

UNIVERZITA PAVLA JOZEFA ŠAFÁRIKA V KOŠICIACH

PRÁVNICKÁ FAKULTA

Ústav európskeho práva a oddelenie medzinárodného práva



AKTUÁLNE PROBLÉMY MEDZINÁRODNÉHO LETECKÉHO A KOZMICKÉHO PRÁVA

ZBORNÍK PRÍSPEVKOV ZO VII. ROČNÍKA ŠTUDENTSKÉHO SYMPÓZIA
Z MEDZINÁRODNÉHO PRÁVA
KONANÉHO V DŇOCH 11. – 12. APRÍLA 2014
V UČEBNO-VÝCVIKOVOM ZARIADENÍ UPJŠ V DANIŠOVCIACH

ADAM GIERTL (ed.)



KOŠICE 2014

Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach
Právnická fakulta
Ústav európskeho práva a oddelenie medzinárodného práva



AKTUÁLNE PROBLÉMY MEDZINÁRODNÉHO LETECKÉHO A KOZMICKÉHO PRÁVA

Zborník príspevkov zo VII. ročníka študentského sympózia
z medzinárodného práva

konaného v dňoch 11. – 12. apríla 2014
v učebno-výcvikovom zariadení UPJŠ v Danišovciach

Košice 2014

Zborník vznikol v rámci riešenia projektu APVV-0823-11 – *Regionalizmus a jeho prínos pre medzinárodné právo*.

Aktuálne problémy medzinárodného leteckého a kozmického práva

Zborník príspevkov zo VII. ročníka študentského sympózia z medzinárodného práva konaného v dňoch 11. – 12. apríla 2014 v učebno-výcvikovom zariadení UPJŠ v Danišovciach.

Zostavil: Mgr. Adam Giertl

Všetky práva sú vyhradené. Toto dielo ani jeho žiadnu časť nemožno reprodukovat', ukladať do informačných systémov ani inak rozširovať bez súhlasu majiteľov práv.

Za odbornú a jazykovú stránku tohto diela zodpovedajú autori jednotlivých príspevkov. Rukopis neprešiel redakčnou ani jazykovou úpravou.

Umiestnenie: <http://unibook.upjs.sk/predaj-vydanych-titulov/pravnicka-fakulta>

Dostupné od: 21.11.2014

ISBN 978-80-8152-180-5 (tlačená verzia publikácie)

ISBN 978-80-8152-181-2 (e-publikácia)

OBSAH

PREDHOVOR**1. ČASŤ: MEDZINÁRODNÉ LETECKÉ PRÁVO****1 REGIONÁLNE SYSTÉMY MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY 1***Tomáš Balogh*

1.1	Právna úprava vzdušného priestoru	1
1.2	Parížsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve.....	2
1.3	Základné princípy	3
1.4	Iberoamerický dohovor	3
1.5	Havanský dohovor o obchodnom letectve.....	4
1.6	Varšavský dohovor.....	5
1.7	Chicagský dohovor	5
1.8	ICAO – Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo	7
1.9	Zhrnutie	8

2 OD DVOCH K DEVIATIM SLOBODÁM VZDUCHU 10*Miroslava Kičurová*

2.1	Úvod.....	10
2.2	Od dvoch slobôd	10
2.3	Od dvoch k piatim slobodám	12
2.4	Od piatich k deviatim slobodám vzduchu	13
2.5	Záver.....	16

3 SÚČASNÝ STAV PRÁVNEHO REŽIMU TZV. OTVORENÉHO NEBA (OPEN SKY)..... 18*Lucia Bódišová*

3.1	Úvod.....	18
3.2	<i>Open Sky Agreement</i> (Dohoda o otvorenom nebi)	19
3.3	<i>Open Sky Agreement</i> medzi Európsku úniou a Spojenými štátmi americkými	19
3.3.1	Okolnosti predchádzajúce prijatiu Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA	20
3.3.2	Prijatie	21
3.3.3	Obsah článkov dohody	22
3.4	Ekonomický dopad liberalizácie vzdušného priestoru	32
3.5	Záver.....	34

4 JEDNOTNÉ NEBO PODĽA ÚNIJNÉHO PRÁVA 35*Martina Grejtáková*

4.1	Úvod.....	35
4.2	Historický vývoj pojmu a právnej úpravy vzdušného priestoru.....	35
4.2.1	Vzdušný priestor v medzinárodnom práve verejnom.....	35
4.2.2	Vzdušný priestor a letecká doprava v EÚ	37
4.3	Cesta k Jednotnému európskemu nebu (<i>The Single European Sky</i>)	38
4.3.1	Systém riadenia letovej prevádzky a organizácia Eurocontrol.....	38
4.3.2	SES – Iniciatíva Európskej komisie a jej vyhliadky	40
4.3.3	Európa platí vysokú cenu za roztrieštenosť vzdušného priestoru nad jej územím.....	42
4.3.4	Ciele jednotného neba v znamení šetrenia financií, životného prostredia a bezpečnosti.....	44
4.4	Jednotné európske nebo II a Jednotné európske nebo 2+	45
4.5	Dopad iniciatívy SES na vzťah EÚ s ostatnými štátmi medzinárodného spoločenstva	47
4.6	Záver.....	48

5 ZODPOVEDNOSŤ ZA ŠKODU V MEDZINÁRODNOM LETECKOM PRÁVE .. 50*Bc. Peter Bobčík*

5.1	Varšavský dohovor [1929]	50
5.1.1	Problémy ustanovení Varšavského dohovoru	51
5.1.2	Haagsky protokol (1955)	53
5.2	Montrealská zmluva (Montreal agreement 1966)	54
5.3	Guatemalský protokol (1971)	54
5.4	Montrealské protokoly [1975]	55
5.5	Súčasnosť	55

6 PRÁVA CESTUJÚCICH V LETECKEJ DOPRAVE V PRÁVE EURÓPSKEJ ÚNIE**58***Bc. Mária Sásová*

6.1	Normotvorba v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave: Možný konflikt?	58
6.2	Právo na náhradu škody na batožine	60
6.3	Právo na náhradu	61
6.4	Právo na náhradu alebo na presmerovanie	64
6.5	Právo na starostlivosť	65
6.6	Právo na náhradu škody v prípade smrti alebo telesného zranenia	66

7 TERORIZMUS A BEZPEČNOSŤ MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ PREPRAVY 67*Bc. Natália Kobulská*

7.1	Medzinárodné dohovory	69
7.2	Prevencia a odpoveď na teroristický útok v leteckom práve	72
7.3	Záver	74

8 BEZPILOTNÉ LIETADLÁ: MOŽNÝ PREDMET PRÁVNEJ ÚPRAVY? 75*Viktória Kertészová*

8.1	Pojem a druhy bezpilotných lietadiel	75
8.2	Vplyv bezpilotných lietadiel v ozbrojených konfliktoch	75
8.2.1	Bezpilotné lietadlá útočiace vo vzdialených lokalitách	76
8.2.2	Použitie bezpilotných lietadiel vo vojne proti teroru (USA)	78
8.2.3	Kto je terčom útokov?	80
8.2.4	Zákonnosť dronových útokov pod princípom <i>jus in bello</i>	81
8.3	<i>UK House of Lords</i> – debata o bezpilotných lietadlách a autonómnych zbraniach	81
8.4	Vzdušné útoky dronov porušujúce pravidlá vedenia vojny	82
8.4.1	Výpovede pilotov bezpilotných lietadiel	83

9 MEDZINÁRODNÁ LETECKÁ DOPRAVA A OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA 84*Bc. Patrik Špirko, Bc. Martin Kochan*

9.1	Úvod	84
9.2	Historický pohľad	86
9.3	Pramene	90
9.3.1	Medzinárodné právo	91
9.3.2	Právo Európskej únie	95
9.3.3	Vnútroštátne právo	98
9.4	Zodpovednosť leteckého prepravcu za škody spôsobené na životnom prostredí	100
9.4.1	V medziach medzinárodnoprávnej úpravy	101
9.4.2	V medziach vnútroštátnej úpravy	102

9.5	Letecká doprava a ochrana životného prostredia ako základné ľudské právo optikou Súdneho dvora Európskej únie a Európskeho súdu pre ľudské práva.....	103
9.6	Záver.....	106

2. ČASŤ: MEDZINÁRODNÉ KOZMICKÉ PRÁVO

1 PRÁVNÝ REŽIM KOZMONAUTOV A ČLENOV MEDZINÁRODNEJ POSÁDKY NA KOZMICKEJ STANICI109

Lukáš Mareček

1.1	Úvod.....	109
1.2	Definovanie pojmu kozmonaut a člen medzinárodnej posádky	109
1.3	Pramene právneho postavenia kozmonautov	110
1.4	Jurisdikcia štátu	110
1.5	Kozmonaut ako vyslanec celého ľudstva.....	113
1.6	Záver.....	116

2 PRÁVNE POSTAVENIE ŠTÁTOV, KTORÉ NERATIFIKOVALI KOZMICKÚ ZMLUVU118

Radoslav Kič

2.1	Úvod.....	118
2.2	Výbor pre mierové využívanie kozmického priestoru (COPUOS).....	119
2.3	Deklarácia právnych zásad, ktorými sa spravuje činnosť štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru.....	119
2.4	Zmluvy a princípy vesmírneho priestoru.....	120
2.4.1	Kozmická zmluva.....	121
2.4.2	Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru	123
2.4.3	Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi.....	124
2.4.4	Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru	125
2.4.5	Dohoda upravujúca činnosť štátov na Mesiaci a ostatných nebeských telesách.....	125
2.5	Záver.....	126

3 RIEŠENIE SPOROV V KOZMICKOM PRÁVE127

Karina Jámborová

3.1	Úvod do problematiky a historické počiatky.....	127
3.2	Vznik kozmického práva	127
3.3	Prípady v kozmickom práve	128
3.3.1	Cosmos-954.....	129
3.3.2	Appalachian Ins. Co. v. McDonnell Douglas Corp.....	130
3.3.3	Spor Martin Marietta v INTELSAT.....	131
3.3.4	Spor Nemitz vs. Spojené štáty americké.....	133
3.4	Záver.....	134

4 REGIONÁLNE MEDZINÁRODNÉ ORGANIZÁCIE ZAMERANÉ NA ČINNOSTI V KOZMICKOM PRIESTORE135

Bc. Jakub Lupač

4.1	Úvod.....	135
4.2	Regionálne medzinárodné organizácie zaoberajúce sa činnosťami v kozmickom priestore ako subjekty kozmického práva	136
4.3	Regionálne medzinárodné organizácie vykonávajúce činnosť v kozme..	140
4.3.1	European Space Agency (ESA).....	141
4.3.2	INTERSPUTNIK.....	145
4.3.3	INTELSAT.....	147

4.3.4	INMARSAT	148
4.3.5	Ďalšie regionálne medzinárodné organizácie venujúce sa činnostiam v kozmickom priestore	150
4.4	Záver	150
5	PODIEL A VÝZNAM SÚKROMNÉHO SEKTORA NA SÚČASNEJ KOZMICKEJ ČINNOSTI	152
	<i>Martin Boňko</i>	
5.1	Úvod	152
5.2	Základné pojmy	152
5.2.1	Kozmický priestor	153
5.2.2	Činnosť v kozmickom priestore	153
5.2.3	Súkromný sektor	155
5.3	Právna úprava činností súkromného sektora v kozmickom priestore	156
5.4	Podiel súkromného sektora na kozmickej činnosti	159
5.4.1	Vykonávaná kozmická činnosť	161
5.4.2	Počet kozmických lodí	163
5.4.3	Počet letov	164
5.5	Význam súkromného sektora v súčasnej kozmickej činnosti	166
5.6	Záver	167
6	KOZMICKÁ TURISTIKA A PERSPEKTÍVY JEJ ĎALŠIEHO ROZVOJA	169
	<i>Matúš Červený</i>	
6.1	Úvod	169
6.2	Od počiatkov k súčasnej právnej úprave	169
6.3	Kto je vesmírny turista ?	171
6.4	Kozmické lode ako kozmické objekty	173
6.5	Jurisdikcia	175
6.6	Zodpovednosť	176
6.6.1	Škoda vzniknutá pasažierom kozmického letu	177
6.6.2	Škoda vzniknutá tretím osobám	178
6.7	Poistenie proti škode vzniknutej pri kozmických letoch	178
6.8	Perspektívy ďalšieho rozvoja kozmickej turistiky	179
6.9	Záver	180

PREDHOVOR

„If something is important enough you should try, even if the probable outcome is failure.“

Elon Musk, CEO, SpaceX

Citovaný výrok Elona Muska, zakladateľa a riaditeľa spoločnosti SpaceX – súkromnej spoločnosti, ktorá podniká vo vesmíre, odráža súčasnú situáciu čo sa aktivít súkromného sektora vo vesmíre týka. Séria nezdarov v krátkom časovom slede v októbri 2014, kedy vzniká toto dielo, ukazuje na náročnosť výzvy, pred ktorou stojí súkromný sektor, ako aj celé ľudstvo pri svojej snahe dobývať a využívať vesmírny priestor. Odhodlanie pokračovať v začatom na druhej strane ukazuje na mimoriadnu dôležitosť diela začatého v druhej polovici 20. storočia.

