravil celkom 12 zmien textu Chicagského dohovoru (vrátane jeho Čl. 3bis, 45, 50, 83).

4. Medzinárodné letecké právo súkromné

Popri zmluvách medzinárodného práva leteckého verejného sa od jeho vzniku počínajú formovať aj pravidlá *medzinárodného leteckého práva súkromného*, ktoré upravujú predovšetkým vzťahy medzi neštátnymi účastníkmi medzinárodnej leteckej dopravy. Ide napríklad o zodpovednosť za škodu spôsobenú leteckým dopravcom cestujúcim a tovaru, vlastnícke vzťahy k lietadlám a vecné práva k nim, letecké poistenie a pod. Už krátko po prvej svetovej vojne špecializované letecké organizácie poukazovali na absenciu jednotnej právnej úpravy v oblasti medzinárodného leteckého práva súkromného, nakoľko obsahovo rôznorodé vnútroštátne právne predpisy mohli predstavovať prekážku pre jeho ďalší rozvoj. Základné úsilie preto v leteckom práve smerovalo od počiatku k príprave unifikovanej medzinárodnoprávnej úpravy, použitiu ktorej by nepredchádzalo použitie vnútroštátnych kolíznych noriem. Na jej *margo* odborná spisba uvádza, že unifikácia prostredníctvom medzinárodnej zmluvy má výhodu v tom, že: „*pravidlá v nej obsiahnuté sú aplikovateľné nielen ako vnútroštátne pravidlá ale súčasne ako medzinárodné záväzky štátov. V dôsledku toho porušenie niektorého zo záväzkov zakladá nielen zodpovednosť štátu podľa vnútroštátneho práva ale aj možnosť použitia sankcií za porušenie medzinárodného zmluvného záväzku.*“³² V dôsledku toho sa so všeobecnou akceptáciou stretáva myšlienka zjednotenia právnych pravidiel prostredníctvom medzinárodných dohovorov na určitú konkrétnu oblasť (vzťah), ktorý vznikol v súvislosti s prevádzkou civilnej leteckej dopravy. Odborná spisba doterajší vývoj v tejto oblasti dokonca hodnotí tak, že: „*medzinárodné zjednotenie leteckého práva je všeobecne považované za najpokročilejší a najúspešnejší príklad unifikácie súkromného práva*“.³³ Unifikácia medzinárodného práva leteckého súkromného vnáša do predmetu jeho úpravy transparentnosť a právnu istotu, keďže predchádza neželanému konfliktu vnútroštátnych zákonov a konfliktu súdnych jurisdikcií. Ako príklady úspešných unifikačných projektov možno spomenúť Varšavský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy z roku 1929,³⁴ Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa škôd spôsobených cudzím lietadlom tretím stranám na zemi z roku 1933, Dohovor týkajúci sa zjednotenia niektorých pravidiel týkajúcich sa zabezpečovacieho obstarania lietadla z roku 1933, ako aj Dohovor o unifikácii niektorých pravidiel týkajúcich sa pomoci pri záchrane lietadla na mori z roku 1938. Povojnový vývoj potvrdil, že viaceré z týchto dohovorov si udržali platnosť a boli dopĺňované a modifikované vzhľadom na meniace sa podmienky a okol-

³¹ ICAO Doc.7325/C 852, Resolution A1-58, 282–260.

³² BAYITCH, A. S. Unification of aviation law in the western hemisphere. *University of Miami Law Review*. 1965, Vol. 19, No. 4, s. 547.

³³ SAND, P. H. *The International Unification of Air Law*, s. 400, 495. Dostupné zo: <<https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3061&context=lcp>>.