História letectva a cestovania do vesmíru je plná – často tragických – zlyhaní. Napriek tomu je dnes lietanie a cestovanie do kozmu bežnou súčasťou ľudskej civilizácie. Aká je úloha práva v tomto procese? To je otázka, ktorú si položili organizátori VII. ročníka študentského sympózia z medzinárodného práva sledujúc ambíciu zhodnotiť prínos medzinárodného práva v oblasti letectva a kozmických letov najmä vo svetle aktuálneho vývoja.

Jednotlivých tém sa zhostili študenti druhého, tretieho, ale aj vyšších ročníkov Právnickej fakulty UPJŠ v Košiciach. Výsledkom ich práce na zverených témach, ktoré mohli autori konzultovať s členmi Ústavu európskeho práva a oddelenia medzinárodného práva, je predkladané dielo. Zborník je tematicky rozdelený na dve časti. Prvá časť oboznámi čitateľa s vybranými témami súvisiacimi s leteckým právom a druhá časť je venovaná medzinárodnému kozmickému právu.

Svojim zameraním má zborník aj širší dosah, keďže v niektorých aspektoch zapadá do širšieho kontextu výskumu, ktorý prebieha na Ústave európskeho práva a oddelení medzinárodného práva a ktorý sa zameriava na skúmanie vplyvu regionalizmu na všeobecné medzinárodné právo a *vice versa*. Túto problematiku odrážajú aj témy jednotlivých príspevkov.

Podakovanie za úspešné usporiadanie sympózia z medzinárodného práva patrí predovšetkým dlhoročnému odbornému garantovi podujatia prof. JUDr. Jánovi Klučkovi, CSc. za jeho podporu a cenné postrehy k príspevkom, ktoré sú obohatením nie len tohtoročného sympózia. Podakovanie za prínos pri usporiadaní sympózia patrí aj JUDr. Ľudmile Pošivákovej, PhD. a Mgr. Ľubici Gregovej Širicovej, ktoré sa nemalou mierou podieľali na organizácii sympózia, ako aj na jeho odbornej stránke ako konzultantky.

Zostavovateľ

1. časť:
MEDZINÁRODNÉ LETECKÉ PRÁVO

1 REGIONÁLNE SYSTÉMY MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY

Tomáš Balogh

1.1 Právna úprava vzdušného priestoru

Vzdušný priestor tvorí súčasť štátneho územia, ktorá ho dotvára ako trojrozmerný priestor. Právne normy vydávané v jednotlivých štátoch sa vzťahujú aj nad zemský povrch, o čom pojednáva všeobecne známy princíp teritoriality. Ale nebolo tomu tak stále, problém s právnou úpravou vzdušného priestoru sa začal riešiť okolo 19. – 20. storočia, k čomu výrazne prispel rozvoj vedy a techniky a prvé pokusy o využívanie tohto priestoru. Pred týmto stavom sa za vzdušný priestor považoval priestor nad daným územím siahajúci až do „nebies“. Inšpiráciu normotvorcovia našli v skoršej úprave morského práva.¹

Vzdušný priestor môžeme rozdeliť do troch kategórií, prvou je suverénny vzdušný priestor ako súčasť územia štátu, druhou je voľný vzdušný priestor ako súčasť voľného vzdušného priestoru a tretou sú prilahlé vzdušné oblasti. V tejto práci sa budeme hlavne zaoberať prvou kategóriou vzdušného priestoru a vývojom jej právnej úpravy. Postupne v práci budú rozobraté jednotlivé dohovy, ktoré pojednávajú o leteckom práve s dôrazom na ich regionálnu úpravu.

Na zrejmosť by som si dovoľil poukázať aj na našu právnú úpravu zameranú na letecké právo. Naša právna úprava definuje vzdušný priestor zákonom 143/1998 Z. z., tzv. Letecký zákon, v ktorom sa pod pojmom vzdušný priestor rozumie: vzdušný priestor nad územím Slovenskej republiky do výšky, v ktorej možno vykonávať leteckú prevádzku. Z daného zákona možno vydedukovať určité skutočnosti. Jednou zo základných je, že Slovenská Republika má výlučnú a úplnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom. Naš vzdušný priestor je prístupný za podmienok ustanovených daným zákonom, všeobecne záväznými právnymi predpismi vydanými na jeho základe a medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná.² Na ukážku štruktúry vzdušného priestoru som si vybral vzdušný priestor nášho štátu. Vzdušný priestor SR sa člení horizontálne aj vertikálne. Horizontálnymi hranicami vzdušného priestoru SR sú jeho štátne hranice. Tieto hranice sú hranicou letovej informačnej oblasti FIR BRATISLAVA (FIR – Flight Information Region Boundary). Vertikálne sa FIR delí do letových hladín, ktorým odpovedá príslušná klasifikačná trieda.³

¹ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), druhé doplnené a prepracované vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2011, s. 298,299.

² Zákon číslo 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (Letecký zákon), paragrafy 2,3.

³ Paragliding Klub [online]. Dostupné na: http://www.relaxfly.sk/idisk/Airspace_of_SR.pdf.

1.2 Parížsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve

Na začiatku parížskej konferencie v roku 1910 argumentovala francúzska a nemecká vláda takzvanou slobodou vzdušného priestoru pre všetkých podobne, ako to bolo pri zakotvení slobody morí v morskom práve. Primárnym cieľom konferencie boli základné technické dôvody, akými boli: zavedenie štandardov do vzdušnej navigácie, letecký personál, stroje slúžiace na lietanie a ich registrácia a iné bezpečnostné otázky, avšak konferencia viac poukázala na komerčné zameranie letectva. Proti názorom Nemecka a Francúzska sa postavila Veľká Británia, ktorá trvala na štátnej suverenite vzdušného priestoru nachádzajúceho sa nad jej územím. Väčší záujem o danú problematiku priniesla prvá svetová vojna, vďaka rozvoju leteckej dopravy po všetkých stránkach. Spolu s rozvojom sa taktiež ukázal obrovský potenciál s využitím v armáde, ktorý mal za následok vyparenie sa sna o slobodnom vzdušnom priestore. Na Parížskej mierovej konferencii tak bol schválený princíp štátnej suverenity vzdušného priestoru. Na tento podnet francúzska vláda pozvala všetkých členov Aeronauticalnej komisie, ktorá vznikla z dvoch dôvodov. Prvým bol vytvorenie dohody týkajúcej sa medzinárodného letectva po prvej svetovej vojne a jej regulácie. Druhým vytvorenie zárodku medzinárodnej organizácie, ktorá by mala na starosť sledovať vývoj medzinárodného letectva. Aeronauticalna komisia priniesla dva dôležité výsledky, a tými sú Medzinárodná dohoda o vzdušnej navigácii (tzv. Parížsky dohovor) a Medzinárodnú komisiu pre vzdušnú navigáciu so sídlom v Paríži.

Diskusií sa zúčastnilo 38 štátov, 26 z týchto štátov dohodu podpísalo (aj naše Československo), v roku 1922 ju ratifikoval dostatočný počet štátov na to, aby nadobudla medzinárodný význam. Dohoda obsahovala osem kapitol, štyridsaťtri článkov a osem príloh. Parížska dohoda sa začala ako prvá pohrávať s myšlienkou, že každý štát má kompletnú a výlučnú moc nad svojím vzdušným priestorom.⁴ Všeobecné zásady stanovovali v Článku 1 predovšetkým úplnú a výlučnú suverenitu vzdušného priestoru nad štátnym územím dotknutého štátu, pričom rozsah vzdušného priestoru bol rozšírený aj na jeho teritoriálne vody. Každý zo signatárskych štátov sa zaviazal poskytnúť v čase mieru svoj vzdušný priestor na účely jeho voľného využívania pre civilnú leteckú dopravu. Vojenské letectvo jedného štátu malo ustanovený v článku 3 výslovný zákaz vykonávať lety vo vzdušnom priestore iného štátu, okrem prípadov núdze, na ktorú bola stanovená špeciálna procedúra a potreba pristáť mimo zakázaného územia. Taktiež lietadlo, ktoré nie je registrované v štáte pridruženom k dohovoru, nemôže využívať

⁴ MACKENZIE, D.: ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization, University of Toronto Press, 2010, s. 14,15.

ustanovenie o voľnom prelete, pokiaľ však nemá špeciálnu alebo dočasnú autorizáciu od vlády dotknutého štátu. Stručná schéma Parížskej dohody:

1.3 Základné princípy

Článok 1 každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad vlastným územím.

Článok 2 právo pokojného preletu cudzích lietadiel nad územím druhých štátov.

Kapitola II. Štátna príslušnosť lietadiel

Kapitola III. Osvedčenie o spôsobilosti a schopnosti

Kapitola IV. Prípustnosť leteckej dopravy nad cudzím územím

Kapitola V. Pravidlá sponzorovania pri odlete, v priebehu prevádzky a pristáti

Kapitola VI. Zakázaná preprava

Kapitola VII. Lietadlá signatárskych štátov

Kapitola VIII. Medzinárodná komisia pre civilné letectvo

Táto dohoda ovplyvnila a niektoré jej ustanovenie prešli neskôr aj do Iberoamerického dohovoru (1926), Havanského dohovoru o obchodnom letectve (1928). Tvorila akýsi základ právnej úpravy leteckého práva, akúsi predlohu pre jej ďalšie úpravy.⁵ Táto dohoda v dôsledku politiky USA a jej izolacionalistickej podoby nikdy nedosiahla celosvetový význam, ale mala iba regionálny európsky význam.

1.4 Iberoamerický dohovor

Jedným z ďalších pokusov o legálnu medzinárodnú reguláciu civilného letectva bol Iberoamerický, alebo inak známy pod názvom Madridský dohovor z roku 1926.⁶ Avšak tento dohovor na rozdiel od predošlých vznikol z čisto politických záujmov Španielska a pramenil z jeho rivality voči Spoločnosti národov a Medzinárodného dohovoru o vzdušnej navigácii (Parížsky dohovor). V tomto období bolo Španielsko diktatúrou a vystúpilo zo Spoločnosti národov, z dôvodu, že nebolo stálou súčasťou Rady Spoločnosti národov. Španielsko nedodržiavalo Parížsky dohovor z roku 1919 kvôli nerovnomerným silám pri schvaľovaní tohto dohovoru, pretože nemali rovnakú pozíciu ako Taliansko a Francúzsko. A tak v roku 1926 pozvalo všetky latinskoamerické štáty na Iberoamerickú konferenciu, ktorá sa uskutočnila v Madride, jej výsledkom bolo prijatie Iberoamerického dohovoru o vzdušnej navigácii, taktiež známeho pod názvom Madridský dohovor. Tento

⁵ MICHAL, A.: Medzinárodná úprava civilného letectva, Diplomová práca, Univerzita Komenského v Bratislave, Bratislava, 2006.

⁶ The Ibero-American Convention, 1926 [online]. Dostupné na: http://legacy.icao.int/icao/en/hist/stamps/1926_the_iberio_american_convention.htm.

dohovor nebol úspešný, o čom svedčí už len fakt, že ho ratifikovala iba Argentína, Kostarika, Dominikánska republika, El Salvador, Mexiko a Španielsko. Pričom v roku 1933 Argentína aj samotné Španielsko pristúpilo k Medzinárodnému dohovoru o vzdušnej navigácii, dôsledkom čoho sa tento dohovor nikdy neuviedol do praxe. Iberoamerický dohovor nepriniesol žiadne inovácie ani zmeny v legálnych definíciách prakticky proklamoval text Parížskeho dohovoru s výnimkou vynechania všetkých zmienok týkajúcich sa Spoločnosti národov a Stáleho dvora medzinárodnej spravodlivosti. Neznamenal nič viac ako Španielsku politickú propagandu a pokusy Španielska získať vedúcu pozíciu v Latinskej Amerike.⁷

1.5 Havanský dohovor o obchodnom letectve

Ďalším pokusom o kodifikáciu leteckého práva na regionálnej úrovni bol Havanský dohovor z roku 1928. Dôvodom vzniku tejto konferencie bol fakt, že signatármi Parížskej dohody neboli štáty ako USA a krajiny západnej hemisféry (severná a južná Amerika). A fakt, že situácia v týchto krajinách začínala byť kritická hlavne v súvislosti s leteckými spoločnosťami, ktoré sa museli pri medzinárodných letoch do rôznych štátov stretávať s rozdielnymi pravidlami a špecifikáciami. Tento dohovor bol prijatý na šiestej Panamerickej konferencii. Podobnosti s Parížskym dohovorom boli značné a týkali sa najmä princípu výlučnej suverenity a kontroly vzdušného priestoru, práva voľného preletu vzdušným priestorom iného zmluvného štátu bez medzipristátia, ustanovení o lietadlách signatárskych štátov, ustanovení regulujúcich zákazy nebezpečných predmetov na palube lietadiel, povinnosti registrácie a označenia jednotlivých lietadiel.

Od predošlého Parížskeho dohovoru sa podstatne líšil a to tým, že sa nezaoberal medzinárodnými letovými trasami a zjednotil čiastkové bilaterálne a multilaterálne dohody medzi jednotlivými štátmi zaoberajúce sa dopravnými právami do jedného uceleného celku. Na rozdiel od Parížskeho dohovoru bol oveľa liberálnejší, zmluvné štáty tohto dohovoru mali povolenie pristáť a vyložiť pasažierov a náklad v hociktorom zmluvnom štáte a taktiež naložiť pasažierov a tovar, ktorý smeroval do hociktorého zmluvného štátu. Praktický dopad tejto dohody sa rovnal uzákoneniu takzvaných piatich vzdušných slobôd. Havanský dohovor na rozdiel od Parížskeho nezabezpečil vytvorenie stálej organizácie na rozdiel od predchádzajúcej Medzinárodnej komisie o vzdušnej navigácii a neobsahoval žiadne technické prílohy.

Túto dohodu potvrdilo šestnásť štátov na čele s USA a latinskoamerickými štátmi s výnimkou Argentíny, Paraguaja a Peru, ktoré boli členmi Medzinárodnej dohody

⁷ MILDE, M.: International Air Law and ICAO, Eleven International Publishing, 2008, s. 12.

o vzdušnej navigácii, ktorá bola výsledkom Parížskeho dohovoru. Havanský dohor, už momentálne nie je aplikovateľný ale naďalej inšpiruje mnohých svojím liberálnym zaobchádzaním a podporovaním voľnej súťaže leteckých spoločností na celom svete. Text Havanského dohovoru obsahoval 37 článkov, ktoré neboli nijako špecificky usporiadané. Súčasťou dohovoru boli aj výhrady troch signatárskych štátov konkrétne išlo o Dominikánsku republiku, Čile a Kostariku. Havanský dohovor bol omnoho vhodnejšou alternatívou v porovnaní s bilaterálnymi zmluvami a ponúkol signatárskym štátom relatívne jednotnú a ucelenú právnu reguláciu medzinárodného civilného letectva.⁸

1.6 Varšavský dohovor

S rozvojom medzinárodnej leteckej dopravy sa začali vyskytovať aj nové problémy, ktoré doposiaľ neboli upravené v predchádzajúcich dohovoroch. Bola to hlavne zodpovednosť za prepravované osoby, batožinu a tovar za finančnú odmenu. Práve tieto problémy sa riešili vo Varšave a vústili k podpísaniu dňa 12. Októbra 1929 Dohovoru o zodpovednosti v leteckej preprave. Tento dohovor bol známy ako varšavský systém, ktorý s dodatkami platil, až do podpísania Medzinárodného dohovoru pre zjednotenie niektorých pravidiel medzinárodnej leteckej prepravy „Montrealský dohovor“, podpísaný 28. mája 1999. Dohovor ďalej stanovoval zodpovednosť prepravcu za škodu v prípade smrti alebo zranenia prepravovanej osoby, zničenia, straty alebo poškodenia registrovanej batožiny, alebo nákladu, pričom dohovor stanovuje aj prípady, kedy môže byť prepravca takejto zodpovednosti zbavený. Prepravca bol rovnako zodpovedný aj za škodu spôsobenú omeškaným dodaním.⁹

1.7 Chicagský dohovor

Do roku 1944 bola medzinárodná úprava leteckého práva značne neprehľadná a roztrieštená, bola upravovaná dohovormi na regionálnej úrovni. Vývoj leteckého práva pokračoval ďalej a to konkrétne Chicagskou konferenciou v roku 1944. Jedným zo zásadných dôvodov tejto konferencie bolo prehodnotenie ustanovení doteraz platných medzinárodných dohovorov a zmlúv na základe získaných poznatkov a samozrejme aj dosiahnutie vytúženého konsenzu štátov na celosvetovej úrovni ohľadom civilného leteckého práva. Táto konferencia bola zvolaná z dôvodu ekonomicky silnejúcej USA, ktorá mala snahu na základe nimi presadzovaného princípu slobody vzduchu zmeniť medzinárodné letecké právo

⁸ MILDE, M.: *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2008, s. 13.

⁹ ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J.: *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis, 2005, 1. kapitola.

vychádzajúce z Parížskej dohody, proti čomu sa razantne postavili štáty ako Veľká Británia, Kanada, Nový Zéland.

Tento dohovor vytvára univerzálny základný právny rámec civilného letectva. Sú v ňom zakotvené ustanovenia upravujúce vzťahy medzi štátmi v oblasti medzinárodného civilného letectva. Prijatý bol 7. 12. 1944 na medzinárodnej konferencii v Chicagu. Celkovo má štyri časti (I. Lietanie, II. Medzinárodná organizácia civilného letectva, III. Medzinárodná letecká doprava, IV. Záverečné ustanovenia), XXII. hláv a 96 článkov. V súčasnosti platí na území 190 zmluvných štátov, z čoho napokon vyplýva aj jeho univerzalita. Tento dohovor stanovuje akýsi základný právny rámec kľúčových aspektov medzinárodného letectva, ktoré sú bližšie konkretizované v texte jeho osemnástich príloh. Výslovne deklaruje podobne, ako aj Parížsky dohovor princíp územnej zvrchovanosti štátov nad ich vzdušnými priestormi a samozrejme aj mnohé ďalšie princípy. Text Chicagského dohovoru má dve základné časti, v prvej časti nahrádza všetky pramene medzinárodného leteckého práva, ktoré mu predchádzali, v druhej zasa zakladá Medzinárodnú organizáciu civilného letectva – ICAO (International Civil Aviation Organization).¹⁰ Text dohovoru je vyhotovený v anglickom, ruskom, francúzskom a španielskom jazyku. Každé z týchto znení je rovnako autentické. Anglické znenie bolo schválené a podpísané v Chicagu dňa 7. decembra 1944. Francúzske a španielske znenie boli schválené a pripojené k Protokolu o autentickom trojjazyčnom znení Dohovoru podpísané v Buenos Aires dňa 24. septembra 1968. Ruské znenie bolo schválené a pripojené k Protokolu o autentickom štvorjazyčnom znení Dohovoru a podpísané v Montreale dňa 30. septembra 1977.¹¹

Obsahovo v podstate preberá všetky dokumenty a ustanovenia Parížskeho dohovoru. Plán rokovania sa zaoberal deviatimi zásadami a nimi boli: zabezpečenie bezpečného a usporiadaného rozvoja medzinárodného civilného letectva na celom svete, podporovanie projektov a stavby lietadiel a ich prevádzku na mierové účely, podporovanie rozvoja leteckých liniek, letísk a leteckých zariadení pre medzinárodné civilné letectvo, zabezpečovanie potreby ľudu celého sveta na bezpečnú, pravidelnú, účinnú a hospodárnu leteckú dopravu, zabraňovanie hospodárskym stratám vyvolaných nerozumnou súťažou, zabezpečovanie, aby sa rešpektovali práva členských štátov a aby mal každý zmluvný štát rovnakú možnosť vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu, zabraňovanie diskriminácii zmluvných štátov, napomáhanie bezpečnosti letov

¹⁰ POLJAKOVÁ, J.: Systém medzinárodného civilného leteckého práva, Diplomová práca, Právnická fakulta Masarykovej univerzity, 2009.

¹¹ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, 3. Apríl 2014 [online]. Dostupné na: <http://www.caa.sk/pdf/legislativa/dohovor.pdf>.

v medzinárodnej leteckej prevádzke, napomáhanie všeobecnému rozvoju letectva vo všetkých smeroch.

Výsledkom konferencie bol záverečný akt prijatia Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (prijalo 38 krajín vrátane ČSR), Dohody o tranzite medzinárodných leteckých dopravných služieb (dohody o dvoch „leteckých slobodách“, prijalo 26 krajín vrátane ČSR), Dohody o medzinárodnej leteckej doprave („dohody o piatich „leteckých slobodách“, prijalo 11 krajín).

Dohoda o dvoch „leteckých slobodách“ definuje výsady, ktoré má poskytovať jedna strana druhej pri preletoch územia a pri neobchodných pristátiach lietadiel jedného štátu na území druhého štátu. Na základe tejto dohody môže každý štát, po prvé určiť leteckú trasu, ktorú musí nad jeho územím dodržiavať každá medzinárodná letecká spoločnosť, ako aj určiť letiská, ktoré môžu byť používané na medzinárodnú prevádzku, po druhé aby bolo ukladanie poplatkov za používanie letísk a iných leteckých zariadení medzinárodným leteckým spoločnostiam spravodlivé a primerané, nie však vyššie ako sú kladené domácim lietadlám.