³⁴ Publikovaný pod č. 15/1935 Sb.

nosti sprevádzajúce povojnový vývoj medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Jedná sa predovšetkým o Varšavský dohovor z roku 1929, ktorý bol najčastejšie doplňovaný³⁵ ako aj Rímsky dohovor o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa škôd spôsobených cudzím lietadlom tretím stranám na zemi z roku 1933.³⁶ Spoločným znakom týchto dohovorov bolo zabezpečiť, aby pravidlá v nich upravené bolo možno použiť priamo, pokiaľ došlo k naplneniu podmienky ich použitia. Príkladmo možno uviesť, že Varšavský dohovor záväzne definuje medzinárodnú leteckú dopravu osôb, batožiny a tovaru, obsahuje jednotné pravidlá pre formu a účinky leteckých dokumentov, náležitosti jednotného režimu zodpovednosti leteckého dopravcu za vzniknuté škody na osobách a dopravovaných veciach, finančné limity zodpovednosti za spôsobenú škodu, meškanie, ako aj jurisdikciu súdnych orgánov pre riešenie sporov v tejto oblasti. Koncom 20. storočia došlo k rekodifikácii právneho režimu zodpovednosti leteckého Montrealským dohovorom z roku 1999. Tento konsoliduje predošlé režimy zodpovednosti v jednom texte čím uľahčuje stanovenie rozhodného právneho režimu a znižuje výdavky na súdne konania.³⁷ Zatiaľ čo Varšavský dohovor upravuje zodpovednosť leteckého dopravcu voči osobám (pasažierom), ktoré sú s ním v zmluvnom vzťahu, Rímsky dohovor zjednocuje pravidlá upravujúce náhradu škôd osobám, ktoré k leteckému dopravcovi nie sú v zmluvnom vzťahu. Podmienkou je, aby im škodu spôsobilo cudzie lietadlo na zemi. Dohovor tiež určuje finančné limity zodpovednosti, tak aby to nebránilo ďalšiemu rozvoju medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Vo svojom komplexe dohovory zjednotili pravidlá zodpovednosti leteckého dopravcu za škody spôsobené cestujúcim a veciam na palube lietadla, tak aj za škody spôsobené na zemi vrátane maximálnych finančných limitov zodpovednosti.

5. Medzinárodné letecké právo a zaistenie bezpečnosti medzinárodného civilného letectva

Chicagský dohovor stanovil, že cieľom Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo bude rozvoj zásad a techniky medzinárodného lietania o. i. zaistovaním bezpečného a usporiadaného rozvoja medzinárodného civilného letectva na celom svete. Až do konca 50. a začiatku 60. rokov sa pod termínom bezpečnosť civilného letectva (*safety*) rozumel komplex technických a iných opatrení, ktorými sa malo zabezpečiť, aby civilné lietadlá neohrozovali životy a zdravie cestujúcich. Aj cieľom väčšiny Príloh k Chicagskému dohovoru je zaistenie takejto technickej respektíve technologickej bezpečnosti civilného letectva.

³⁵ Varšavský dohovor z r. 1929 bol doplňovaný najčastejšie, a to Haagským protokolom z r. 1955, Dohovorom z Guadalajaru, ktorým sa dopĺňa Varšavský dohovor o problematiku leteckej dopravy uskutočňovanej iným ako zmluvným dopravcom z r. 1961, Guatemalským protokolom z r. 1971, ktorým sa dopĺňa Varšavský dohovor pozmenený Haagským protokolom z r. 1955, Montrealské protokoly 1–4, ktoré pozmeňujú jednotlivé znenia Varšavského dohovoru v znení neskorších zmluvných doplnení. Takto pozmeňovaná právna úprava bola v r. 1999 premietnutá (scelená) do Montrealského dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy.

³⁶ Tento Dohovor bol po prvýkrát pozmenený, Dodatkovým Protokolom týkajúcim sa Rímskeho dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel vzťahujúcich sa na škodu spôsobenú cudzím lietadlom tretím stranám na zemi z r. 1938, Dohovorom o škodách spôsobených cudzím lietadlom tretím stranám na zemi z r. 1952, Protokolom meniacim Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel týkajúcich sa škôd spôsobených cudzím lietadlom tretím stranám na zemi z r. 1978 a napokon Dohovorom o náhrade škôd spôsobených lietadlom tretím stranám z r. 2000.

³⁷ Určitým novom, ktoré prináša Montrealský dohovor 1999 je skutočnosť, že je otvorený na podpis nielen štátom, ale aj organizáciám pre regionálnu hospodársku integráciu ktoré sa popri štátoch takisto považujú za jeho „zmluvné strany“.