Dohody o piatich „leteckých slobodách“ definuje výsady pri pravidelnej medzinárodnej doprave a tie sú: 1. Právo preletu územia druhému zmluvnému štátu bez medzipristátia, 2. Právo pristávať na území druhého zmluvného štátu pre neobchodné účely, 3. Právo vykladať na území druhého zmluvného štátu cestujúcich a tovar naložených na území, kde je lietadlo registrované, 4. Právo nakladať na území druhého zmluvného štátu cestujúcich a náklad určených do štátu, kde je lietadlo registrované, 5. Právo nakladať na území zmluvného štátu cestujúcich a náklad určený na územie tretieho štátu a vykladať na území zmluvného štátu cestujúcich a náklad z územia tretieho štátu.¹²

1.8 ICAO – Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo

Je to medzivládna organizácia, ktorá vytvára základné predpoklady pre medzinárodnú leteckú dopravu po technicko-prevádzkovej stránke so sídlom v Montreale. Založená bola 1. mája v roku 1947 v Chicagu, ako výsledok Chicagskej konferencie a združuje takmer všetky krajiny sveta. Je členskou organizáciou, špeciálnym úradom v systéme OSN. Na čele tejto organizácie stojí generálny tajomník momentálne je ním Renato Cláudio Costa Pereira. Táto organizácia si za svoje úradné jazyky zvolila angličtinu, francúzštinu, ruštinu a španielčinu. Jej hlavný orgánom je Valné zhromaždenie (schôdze najmenej raz za tri roky, zvoláva

¹² ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J.: Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis, 2005, 1. kapitola.

ich Rada, alebo na žiadosť desiatich zmluvných štátov, všetky zmluvné štáty majú rovnaké právo byť zastúpené na Valnom zhromaždení, každý štát má jeden hlas) a gestorom u nás je Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.¹³ Ďalšími orgánmi sú Rada a iné orgány, ktoré budú potrebné. Účelom a cieľom tejto organizácie je rozvíjať zásady a techniku medzinárodného lietania a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.¹⁴ Vďaka jej činnosti sa zjednocujú predpisy a technika medzinárodnej leteckej dopravy, odovzdávajú sa technické a ekonomické informácie a meteorologické hlásenia, zavádza sa jednotný spôsob zabezpečovania a kontroly leteckej dopravy, jednotné podmienky na vydávanie licencií, unifikovalo sa odovzdávanie informácií pomocou medzinárodných kódov a vytvárajú sa podmienky na uzatváranie zmlúv medzi členskými štátmi.¹⁵

1.9 Zhrnutie

Regionálna úprava civilného letectva prešla dlhým vývojom a samozrejme tento vývoj pokračuje aj naďalej. V tejto práci sme sa Vám pokúsili aspoň trochu načrtnúť ako tento vývoj prebiehal, na najlepšie poukázanie regionálneho charakteru civilného letectva sme zvolili niektoré medzinárodné dohovory (Parížsky, Iberoamerický, Havanský, Varšavský, Chicagský dohovor), ktoré sa zaoberali problematikou vzdušného (leteckého) práva. Taktiež sme poukázali na vznik medzinárodných organizácií zaoberajúcich sa danou problematikou. Samozrejme ako je to zvykom pri medzinárodnom práve začiatky právnej úpravy mali najprv regionálny charakter, počiatkom bola Parížska mierová konferencia z roku 1919 s výsledkom prvej medzinárodnej organizácie zaoberanej sa leteckým právom a Parížskym dohovorom, ktorý sa ako prvý zaoberal touto problematikou, až postupne sme sa dopracovali k celosvetovej úprave k roku 1944 o čom svedčí Chicagský dohovor. Toto právne odvetvie sa aj naďalej dynamicky rozvíja a to vďaka novým technickým inováciám sa naskytujú aj ďalšie otázky novej právnej úpravy v tomto právnom odvetví. Čo sa týka terajšej regionálnej úpravy, načrtol by

¹³ Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky, 28. Marec 2014 [online]. Dostupné na: [http://www.foreign.gov.sk/servlet/content?MT=/App/WCM/main.nsf/vw_ByID/ID_BDFA0F8449A80739C125763500337369_SK&OpenDocument=Y&LANG=SK&PAGE_MEDZINARODNEORGA NIZACIE-ALL-DWMCEA-7XWF7C=2&MENU=medzinarodne_organizacie_a_zoskupenia&TG=BlankMaster&URL=/App/WCM/IntOrg.nsf/\(vw_ByID\)/ID_FCC201E8BE911287C12570DD00312472#bookZaklInfo](http://www.foreign.gov.sk/servlet/content?MT=/App/WCM/main.nsf/vw_ByID/ID_BDFA0F8449A80739C125763500337369_SK&OpenDocument=Y&LANG=SK&PAGE_MEDZINARODNEORGA NIZACIE-ALL-DWMCEA-7XWF7C=2&MENU=medzinarodne_organizacie_a_zoskupenia&TG=BlankMaster&URL=/App/WCM/IntOrg.nsf/(vw_ByID)/ID_FCC201E8BE911287C12570DD00312472#bookZaklInfo).

¹⁴ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, 3. Apríl 2014 [online]. Dostupné na: <http://www.caa.sk/pdf/legislativa/dohovor.pdf>.

¹⁵ ORIEŠKA, J.: Služby v cestovnom ruchu, I. časť, Knižnica cestovného ruchu 19. Banská Bystrica: Slovak – Swisstourism, 2011, s. 47.

som hlavne momentálne pokusy o úpravu prebiehajúce na úrovni Európskej únie, ktorej sa venujú v ďalších príspevkoch kolegovia.

2 OD DVOCH K DEVIATIM SLOBODÁM VZDUCHU

Miroslava Kičurová

2.1 Úvod

Letecké právo ako súčasť medzinárodného práva je jedným z najdynamickejších sa rozvíjajúcich odvetví v súčasnosti. Letecká doprava ako predmet záujmu umožňuje osobné kontakty ľudí z rôznych kultúr. Do dvadsiatich štyroch hodín je schopná prepraviť čokoľvek a kohokoľvek medzi dvomi ľubovoľnými miestami na Zemi. Je uľahčením a urýchlením života v dnešnej rýchlej informačnej dobe, prekonaním bariér, možnosťou ktorá sa nám ponúka. To všetko aj vďaka snahám štátov zjednotiť svoje vízie a vypracovať model fungovania leteckej dopravy, ktorý bude schopný prežiť. Právnym základom sa stala sloboda - sloboda vzduchu.

2.2 Od dvoch slobôd

Výraz „slobody vzduchu“ je používaný v jazyku medzinárodnej leteckej prepravy od Chicagskej konferencie o medzinárodnom civilnom letectve. Slobody vzduchu možno stručne charakterizovať ako štandardizovaný súbor práv, ktoré riadia najmä komerčnú dimenziu medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Hlavným predmetom diskusie sa stala otázka komerčných slobôd vzduchu, k úprave ktorých smerovali viaceré návrhy od ich celkovej liberalizácie - Spojené štáty americké, cez rôzne formy kontroly prostredníctvom medzinárodného orgánu - Veľká Británia a Kanada, až po vytvorenie medzinárodnej leteckej spoločnosti s monopolom na medzinárodnú leteckú prepravu - Austrália a Nový Zéland. Výsledkom snáh sa stal Chicagský Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve. V dôsledku rozporov v otázke komerčného využívania medzinárodných leteckých liniek medzi USA na strane jednej a ostatnými účastníkmi konferencie na strane druhej boli slobody vzduchu upravené v dvoch alternatívnych dohodách mimo Chicagského dohovoru.¹ Mnohostranná Dohoda o tranzite medzinárodných leteckých služieb (IATA) a Medzinárodná dohoda o leteckej doprave používajú pojem „slobody vzduchu“ vo všeobecnom duchu a blížia sa podaniu definícií slobôd od prvej po piatu.²

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve prináša základné princípy, na ktorých je postavená súčasná úprava leteckého práva. Sú nimi najmä: článok 1 - Každý štát má plnú suverenitu nad svojim vzdušným priestorom, článok 5 -

¹ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2.vydanie, Bratislava: Iura edition, s.304.

² HAANAPPEL, P.P.C: The law and policy of air space and outer space A comparative approach, The Hague: Kluwer Law International, 2003, s.104.

Nepravidelná letecká doprava je vykonávaná voľne a to aj bez predchádzajúceho ohlásenia a článok 6 - Pravidelná letecká doprava je vykonávaná na základe vzájomnej dohody týchto štátov. K prvým dvom slobodám sa dostávame obsahom Dohody o tranzite medzinárodných leteckých služieb. Štáty, ktoré podpísali a akceptovali Dohodu o tranzite medzinárodných leteckých služieb a ktoré sú súčasne členmi Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo vyhlasujú podľa článku 1, sekcie 1: Každý zmluvný štát priznáva druhému zmluvnému štátu, pokiaľ ide o poskytovanie pravidelných leteckých služieb nasledujúce slobody vzduchu: 1. Právo preletu cez štátne územie štátu bez pristátia - 1. sloboda vzduchu – non-stop passage, 2. Právo pristátia na štátnom území pre technické účely – 2. sloboda vzduchu - technical stop. Práva vyjadrené v tejto sekcii prvého článku dohovoru nie je možné aplikovať, pokiaľ ide o letiská používané na vojenské účely s vylúčením poskytovania akýchkoľvek medzinárodných pravidelných leteckých služieb. Uplatnenie týchto práv v priestoroch, kde sa podnikajú nepriateľské akcie, alebo sú vojensky okupované, či v čase vojny pozdĺž zásobovacích ciest, závisí od schválenia príslušných vojenských orgánov.³ Členskými štátmi tohto dohovoru sú aj veľmoci ako Spojené štáty americké, India a Austrália. Avšak Brazília, Rusko, Indonézia, Čína sa k dohovoru nepripojili, Kanada od zmluvy odstúpila v roku 1988. Tieto veľké a strategicky umiestnené štáty preferovali ponechať si možnosť užšej kontroly preletu cudzích leteckých spoločností cez svoj vzdušný priestor a nechávajú si priestor na dojednávanie dohôd o prechode cez ich štátne územie v závislosti od konkrétneho prípadu. Druhá sloboda sa týka možnosti pristáť na štátnom území bez toho, aby došlo k vyloženiu alebo naloženiu tovaru, alebo cestujúcich. Ide o prípady kedy je nutné doplniť palivo, alebo vykonať iné úkony pre údržbu lietadla na svojej trase do cieľového štátu. V súčasnej dobe sa táto sloboda týka viac leteckých spoločností prepravujúcich tovar, ako tých, ktoré zabezpečujú osobnú leteckú dopravu a poskytujú služby. Dohoda o tranzite bola prijatá väčšinou účastníckych štátov Chicagskej konferencie a postupom času aj väčšinou štátov, cez ktorých územie prechádzajú hlavné letecké linky.⁴ Dodnes ju podpísalo 129 štátov vrátane Slovenskej republiky.⁵ Prvé dve slobody vo svojej podstate nezakladajú práva v pravom slova zmysle, ale vytvárajú podmienky pre využitie d'alších troch.

³ International air services transit agreement, article 1, section 1.

⁴ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2.vydanie, Bratislava: Iura edition, s. 305.

⁵ Zoznam signatárskych štátov [online]. Dostupné na: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf.

2.3 Od dvoch k piatim slobodám

Kým doposiaľ spomenuté práva sa označujú ako práva prechodu (transit rights), v druhej podpornej dohode Chicagskeho dohovoru, Medzinárodnej dohode o civilnej leteckej preprave, sa stretávame s ďalšími tromi právami, známymi pod názvom komerčné slobody/práva (traffic rights), ktorej prijatie presadzovali najmä Spojené štáty americké (tento hlavný protagonista nakoniec od dohody odstúpil). Medzinárodná dohoda zahŕňa okrem prvých dvoch slobôd aj práva na prevádzkovanie pravidelných leteckých služieb medzi signatárskymi štátmi s možnosťou ich následného pokračovania do cieľovej tretej krajiny. Vzhľadom na nízky podiel signatárov tejto dohody na svetových leteckých prepravných výkonoch (s výnimkou Holandska, Turecka a v poslednom období aj Etiópie) je jej význam marginálny. Naviac, od r. 1968 k nej nepristúpil žiaden nový štát.⁶ Avšak čo pretrvalo a nachádza uplatnenie pri uzatváraní bilaterálnych, či multilaterálnych dohôd medzi štátmi je definovanie ďalšieho balíka slobôd vzduchu – od tretej, cez štvrtú, po piatu. Dohovor ich vymedzuje v článku 1, sekcii 1 nasledovne: tretiu slobodu ako právo/výsadu vykladať na území druhého štátu cestujúcich, tovar a poštu, ktoré boli naložené na území štátu, ktorého štátnu príslušnosť lietadlo má.⁷ Príkladom pre predstavu praktického využitia môže byť francúzsky letecký prepravca Air France, ktorý poskytuje pravidelnú leteckú linku z Paríža do Casablancy (Maroko), kedy má prepravca právo vyložiť v Casablance cestujúcich z Francúzska, ktorí nastúpili v Paríži. Štvrtá sloboda je obmenou tretej slobody. Priznáva prepravcovi právo na území druhého štátu nakladať pasažierov, tovar a poštu pre územie štátu, ktorého štátnu príslušnosť lietadlo má. Vysvetlením na príklade francúzskej leteckej spoločnosti by išlo o prípad, kedy má dopravca právo v Casablance naložiť pasažierov a prepraviť ich do domácej krajiny prepravcu - Francúzska. Krajiny s poskytnutou prvou a druhou slobodou nemajú medzi sebou zabezpečenú pravidelnú leteckú prepravu, až poskytnutie tretej a štvrtej vytvára možnosť vykonávať priame letecké služby medzi zviazanými štátmi.

Poslednou slobodou definovanou dohodou je piata sloboda vzduchu, vyjadrujúca právo prepravovať pasažierov, tovar a poštu z vlastnej krajiny do druhého štátu a následne do tretieho štátu, pričom existuje možnosť výstupu a nástupu v druhom štáte. Význam spočíva v priznaní práva leteckej spoločnosti naložiť pasažierov v krajine inej ako tej, z ktorej letecká spoločnosť pochádza. Opäť priblížením na príklade by išlo o stav, kedy francúzska spoločnosť na svojej

⁶ GRANČAY M.: Právna úprava ekonomickej dimenzie medzinárodného civilného letectva vo svete a na Slovensku.

⁷ International Air Transport Agreement.

pravidelnej linke Paríž-Hanoj zastaví v Bangkoku, kde prijme na palubu ďalších cestujúcich a pokračuje do Hanoja. V čase Chicagskej konferencie (rok 1944) a uzavretia dohovoru Bermuda I medzi USA a Veľkou Britániou mala 5. komerčná sloboda vzduchu väčší význam, pretože lietadlá leteckých dopravcov neboli schopné vykonať bez medzipristátia také vzdialenosti aké sú schopné v dnešnej dobe. Napríklad bilaterálne dohody medzi európskymi krajinami a krajinami juhovýchodnej Ázie dávali európskym dopravcom právo preletieť cez ázijské krajiny s početnými zastávkami a rovnako im priznávali komerčné slobody medzi bodmi v Európe a Ázii. V súčasnosti však, v stave, keď leteckí dopravcovia prekonávajú obrovské vzdialenosti a pasažieri preferujú skôr non-stop lety (najdlhší - západná Európa-Singapur) sa stala 5. sloboda v praxi oveľa menej dôležitou.⁸

Ekonomický význam zatiaľ spomenutých slobôd vzduchu je evidentný. Štáty sa zmluvne zaväzujú priznať ich a rešpektovať ich dodržiavanie najmä preto a len vtedy, ak im z nich rovnako plynú výhody. Prvá sloboda predstavuje finančný prínos pre podniky riadenia leteckej prevádzky od dopravcov prelietavajúcich cez ich územie, ktorým je potrebné poskytovať navigačné služby. Druhá sloboda je prínosom pre letisko, na ktorom tranzitné lietadlá pristávajú, čerpajú palivo a využívajú ďalšie služby, a súčasne aj pre navigačné služby, podobne ako v prípade prvej slobody. Tretia, štvrtá a piata sloboda predstavujú finančný prínos pre prevádzkového leteckého dopravcu, letisko, navigačné služby a pre ďalšie odvetvia.⁹

2.4 Od piatich k deviatim slobodám vzduchu

Na základe praktických potrieb a skúseností z vedenia liniek a prípojev medzi nimi sa v leteckej doprave okrem 5 štandardných leteckých slobôd vyvinuli ďalšie štyri - odvodené. Nie sú zakotvené v žiadnej zo spomínaných dohôd, štáty si ich medzi sebou dohadujú ustanoveniami bilaterálnych či multilaterálnych zmlúv. Prepravné právo šiestej slobody je právo prepravovať pasažierov, tovar a poštu medzi dvoma krajinami s medzipristátím v štáte registrácie lietadla (domovská krajina). Ide o kombináciu tretej a štvrtej slobody. Šiestu slobodu využíva aj príkladmo uvedený francúzsky prepravca na linke z New Yorku do Atén. Pre Air France je to kombinácia štvrtej slobody (z New Yorku do Paríža), teda práva naložiť cestujúcich v inej krajine ako domácej krajine a tretej slobody (z Paríža do Atén), čiže práva vyložiť pasažierov, nastupujúcich v Paríži - v Aténach. Využívanie tejto

⁸ Pozri bližšie HAANAPPEL, P.P.C: The law and policy of air space and outer space A comparative approach, The Hague: Kluwer Law International, 2003, s.106.

⁹ PRUŠA, J. a kolektív: Svet leteckej dopravy, GALILEO CEE Service ČR s.r.o., 2008, s.41

kvázislobody môže pri väčších objemoch prepravy ohroziť využívanie priamych liniek národného prepravcu tretieho štátu (v tomto prípade American airlines a Aegean airlines na priamej linke New York-Atény) Tretie štáty sa často uchýľujú k ochrane svojho domáceho dopravcu limitovaním kapacít a frekvencií, tarifnými opatreniami a podobne. Ďalší význam šiestej slobody spočíva vo vytváraní uzlových letísk jednotlivých dopravcov (hubs). Z tejto možnosti v čase vzniku moderných leteckých prepravcov vyťažili napr. Singapore airlines, alebo Emirates, ktorých národné trhy s ohľadom na počet obyvateľov majú iba malý potenciál, avšak situáciu im zlepšila ich výhodná geografická poloha, know-how prevádzky diaľkových liniek a marketingová zručnosť.¹⁰ Siedma sloboda vzduchu je právom prepravovať pasažierov, cargo alebo poštu pre cudzie krajiny na samostatnej linke medzi týmito dvoma cudzími krajinami. Ide o právo leteckej spoločnosti začať svoj let v krajine A a následne ukončiť v krajine B.¹¹ Spomínaná sloboda je z istej časti výkonom 5. slobody, avšak let sa nezačína v štáte registrácie lietadla a ani v ňom nekončí, lietadlo je trvalo umiestnené v zahraničí. Existujú aj názory o tom, že je špeciálnou formou slobody šiestej, teda s vynechaním kontaktu s krajinou registrácie leteckej spoločnosti. Nevyhnutnou podmienkou je taktiež záväzok oboch štátov (A a súčasne B) vo vzťahu ku krajine registrácie spoločnosti. Profesor Bin Cheng toto právo nazýva „čisto nadnárodnou dopravou“.

Špeciálnu skupinu vytvárajú posledné dve slobody vzduchu. Ôsma a deviata komerčná sloboda sú známe pod názvom „práva kabotáže“. Kabotáž je prevádzkovanie leteckej dopravy medzi dvoma bodmi na vlastnom štátnom území leteckou spoločnosťou iného štátu. Konkrétne ôsma sloboda je právom leteckej spoločnosti prepravovať pasažierov, tovar, alebo poštu medzi dvoma bodmi na vnútroštátnej linke cudzej krajiny, pričom táto je súčasťou dlhšej medzinárodnej linky, ktorá začína, alebo končí v krajine registrácie leteckého prepravcu. Priznanie tejto slobody je mimo Európy veľmi výnimočné. Francúzskemu leteckému prepravcovi zabezpečujúcemu pravidelnú linku z Paríža do Los Angeles je umožnené zastaviť v New Yorku, zobrať na palubu ďalších pasažierov a pokračovať do cieľovej stanice v Los Angeles. Výnimočné postavenie má deviata sloboda vzduchu. Ide o právo prepravovať pasažierov, tovar a poštu na samostatnej vnútroštátnej linke krajiny. Letecká spoločnosť (Air France pôvodom z Francúzska - krajina A) svoj let začína na území cudzieho štátu (USA - krajina B) a prepravuje pasažierov z jedného bodu do druhého, v rámci štátneho územia cudzieho štátu - krajiny B. Deviata sloboda je známa aj pod názvom „čistá kabotáž“ (stand alone cabotage), pretože sa líši od definície kabotáže v leteckom práve,

¹⁰ PRUŠA, J. a kolektív: Svet leteckej dopravy, GALILEO CEE Service ČR s.r.o., 2008, s.41a nasl.

¹¹ Air France – európsky letecký prepravca poskytuje spojenie medzi Miami a Mexicom na americkom kontinente.

ktorá je chápaná v úzkej súvislosti so štátom registrácie leteckej spoločnosti. Ide o najvyšší stupeň liberalizácie v leteckej doprave. V súčasnosti plnohodnotne existuje iba vrámci leteckého trhu Európskej únie a na vnútorných linkách Austrálie a Nového Zélandu.¹²

Problematickou časťou dvojstranných dohôd zostáva hlavne tzv. národná doložka, ktorá umožňuje prevádzkovať lety medzi danými dvomi krajinami iba aerolíniami, ktoré sú „v podstatnej miere vlastnené a efektívne kontrolované“ fyzickými a právnickými osobami týchto dvoch krajín. Vylučuje sa tak prístup leteckých dopravných spoločností z tretích

krajín na daný trh. Požiadavka vlastníctva a efektívnej kontroly štátu nad „národnými leteckými dopravcami“ by mohla byť v budúcnosti nahradená požiadavkou „hlavného miesta podnikania“ leteckých dopravcov v tom-ktorom štáte. Podľa tejto koncepcie by mohol letecký dopravca prevádzkovať leteckú dopravu z a na územie predmetného štátu na základe úzkej väzby k danému štátu, bez toho, aby musel byť zároveň príslušníkom tohto štátu.¹³

Právo kabotáže upravuje Chicagský dohovor v článku 1 a 7. Podľa ustanovenia prvej vety článku 7 „každý zmluvný štát má oprávnenie odmietnuť lietadlám iných zmluvných štátov povolenie nakladať na jeho území pasažierov, poštu a tovar za odmenu alebo plat a určené do iného miesta na jeho území“ si väčšina štátov vyhradzuje právo poskytovania vnútroštátnej leteckej dopravy pre národných prepravcov teda neumožňuje vstup na trh prepravcom z iných štátov. Dôvody takéhoto konania sú zrejmé. Vylúčením konkurenčným prepravcom sa podporuje hospodárstvo jednotlivých štátov. Avšak existuje aj právny dôvod, prečo štáty váhajú či poskytnúť práva kabotáže leteckým spoločnostiam z iných štátov. Tento dôvod vyplýva z nejednoznačnosti druhej vety článku 7 dohovoru „každý zmluvný štát sa zaväzuje, že neuzavrie žiadny dohovor, ktorým by sa niektorému inému štátu, alebo leteckej spoločnosti iného štátu výslovne poskytovala nejaká táto výsada na základe výlučného práva, ani že si nezadováži takúto výlučnú výsadu voči ostatným štátom“ Toto ustanovenie v sebe nenesie žiadnu presne určenú sankciu pri jeho porušení čo je kameňom úrazu.¹⁴

Napriek tomu, že v regulácii komerčnej leteckej dopravy došlo, hlavne od 70-tych rokov minulého storočia, k značnému posunu smerom k liberalizácii, na výraznej

¹² GRANČAY M.: Právna úprava ekonomickej dimenzie medzinárodného civilného letectva vo svete a na Slovensku [online]. Dostupné na: http://fmv.euba.sk/files/Pravna_uprava_ekonomickej_dimenzie.pdf.

¹³ ČÁPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J. Civilní letectví ve světě práva. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 132.