5.1 V spomenutom období však vyvstala aj vonkajšia hrozba spočívajúca v rôznych aktoch *nezákonného zasahovania ohrozujúcich bezpečnosť civilnej leteckej dopravy* (*security*). Prvá vlna takýchto aktov sa odohrala začiatkom 60. rokov, kedy boli unášané lietadlá amerických spoločností na Kubu, a v rôznej intenzite pokračovala v 70. a 80. rokoch, kedy sa únosy lietadiel stávajú nástrojom boja extrémistických palestínskych zoskupení. Nakoľko bolo zrejmé, že nejde o časovo obmedzené a jednorázové akcie, pred medzinárodným spoločenstvom vyvstala úloha prijať účinné opatrenia zamerané na boj proti nim. Vedúcu úlohu v tejto oblasti zohrala Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo, pod egidou ktorej bol prijatý (a neustále prispôsobovaný) ako komplex technických opatrení, tak aj medzinárodných dohovorov reagujúcich na jednotlivé spôsoby ohrozovania bezpečnosti medzinárodného civilného letectva. Prvým dohovorom sa stal Tokijský dohovor o trestných činoch a niektorých ďalších činoch spáchaných na palube lietadla z roku 1963,³⁸ cieľom ktorého bolo predovšetkým vyplniť právne vákuum v otázke jurisdikcie štátov nad nezákonnými aktami na palubách lietadiel, ako aj poriadkových a disciplinárnych oprávnení kapitána lietadla. Na prelome 60. a 70. rokov boli prijaté dva ďalšie dohovory, a to Dohovor o potláčaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel z roku 1970,³⁹ a Dohovor o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti civilného letectva z roku 1971⁴⁰ doplnený Protokolom z roku 1988. Zničenie amerického lietadla plastickou výbušninou nad škótskym mestečkom Lockerbie v decembri 1988 upriamilo pozornosť na ďalší aspekt leteckého terorizmu, a to uloženie výbušniny do lietadla a jej iniciovanie počas letu bez fyzickej prítomnosti páchatela na palube. Medzinárodnoprávnu úpravu v tejto oblasti predstavuje Dohovor o označovaní plastických výbušnín na účely detekcie z roku 1998. Začiatok milénia je charakteristický snahou Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo modernizovať existujúcu úpravu v tejto oblasti a reagovať na nové spôsoby ohrozenia bezpečnosti medzinárodného civilného letectva. Diplomatická konferencia, ktorú zvolala Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo v roku 2010 do Peking, prijala Dohovor o potláčaní protiprávnych aktov týkajúcich sa medzinárodného civilného letectva (modernizujúci Dohovor o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti civilného letectva z roku 1971) a Dodatokový protokol k Dohovoru o potláčaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel z roku 1970. Prvý z nich prehlasuje za trestné činy použitie civilných lietadiel ako zbrane, ako aj použitie nebezpečných materiálov za cieľom útoku na lietadlá a iné ciele. Rovnako sú za trestné považované aj kybernetické útoky proti leteckým zariadeniam. Dodatokový protokol rozšíril pôsobenie Dohovoru o potláčaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel na rôzne druhy leteckých únosov, pričom trestnoprávna kvalifikácia nových hrozieb posilňuje spôsobilosť štátov predchádzať ich spáchaniu respektíve trestať ich páchatelov. Ostatným modernizačným dohovorom sa stal Protokol k Tokijskému dohovoru o trestných činoch a niektorých ďalších činoch spáchaných na palube lietadla z roku 2014, ktorý reaguje na rastúci počet incidentov na palubách lietadiel spôsobených agresívnymi a nezvládnuteľnými pasažiermi. Kapitán lietadla je oprávnený vyložiť agresívneho pasažiera z lietadla a odovzdať ho trestným orgánom za účelom trestného stíhania, pričom podmienky na výkon takéhoto opatrenia sú v porovnaní s Dohovorom z roku 1963 výrazne zjednodušené.

³⁸ Publikovaný pod č. 102/1984 Zb.

³⁹ Publikovaný pod č. 96/1974 Zb.

⁴⁰ Publikovaný pod č. 16/1974 Zb.