¹⁴ HAANAPPEL, P.P.C: The law and policy of air space and outer space A comparative approach, The Hague: Kluwer Law International, 2003, s.107.

ingerencii štátu ohľadom jej prevádzkovania sa v podstate nič nezmenilo. Udeľovanie obchodných práv patrí jednak medzi významné regulačné nástroje štátov a zároveň je aj signifikantným prejavom ich štátnej suverenity.¹⁵

V súčasnosti čoraz viac diskutovanou je problematika regionálnej leteckej dopravy, kde sa takisto nevyhnutne stretávame so slobodami vzduchu. V rámci Európskej únie je vypracovaná koncepcia režimu tzv. jednotného neba nad členskými štátmi únie, ktorá by mala predstavovať zjednotenie a zjednodušenie leteckej dopravy. Aj keď štáty únie medzi sebou odstránili fyzické hranice na zemi, ešte stále existuje 28 vzdušných priestorov, ktoré vytvárajú preťaženie leteckých liniek a neefektívnosť celého systému. V prípade, že by podobná dohoda prijatá bola, poskytovanie leteckej dopravy medzi dvoma bodmi na „území“ Európskej únie dopravcami iných štátov ako štátov členských by sa mohlo stať problematickejšie, pretože by išlo o priznanie už spomínaného práva kabotáže, čo vnímame ako vysokú mieru liberalizácie. Naskytá sa otázka, či by nešlo o uzavretie neba nad Európou práve pre týchto dopravcov, na úkor posilnenia práv regionálnych poskytovateľov.

Už načrtnutý systém slobôd vzduchu nabáda k polemike, či by existoval priestor aj pre jeho rozšírenie o ďalšie práva. Priznanie deviatej slobody je raritou pre vysokú mieru zásahu do suverenity štátu, dokonca niektorí autori ju ani medzi slobody vzduchu nepriradujú, z čoho plynie záver, že definovanie ďalších slobôd by sa nieslo v podobnom duchu, čo by nemalo praktické využitie. Ak by nové slobody vzduchu v budúcnosti vznikli, mali by byť dôsledkom potreby v leteckej praxi. V súčasnosti by však boli skôr špekuláciou, kedy by ich obsah ostal nenaplnený.

2.5 Záver

Letecká doprava je jediným odvetvím, ktorému sa podarilo vytvoriť fungujúci globálny systém prepojenia mnohých subjektov, ktoré si obchodne v rôznej miere konkurujú, avšak súčasne spolupracujú na multilaterálnej, regionálnej, národnej a podnikovej úrovni. Aby bola takáto spolupráca vôbec možná, je nutné budovať ju na základných, presne vymedzených princípoch, ktorými sa stali slobody vzduchu. Zmluvný systém prijatý v Chicagu vytvára základný právny rámec pre fungovanie leteckej dopravy, ktorá sa neustále rozvíja. Avšak nízky počet signatárov a odmietanie prístupu k medzinárodným dohodám akými sú práve spomínané dve pripojené ku Chicagskej konvencii, ktoré slobody vzduchu vymedzujú, hovoria o tom, že štáty nemajú záujem zaväzovať sa na takejto úrovni. V poslednej dobe prevažuje uzatváranie bilaterálnych či multilaterálnych dohôd medzi konkrétnymi štátmi (USA má uzavretých vyše 100 dohôd o otvorenom nebi) čím chcú dať,

¹⁵ WASSENBERGH, H.: Common Market, Open Skies and Politics. Air & Space law, 2000, no. 4-5.

podľa môjho názoru, štáty jasne najavo, že vzdušný priestor nad ich štátnym územím podlieha ešte stále ich výlučnej suverenite.

3 SÚČASNÝ STAV PRÁVNEHO REŽIMU TZV. OTVORENÉHO NEBA (*OPEN SKY*)

Lucia Bódišová

3.1 Úvod

Lietanie sa veľmi dlhý čas pokladalo iba za nedosiahnuteľný sen ľudstva. To sa však pred vyše 100 rokmi zmenilo. Lietanie bolo odjakživa spájané so symbolom slobody. V posledných desaťročiach sa sloboda lietania transformuje aj do právnych predpisov, ktoré tvoria letecké právo. Počiatky právnej úpravy siahajú na začiatok 20. storočia, konkrétne do roku 1919, kedy bol prijatý Parížsky dohovor,¹ ktorý položil základy právneho režimu nad vzdušným priestorom. Vývoj ďalej pokračoval Chicagským dohovorom (1944),² ktorý bol predovšetkým venovaný komerčným slobodám vzduchu a Montrealským dohovorom (1999),³ ktorý viedol k zjednocovaniu niektorých pravidiel leteckej dopravy. Súčasnú dobu charakterizuje uzatváranie zmlúv označovaných termínom *Open Sky Agreements*, tzv. Dohody o Otvorenom nebi. Momentálne je uzavretých niekoľko desiatok takýchto dohôd, ktoré otvárajú letecký priestor pre čoraz väčší počet subjektov. Tieto dohody sú charakteristické svojimi liberálnymi a nediskriminujúcimi pravidlami. V našej práci sme sa zamerali na právny režim Otvoreného neba medzi členskými štátmi Európskej únie a Spojenými štátmi americkými v oblasti civilného letectva, pretože sa nás ako obyvateľov Európskej únie najviac dotýka. Jej prelomovosť predstavuje fakt, že európske aerolínie môžu uskutočňovať priame lety do USA bez akýchkoľvek obmedzení z akéhokoľvek miesta z Európy, samozrejme toto platí aj v prípade aerolínií Spojených štátov, ktoré prevádzkujú lety do Európy. Spoločným cieľom pri uzatvorení tejto dohody bola maximalizácia výhod pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu vrátane zlepšenia prístupu leteckých spoločností ku globálnym kapitálovým trhom v záujme lepšieho zohľadnenia reality svetového leteckého priemyslu, posilnenia systému transatlantickej leteckej dopravy a vytvorenia rámca schopného povzbudiť iné krajiny, aby otvorili svoje trhy s leteckými službami.

¹ Viac k Parížskemu dohovoru pozri: Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris [online]. Dostupné na: http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf.

² Viac k Chicagskému dohovoru dostupné online: Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve [online]. Dostupné na: <http://www.caa.sk/pdf/legislative/dohovor.pdf>.

³ Viac k Montrealskému dohovoru: Rozhodnutie Rady o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (2001/539/ES) [online]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001D0539:SK:HTML>.

3.2 *Open Sky Agreement* (Dohoda o otvorenom nebi)

Open Sky Agreement predstavuje konsenzus medzi štátmi s cieľom dospieť k nárastu medzinárodnej civilnej a nákladnej leteckej dopravy prostredníctvom eliminácie vládnych zásahov smerujúcich voči komerčným leteckým spoločnostiam v oblasti trás, kapacít a tvorby cien. Takáto právna úprava dovoľuje aerolinkám poskytovať vhodnejšie a efektívnejšie letecké služby pre spotrebiteľov, podporovať nárast cestovania a obchodu a popoháňať tvorbu nových pracovných pozícií a ekonomického rastu. Politika „Open Sky“ odmieta zastarané praktiky, ktoré prostredníctvom vysoko reštriktívnych leteckých dohôd chránili národných prepravcov. Open Sky dohody zväčšujú spoluprácu v obchodných záležitostiach, liberalizujú charterové regulácie, zlepšujú flexibilitu prevádzky aerolínií, a taktiež zahŕňajú zabezpečenie spolupráce medzi vládami štátov, ktoré smeruje k sledovaniu vysokých štandardov v oblasti životného prostredia, bezpečnosti a ochrany.⁴ Prvý krát bola úprava Open Sky spomenutá americkým prezidentom Eisenhowerom na konferencii v Ženeve v roku 1955. Eisenhower navrhoval vznik systému vzájomných prieskumných letov, ktoré by boli vykonávané neozbrojenými lietadlami. Dôvod pre vznik takéhoto systému predstavovala hrozba jadrovej vojny. Okrem vzniku výstražného mechanizmu, Eisenhower videl v politike Open Sky aj možnosť ako znížiť napätie a všeobecné nebezpečenstvo medzi štátmi a zároveň v tom videl nástroj na vznik komplexného a efektívneho systému kontroly a odzbrojenia. V tom čase Open Sky predstavoval revolučný koncept, ktorý ponúkal radikálny nárast objemu informácií, ktoré by boli dostupné veľmociam. Zväz sovietskych socialistických republík s takýmto krokom nesúhlasil, svoj systém bezpečnosti považoval za prísne tajný a preto Open Sky koncept odmietol.⁵

3.3 *Open Sky Agreement* medzi Európsku úniou a Spojenými štátmi americkými

Po niekoľko ročných rokovaniach došlo k podpisu dohody typu Open Sky Agreement medzi Euró++pskou úniou a Spojenými štátmi americkými. Oficiálnym názvom tohto dokumentu je Dohoda o leteckej doprave medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskym spoločenstvom na jednej strane a Spojenými štátmi

⁴ Ministerstvo zahraničných vecí USA ohľadne Open Sky dohôd [online]. Dostupné na: <http://www.state.gov/r/pa/pl/159347.htm>.

⁵ Viac k histórii Open Sky politiky [online]. Dostupné na: <http://www.princeton.edu/~ota/disk1/1991/9114/911406.PDF>.

americkými na strane druhej (ďalej len „Dohoda“).⁶ K podpisu spomínanej dohody došlo 25. a 30. apríla 2007 vo Washingtone. Jej účinnosť sa viaže na 30. marec 2008. Po viac ako dvoch rokoch od účinnosti došlo k jej novelizovaniu, a to konkrétne Protokolom k Dohode. Dohoda sa mení a dopĺňa najmä v oblasti životného prostredia, spoločného výboru a ďalším rozšírením príležitostí.

3.3.1 Okolnosti predchádzajúce prijatiu Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA

Rokovaniu a samotnému prijatiu Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA predchádzalo šetrenie bilaterálnych dohôd individuálne dohodnutých medzi členskými štátmi EÚ a Spojenými štátmi americkými. Šetrenie bolo iniciované Európskou komisiou. Tieto dohody boli podľa názoru Európskej komisie nezlučiteľné so stratégiou integrovaného európskeho leteckého priestoru. V takzvanom spore „otvoreného neba“ Európsky súdny dvor (ESD) 2. novembra 2002 vyniesol rozsudok, ktorý predstavoval začiatok Európskej leteckej regulácie smerujúcej mimo európskeho kontinentu.⁷ ESD konštatoval, že členské štáty prijali záväzok v oblasti, kde kompetencie boli postúpené v prospech Spoločenstva. Ak sa na tento rozsudok pozrieme z právneho hľadiska, tak členské štáty EÚ už nemohli samostatne vystupovať pri uzatváraní medzinárodných leteckých dohôd. Rozsudok taktiež rozhodol otázku rozsahu kompetencií medzi členskými štátmi a Spoločenstvom.⁸ ESD zaviazal členské štáty, aby svoje bilaterálne dohody dali do súladu s právom Európskej únie. V júni 2003 Rada ministrov udelila Európskej komisii 2 mandáty. Prvý mandát slúžil na vyjednávanie so Spojenými štátmi americkými a druhý mandát bol orientovaný na tretie krajiny pri revízii ustanovení súvisiacich s vlastníctvom a kontrolou leteckých spoločností a všetkých záležitostí vyjadrených pod „výsostne vonkajšou kompetenciou Európskej komisie.“

⁶ Odkaz na Lisabonskú zmluvu, v dôsledku ktorej už ide iba o Európsku úniu [online]. Dostupné na: [http://www.mzv.sk/App/WCM/media.nsf/vw_ByID/ID_3B704251D03F1D46C1257674002F6340_SK/\\$File/Zmluva_o_EU.pdf](http://www.mzv.sk/App/WCM/media.nsf/vw_ByID/ID_3B704251D03F1D46C1257674002F6340_SK/$File/Zmluva_o_EU.pdf).

⁷ Viac ku prvotnej úprave Európskej leteckej regulácie smerujúcej mimo európskeho kontinentu pozri: Developing the agenda for the Community's external aviation policy [online]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;jsessionid=LQKpT43d18McPGL2ybPQNVxV6gH31LcdhHIP20pF7LGHx2T175Fv!1139991757?uri=CELEX:52005SC0336>.

⁸ Rozsudok „otvorené nebo“: Commission of the European Communities v United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. - Case C-466/98.

3.3.2 Prijatie

Dohoda o leteckej doprave medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými sa zrodila po niekoľkoročných diskusiách a vyjednávaniach, ktoré vyústili jej prijatím 25. a 30. apríla 2007 a nadobudnutím účinnosti 30. marca 2008. Dohoda bola doplnená Protokolom,⁹ ktorý bol podpísaný 24. júna 2010.¹⁰ Počiatky formovania Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA smerujú do roku 2003, kedy sa uskutočnili prvé vyjednávania ohľadom jej obsahu. Snahou týchto vyjednávaní bolo vytvoriť dohodu, ktorá by nahradila bilaterálne dohody medzi jednotlivými členskými štátmi Európskej únie a Spojených štátov amerických. Cieľom dohody bolo vytvorenie otvoreného leteckého priestoru medzi týmito dvomi územiami.¹¹ Celý proces prijatia dohody delíme na prvú a druhú etapu dohody. V prvej etape sa po prvýkrát ukotvilo pravidlo, že európske letecké spoločnosti môžu lietať bez obmedzení z akéhokoľvek bodu v EÚ do akéhokoľvek bodu v Spojených štátoch amerických. Táto etapa spôsobila obrovský nárast poskytovaných služieb, hlavne v tých častiach transatlantického obchodu, v ktorých predtým platili početné obmedzenia vychádzajúce z už existujúcich bilaterálnych dohôd. Okrem toho sa tu vydláždila cesta aj pre užšiu spoluprácu medzi leteckými spoločnosťami na oboch stranách Atlantického oceánu. Prvá etapa taktiež stanovila bližšiu spoluprácu v oblasti vzájomnej regulácie medzi EÚ a USA hlavne pri úprave leteckej bezpečnosti a životného prostredia. Od implementácie prvej etapy dohody došlo kuľahčaniu riadenia leteckých spoločností a letísk a posmelilo predstaviteľov oboch strán pracovať spoločne na znížení nepríjemnosti pre pasažierov a prepravcov. Dôležitou súčasťou prvej etapy vyjednávaní bol prísl'ub, že tieto vyjednávania budú pokračovať aj do druhej etapy dohody o leteckej doprave, kde sa taktiež budú prejednávať otázky, na ktorých riešení majú eminentný záujem ako Európska únia, tak Spojené štáty americké. Druhá etapa vyjednávaní sa začala 15. mája 2008 v Ľubl'ane. Už pred samotným stretnutím strán európsky predstavitelia hlásali, že sa budú usilovať o otvorenie amerického trhu, predovšetkým z hľadiska vlastníctva leteckých spoločností a že budú požadovať ukončenie protekcionistického plánu „Fly America“, na základe ktorého zamestnanci civilných ministerstiev a agentúr vlády USA alebo organizácie zriadené vládou, vrátane vojenského personálu, sú nútení

⁹ Znenie Protokolu, ktorým sa dopĺňa Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a USA [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en.htm.

¹⁰ Historický prierez prijatia Open Sky dohody medzi EÚ a USA [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en.htm.

¹¹ BUTCHER, L.: Aviation: Open Skies [online]. Dostupné na: www.parliament.uk/briefing-papers/SN00455.pdf

využiť služby amerických spoločností alebo ich partnerov. Bolo však zrejmé, že počas roka, kedy sa volil nový americký prezident a kongres, Spojené štáty americké nebudú ochotné uzatvoriť dohodu, ktorá by predstavovala zraniteľnosť pre americké spoločnosti oproti európskym konkurentom. Z amerického pohľadu bolo zrejmé, že radšej budú za rozšírenie dohody ako za jej prehĺbenie, ktoré by predstavovalo rozšírenie jej výhod na približne 60 neeurópskych krajín.¹² Rozhovory pokračovali ďalej v rokoch 2009 a 2010, kedy hlavným predmetom debát bola ďalšia liberalizácia dopravných práv, dodatočné príležitosti zahraničných investícií. Štáty ďalej venovali pozornosť vplyvu opatrení na ochranu životného prostredia a obmedzení infraštruktúry na výkon dopravných práv, ďalší prístup k štátom financovanej leteckej doprave a poskytnutie lietadla s posádkou. Koniec týmto diskusiám predstavuje 24. jún 2010, kedy došlo k podpisu Protokolu k Dohode o leteckej doprave medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými.

3.3.3 Obsah článkov dohody

Ratifikáciou Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA vyjadrili štáty snahu podporovať medzinárodný systém letectva založený na hospodárskej súťaži medzi leteckými spoločnosťami na trhu s minimálnymi zásahmi a reguláciou zo strany štátu. Štáty potvrdzujú želanie uľahčiť rozširovanie príležitostí medzinárodnej leteckej dopravy, a to aj rozvojom leteckých dopravných sietí na uspokojenie potrieb cestujúcich a prepravcov výhodnými službami leteckej dopravy. Z preambuly Dohody ďalej vyplýva želanie strán, aby sa umožnilo leteckým spoločnostiam ponúkať cestujúcej a prepravujúcej verejnosti konkurenčné ceny a služby na otvorených trhoch. Želanie týkajúce sa liberalizovania dohody, aby bola prínosom pre všetky sektory odvetvia leteckej dopravy vrátane pracovníkov leteckých spoločností je taktiež vyslovené v preambule Dohody. Pre štáty je takisto veľmi dôležitá otázka zabezpečenia najvyššieho stupňa bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany medzinárodnej leteckej dopravy a taktiež zdôrazňujú vážne znepokojenie nad skutkami a hrozbami proti bezpečnostnej ochrane lietadiel. Zmluvné strany v takýchto činoch vidia ohrozenie bezpečnosti osôb a majetku, nepriaznivo vplývajú na prevádzku leteckej dopravy a podkopávajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva. Pri podpise tejto dohody sa berie na vedomie Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý bol otvorený na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu. Štáty viazané Dohodou uznávajú, že štátne dotácie môžu nepriaznivo ovplyvniť hospodársku súťaž leteckých spoločností

¹² OSBORNE, A.: Airline talks to focus on US „protectionism“, The Telegraph, 11. May, 2008 [online]. Dostupné na: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/2789766/Airline-talks-to-focus-on-US-protectionism.html>.

a ohroziť základné ciele tejto dohody, potvrdzujú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky. Berú na vedomie dôležitosť ochrany spotrebiteľov vrátane ochrany, ktorú poskytuje Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný 28. mája 1999 v Montreale. V nasledujúcich podkapitolách sa budeme venovať tým článkom dohody, ktoré podľa nášho názoru upravujú najdôležitejšie otázky v leteckej doprave.

3.3.3.1 Udelenie práv

Na základe článku 3 Dohody, každá zmluvná strana má právo prelietať bez pristátia ponad svoje územie, právo pristávať na svojom území na neprepravné účely, právo vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu a ďalšie práva, ktoré sú v Dohode inak špecifikované. Letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo pri všetkých letoch kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla. Ďalej majú letecké spoločnosti právo zabezpečovať leteckú dopravu pre body pred územiami, medziluhé body a body za územiami, ako aj pre body na územiach strán, a to v akejkoľvek kombinácii a v akomkoľvek poradí, vynechať medzipristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch, presunúť prepravu z ktoréhokoľvek z jej lietadiel na ktoréhokoľvek jej iné lietadlo v ktoromkoľvek bode. Medzipristávať v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany, vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany a kombinovať prepravu tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína, bez obmedzenia smeru alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva prepravy. Ak si vezmeme na zreteľ určenie frekvencií a kapacít medzinárodnej dopravy, tak zmluvné strany umožnia leteckým spoločnostiam zmluvných štátov, aby si určili frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú budú poskytovať, na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiaden štát jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov ani typ alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami druhej strany, ani nebude vyžadovať registráciu letových poriadkov, programov charterových letov alebo plánov prevádzky leteckými spoločnosťami druhej strany. Ak sa to však vyžaduje na colné účely, technické účely, prevádzkové účely alebo účely ochrany životného prostredia, tak vtedy môže dôjsť k jednostrannému obmedzeniu zo strany štátu. Žiadne ustanovenie Dohody neopravňuje letecké spoločnosti USA na území ktoréhokoľvek členského štátu priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené na prepravu do iného bodu na území tohto členského štátu, to platí aj opačne.

3.3.3.2 Uplatňovanie zákonov

Štáty pri riešení problému ako uplatňovať zákony rozhodli, že vnútroštátne právne predpisy jednej strany, ktoré sa vzťahujú na prilet na jej územie lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu alebo na odlet z neho, alebo na prevádzkovanie a navigáciu takých lietadiel na jej území, sa vzťahujú na lietadlá používané leteckou spoločnosťou druhej zmluvnej strany. Pri vstupe na územie jednej zmluvnej strany, pobyte na ňom alebo pri jeho opustení dodržiavajú cestujúci, posádka alebo náklad leteckej spoločnosti druhej strany vnútroštátne právne predpisy prvej zmluvnej strany (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, vybavenia, prístáhovalectva, pasov, colného konania a karantény alebo v prípade poštových zásielok, poštových predpisov).

3.3.3.3 Bezpečnosť a bezpečnostná ochrana

Otázka bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany predstavuje jednu z najdôležitejších bodov Dohody. Úpravu tejto problematiky nachádzame v článku 8 a 9 Dohody. Na základe týchto článkov zodpovedné orgány zmluvných strán uznávajú na účely vykonávania leteckej dopravy platnosť osvedčení o letovej spôsobilosti, oprávnení vykonávať leteckú dopravu a vydané licencie alebo licencie vzájomne vyhlásené za platné, iba za predpokladu, že požiadavky na také osvedčenia alebo licencie sú prinajmenšom rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť na základe Dohody. Zodpovedné orgány zmluvnej strany môžu požiadať o konzultácie s inými zodpovednými orgánmi o bezpečnostných normách dodržiavaných týmito orgánmi v oblasti leteckých zariadení, posádok, lietadiel a prevádzky leteckých spoločností pod dohľadom týchto orgánov. Ak žiadajúce zodpovedné orgány po týchto konzultáciách zistia, že tieto iné orgány účinne nedodržiavajú a nevykonávajú bezpečnostné normy a požiadavky, tieto iné orgány prijímú primerané nápravné opatrenia. Žiadajúce zodpovedné orgány si vyhradzuje právo neposkytnúť, zrušiť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenie leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, nad ktorými vykonávajú tieto iné orgány dohľad v oblasti bezpečnosti, v prípade, ak tieto iné orgány neprijmú takéto primerané nápravné opatrenia v primeranom čase, a prijať bezodkladné opatrenia voči tejto leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, ak je to potrebné na zabránenie ďalšiemu neplneniu povinnosti dodržiavať a vykonávať uvedené normy a požiadavky, ktoré má za následok bezprostrednú hrozbu pre bezpečnosť letov. Nič nebráni zodpovedným orgánom strán viesť rozhovory o bezpečnosti vrátane rozhovorov týkajúcich sa bežného uplatňovania bezpečnostných noriem a požiadaviek alebo rozhovorov týkajúcich sa núdzových situácií, ktoré môžu z času

na čas vzniknúť. Zmluvné strany v súlade so svojimi právami a povinnosťami podľa medzinárodného práva opätovne potvrdzujú, že ich vzájomná povinnosť chrániť bezpečnosť civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania predstavuje neoddeliteľnú súčasť tejto dohody. Zmluvné strany sa zaviazali konať v zhode s požiadavkami najmä týchto dohôd: Dohovor o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (1963 - Tokio),¹³ Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (1970 - Haagu),¹⁴ Dohovor o potláčaní protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva (1971 - Montreale)¹⁵ a Protokol o boji s protiprávnymi činmi násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu (1988 - Montreale).¹⁶ Štáty Dohody si na požiadanie navzájom poskytnú všetku potrebnú pomoc s cieľom reagovať na každé ohrozenie bezpečnostnej ochrany civilného letectva vrátane zabránenia protiprávnemu zmocneniu sa civilného lietadla a iným protiprávnym činom namiereným proti bezpečnosti takého lietadla, jeho cestujúcich a posádky, ako aj letísk a leteckých navigačných zariadení. Povinnosťou štátov je, aby sa na ich území prijali účinné opatrenia na ochranu lietadiel a na kontrolu cestujúcich, posádky a ich batožiny a osobných predmetov, ako aj nákladu a zásob lietadla pred nasadením alebo nakladaním a počas nasadania alebo nakladania a aby boli tieto opatrenia upravené tak, aby zodpovedali zvýšenému ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Každý zmluvnej strane sa priznáva právo odmietnuť vstup akéhokoľvek letu alebo letov na jej územie, o ktorých sa domnieva, že predstavujú hrozbu pre jej bezpečnosť. Štáty prijatím Dohody zdôrazňujú, že je nesmierne dôležité pracovať na vytvorení zlučiteľných postupov a noriem ako prostriedku na zlepšenie bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy a minimalizáciu

¹³ Viac k Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla: Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft [online]. Dostupné na: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1963%20Convention%20on%20Offences%20Committed%20on%20Board%20Aircraft-pdf.pdf>.