5.2 Medzinárodnoprávna úprava regulujúca postup štátov v boji proti nezákonným aktom ohrozujúcich civilnú leteckú dopravu je od roku 1974 doplnená Prílohou 17 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, ktorá upravuje technické opatrenia na letiskách s cieľom predísť spáchaniu aktov proti bezpečnosti civilného letectva o. i. včasnou identifikáciou ich potenciálnych páchatelov ešte na zemi. Táto Príloha je sústavne prehodnocovaná a doplňovaná, takže do konca novembra 2018 došlo už k šiestnástim modifikáciám jej textu. Vo svojom súhrne predstavuje regulácia zaistenia bezpečnosti medzinárodného civilného letectva prijatá Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo systém faktických a právnych pravidiel schopných reagovať na nové bezpečnostné hrozby a výzvy, s ktorými je civilná letecká doprava konfrontovaná. Jej povaha je v tomto smere preventívno represívna. Zatiaľ čo preventívnu úlohu plní Príloha 17 k Medzinárodnému dohovoru o civilnom letectve, plnenie represívnej (sankčnej) úlohy je možné v dôsledku trestnoprávnej kvalifikácie aktov namierených proti bezpečnosti civilného letectva v trestných kódexoch zmluvných strán. Do medzinárodných dohovorov sa síce nepremietol princíp povinnej extradície páchatelov do štátov, ktoré o ich vydanie žiadali, ale princíp *aut dedere aut iudicare* (vydať alebo potrestať). Zmluvné a technické zabezpečovacie opatrenia kompletizujú rozšírené poriadkové a disciplinárne právomoci kapitána na palube lietadla, prípadne prítomnosť tzv. leteckých maršalov na palube. Širokú akceptáciu týchto dohovorov medzinárodným spoločenstvom potvrdzuje mimoriadne vysoký počet ich zmluvných strán, keďže Tokijský dohovor z roku 1963 má 185 zmluvných strán. Haagský dohovor z roku 1970 má 185 zmluvných strán a Montrealský dohovor z roku 1971 má 188 zmluvných strán. Pre úplnosť možno spomenúť, že doteraz posledný dohovor, ktorý prijala Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo v roku 2009, sa týka náhrady škôd, ktoré môže nezákonné zasahovanie do civilnej leteckej dopravy spôsobiť tretím osobám. Ide o Dohovor o náhrade škody tretím osobám, ktoré vznikli v dôsledku nezákonného zasahovania do civilného letectva vrátane lietadiel. Jeho hlavným cieľom je poskytnutie náhrady, ktorá by sa mala čerpať z Medzinárodného kompenzačného fondu civilného letectva, vznik ktorého Dohovor o náhrade škody predvída.

Záverom

Počas svojho storočného vývoja sa medzinárodné právo letecké sformovalo do samostatného odvetia medzinárodného práva s cieľom zabezpečiť riadny a bezpečný chod medzinárodného civilného letectva a napomáhať jeho rozvoju. V súčasnosti zahrňuje komplex mnohostranných, regionálnych a dvojstranných dohôd, pričom jeho „technickou“ súčasťou sú Štandardy a odporúčané postupy Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Pravidlá obsiahnuté v týchto prameňoch sú transponované do vnútroštátnych právnych poriadkov členských štátov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, čím sa o. i. zabezpečuje ich vnútroštátna účinnosť a jednotná aplikácia. Do druhej svetovej vojny tvorili medzinárodné právo letecké predovšetkým regionálne dohovory ktoré boli v povojnovom období nahradené mnohostranným Chicagským dohovorom. Pri riešení právneho režimu vzdušného priestoru štáty z bezpečnostných dôvodov uprednostnili princíp štátnej suverenity nad svojim vzdušným priestorom, v dôsledku čoho došlo k problémom pri poskytovaní komerčných slobôd vzduchu prostredníctvom mnohostranného dohovoru. Neúspech Chicagskej konferencie pri príprave takéhoto dohovoru mal za následok, že bilaterálne dohody o leteckých službách sa stali na dlhé obdobie prevažujúcou metódou úpravy komerčných slobôd vzduchu. Dynamický rozvoj regio-

nalizmu v poslednej štvrtine minulého storočia mal za následok rastúci počet regionálnych dohôd o leteckých službách pripravených v rámci regionálnych ekonomických organizácií. Tieto dohody vnášajú do medzinárodného leteckého práva regionálne pravidlá, ktoré môžu zohľadňovať špecifiká leteckých služieb v rámci konkrétnej regionálnej organizácie. Vo vzťahu k bilaterálnym dohodám ich regionálne dohody buď nahradzujú, alebo dopĺňujú. Až do konca 50. a začiatku 60. rokov sa pod termínom bezpečnosť civilného letectva (*safety*) rozumel komplex technických opatrení Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo ktorými sa malo zabezpečiť, aby civilné lietadlá neohrozovali životy a zdravie cestujúcich. Vonkajšia hrozba pre bezpečnosť civilného letectva ktorá sa v tomto období vynorila spočívala v nezákonnom zasahovaní, ktoré ohrozovalo bezpečnosť samotných lietadiel ako aj cestujúcich a posádky (*security*). Významnú úlohu v boji proti takýmto aktom zohrala Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo, v rámci ktorej bol prijatý komplex letištných technických opatrení vo forme Prílohy 17 k Chicagskému dohovoru, ako aj súbor medzinárodných dohovorov reagujúcich na jednotlivé spôsoby ohrozovania bezpečnosti medzinárodného civilného letectva. Širokú akceptáciu týchto dohovorov medzinárodným spoločenstvom potvrdzuje mimoriadne vysoký počet ich zmluvných strán, keďže Tokijský dohovor z roku 1963 má 185 zmluvných strán, Haagský dohovor z roku 1970 má 185 zmluvných strán a Montrealský dohovor z roku 1971 má 188 zmluvných strán. Nedielnou súčasťou medzinárodného práva leteckého tvoria aj pravidlá medzinárodného leteckého práva súkromného, ktoré upravujú predovšetkým vzťahy medzi neštátnymi účastníkmi medzinárodnej leteckej dopravy. Doterajšia zmluvná prax v tejto oblasti potvrdzuje, že so všeobecnou akceptáciou sa stretla idea zjednotenia (unifikácie) právnych pravidiel medzinárodného leteckého práva súkromného v medzinárodných dohovoroch, ako aj ich priame použitie bez potreby aplikácie vnútroštátnych kolíznych pravidiel zmluvných strán.

One Hundred Years of International Air Law (1919–2019)

Ján Klučka

Abstract: International aviation law today forms separate branch of international law in order to ensure proper and safe operation and development of international civil aviation. This branch involves complex of multilateral, regional and bilateral agreements and its “technical” part is formed by the set of standards and recommended practices of the International Civil Aviation Organization. In addressing the legal regime of airspace, states, for security reasons, prefer the principle of sovereignty over their airspace. Such closure of air space however generates the problem of relevant legal regulation for commercial freedoms of air. As a result, bilateral air service agreements have become the predominant kind of regulation of the commercial freedoms of air after postwar period. (today more than 3000). The dynamic development of regionalism during the last quarter of the 20th century “produced” growing number of regional air services agreements prepared within regional economic organizations. The term civil aviation safety has been for a long time interpreted as a set of measures adopted within International Civil Aviation Organization which was provided to civil aircraft and surface equipment do not endanger the lives and health of passengers. The external threats to civil aviation comprising different forms of unlawful interference (security) emerged in the beginning of 60s. The practice confirms significant role has played International Civil Aviation Organization in the fight against such interferences through a complex of technical measures (Annex 17) as well as a number of international agreements responding to different acts endangering the security of international civil aviation. Wide acceptance of these agreements by the international community confirms the exceptionally high number of their States Parties (more than 180). Integral part of international air law constitutes international private air law rules governing mainly relations among non-state actors participating in international air transport. The essence of international regulation in this area forms specific rules embraced in relevant agreements applicable directly without the need to apply conflict of law rules of relevant states.

Key words: sovereignty of the state over airspace, commercial freedoms of air transport, public and private international air law, safety (security) of international civil aviation and international air law