¹⁴ Viac k Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel: Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft [online]. Dostupné na: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1970%20Convention%20for%20the%20Suppression%20of%20Unlawful%20Seizure%20of%20Aircraft-pdf.pdf>.

¹⁵ Viac k Dohovoru o potláčaní protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva: Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation [online]. Dostupné na: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1971%20Convention%20for%20Suppression%20of%20Unlawful%20Acts%20against%20the%20Safety%20of%20Civil%20Aviation-pdf.pdf>.

¹⁶ Viac k Protokolu o boji s protiprávnymi činmi násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu: Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation [online]. Dostupné na: <http://cil.nus.edu.sg/1988/1988-protocol-for-the-suppression-of-unlawful-acts-of-violence-at-airports-serving-international-civil-aviation-supplementary-to-the-convention-for-the-suppression-of-unlawful-acts-against-the-safety/>.

rozdielov v regulácii. Očakávajú, že sa v rozhovoroch bude pozornosť okrem iného venovať novým opatreniam bezpečnostnej ochrany navrhovaným alebo skúmaným druhou stranou vrátane revízie opatrení bezpečnostnej ochrany vyvolanej zmenou okolností, opatreniam navrhovaným jednou stranou na splnenie bezpečnostných požiadaviek druhej strany, možnostiam rýchlejšej úpravy noriem v súvislosti s opatreniami bezpečnostnej ochrany letectva a zlučiteľnosti požiadaviek jednej strany s právnym poriadkom druhej strany. Tieto rozhovory by mali slúžiť na podporu včasného oznamovania a predbežného prerokovania nových bezpečnostných iniciatív a požiadaviek. V prípade incidentu alebo hrozby incidentu protiprávneho zmocnenia sa civilného lietadla alebo iných protiprávných činov proti bezpečnosti cestujúcich, posádky, lietadla, letísk alebo leteckých navigačných zariadení si zmluvné strany navzájom pomáhajú uľahčením komunikácie a inými vhodnými opatreniami zameranými na rýchle a bezpečné ukončenie tohto incidentu alebo jeho hrozby.

3.3.3.4 Obchodné príležitosti

Letecké spoločnosti štátov, ktoré ratifikovali Dohodu majú právo zriadiť si kancelárie na území druhého štátu na propagáciu a predaj činností leteckej dopravy a súvisiacich činností.¹⁷ Letecké spoločnosti sú oprávnené v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi druhej strany týkajúcimi sa vstupu na územie štátu, pobytu a zamestnanosti priniesť a držať na území druhej strany riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných špecializovaných zamestnancov, ktorí sú potrební na podporu poskytovania leteckej dopravy. V súvislosti s pozemnou obsluhou má letecká spoločnosť právo sama vykonávať vlastnú pozemnú obsluhu alebo podľa vlastného uváženia, právo vybrať si spomedzi konkurenčných dodávateľov, ktorí poskytujú úplné alebo čiastočné služby pozemnej obsluhy. Ak existujú obmedzenia, ktoré bránia vlastnej obsluhu a ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi dodávateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, všetky tieto služby musia byť dostupné všetkým leteckým spoločnostiam rovnako a v primeranej miere. Každá letecká spoločnosť každej zmluvnej strany sa môže zaoberať predajom služieb leteckej dopravy na území štátu druhej strany priamo a/alebo podľa vlastného uváženia prostredníctvom obchodných zástupcov alebo iných sprostredkovateľov, ktorých určí letecká spoločnosť. Letecká spoločnosť má právo na požiadanie zmeniť a previesť príjmy z miestneho podnikania, ktoré presahujú miestne vynaložené sumy, z územia druhej zmluvnej strany na svoje domáce územie a okrem prípadov, keď to nie je v

¹⁷ Pod slovným spojením predaj činností leteckej dopravy sa má na mysli predaj produktov leteckej spoločnosti ako napríklad letenky, možnosť prepravy tovarov prostredníctvom leteckej dopravy atď.

súlade so všeobecne platným vnútroštátnym právnym predpisom, do krajiny alebo krajín podľa vlastného výberu. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní svojich produktov môže letecká spoločnosť uzatvárať dohody o marketingovej spolupráci, ako sú dohody o prenájme časti kapacity alebo dohody o spoločnom označovaní liniek s ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán, leteckými spoločnosťami tretej krajiny a s poskytovateľom pozemnej alebo námornej dopravy ktorejkoľvek krajiny. Letecké spoločnosti sú oprávnené uzatvárať koncesionárske dohody alebo dohody o označovaní so spoločnosťami vrátane leteckých spoločností každej zo strán alebo z tretích krajín, pokiaľ letecké spoločnosti majú príslušné oprávnenie a spĺňajú podmienky stanovené podľa vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú. Z ustanovení článku 8 odseku 4 vyplýva, letecké spoločnosti každej zmluvnej strany môžu uzatvárať dohody o poskytovaní lietadiel s posádkou na účel medzinárodnej leteckej dopravy s ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán a s ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami tretej krajiny, pokiaľ všetci účastníci týchto dohôd majú príslušné oprávnenie a spĺňajú podmienky stanovené podľa vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré zmluvné strany štandardne uplatňujú na tieto dohody.

3.3.3.5 Clo, poplatky a užívateľské poplatky

Pri prilete na územie jednej zmluvnej strany lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany, ich bežné vybavenie, pozemné zariadenia, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadla v medzinárodnej leteckej doprave sú na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, majetkových daní a odvodov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov. Na základe reciprocity sú tiež oslobodené od daní, odvodov, ciel a poplatkov zásoby v lietadle, ktoré sa privezu alebo dodajú na územie zmluvnej strany a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti druhej strany. Položky, ktoré sú oslobodené od vyššie spomenutých poplatkov takisto patria pozemné zariadenia a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie strany na účely servisu, údržby alebo opravy lietadiel leteckej spoločnosti druhej strany, palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby a v neposlednom rade tlačoviny. Užívateľské poplatky,¹⁸ ktoré príslušné finančné orgány každej zmluvnej strany môžu ukladať

¹⁸ Užívateľské poplatky na účely Dohody predstavujú poplatok uložený leteckým spoločnostiam za poskytnutie zariadení alebo služieb letísk, zariadení alebo služieb spojených so životným

leteckým spoločnostiam druhej zmluvnej strany, majú byť spravodlivé, primerané, nie nespravodlivo diskriminujúce, ale spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie užívateľov. Také užívateľské poplatky sa v každom prípade stanovia leteckým spoločnostiam druhej zmluvnej strany za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akúkoľvek inú leteckú spoločnosť v čase stanovenia poplatkov. Užívateľské poplatky uložené leteckým spoločnostiam druhej zmluvnej strany môžu odrážať, ale nie prevyšovať úplné náklady príslušných finančných orgánov na poskytovanie príslušných zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených so životným prostredím, leteckou navigáciou a leteckou bezpečnostnou ochranou na letisku alebo v rámci letiskového systému. Každá zmluvná strana podporuje konzultácie medzi príslušnými finančnými orgánmi na jej území a leteckými spoločnosťami, ktoré využívajú služby a zariadenia, a podporuje výmenu tých informácií medzi príslušnými finančnými orgánmi a leteckými spoločnosťami, ktoré môžu byť potrebné na presné preskúmanie primeranosti poplatkov. Zmluvné strany vyzývajú príslušné finančné orgány, aby užívateľom primeraným spôsobom oznámili každú navrhovanú zmenu užívateľských poplatkov, aby mali užívatelia možnosť vyjadriť sa pred vykonaním týchto zmien.

3.3.3.6 Štátne dotácie a podpora

Strany Dohody v článku 14 uznali, že štátne dotácie a podpora môžu mať negatívny vplyv na spravodlivú a rovnakú príležitosť leteckých spoločností, pokiaľ ide o ich účasť na hospodárskej súťaži v oblasti poskytovania medzinárodnej leteckej dopravy, ktorá je upravená touto dohodou. Ak sa však jedna zmluvná strana domnieva, že štátna dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá druhou stranou leteckým spoločnostiam tejto druhej strany by mala alebo má negatívny vplyv na spravodlivú a rovnakú príležitosť leteckých spoločností prvej strany zúčastniť sa na hospodárskej súťaži, môže tejto druhej strane predložiť pripomienky. Môže ďalej požiadať o zasadnutie Spoločného výboru s cieľom preskúmať danú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktoré sa preukázali ako oprávnené. Každá zmluvná strana sa môže obrátiť na zodpovedné orgány štátnej správy na území druhej strany vrátane orgánov na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ak sa domnieva, že dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá týmito orgánmi bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž. Ak sa zmluvná strana rozhodne nadviazať taký priamy kontakt, čo najskôr o tom diplomatickou cestou informuje druhú stranu. Môže tiež

prostredím, s leteckou navigáciou alebo leteckou bezpečnostnou ochranou vrátane súvisiacich služieb alebo zariadení

požiadať o zasadnutie Spoločného výboru.¹⁹ Medzi záležitosti upravené podľa tejto dohody by mohli patriť napríklad kapitálové vklady, prerozdeľovanie subvencovania, granty, záruky, vlastníctvo, daňová úľava alebo oslobodenie od dane ktorýmkoľvek orgánom štátnej správy.

3.3.3.7 Životné prostredie

Štáty pri tvorbe Dohody uznali dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky, pričom pri tvorbe takejto politiky starostlivo zvažujú náklady na ochranu životného prostredia. V prípade potreby zmluvné štáty spoločne hľadajú účinné globálne riešenia a spoločne pracujú na obmedzení alebo znížení vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie hospodársky primeraným spôsobom. Keď strana posudzuje navrhované opatrenia v oblasti životného prostredia, mala by vyhodnotiť možné negatívne vplyvy na vykonávanie práv stanovených v Dohode, a ak sa tieto opatrenia prijmú, mala by prijať primerané kroky na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov. Na žiadosť jednej strany poskytne druhá strana opis takéhoto hodnotenia a krokov na zmiernenie. Ak sa zavedú opatrenia na ochranu životného prostredia, musia sa dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva. Pri zavádzaní nových povinných prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách, kde počet pohybov civilných podzvukových prúdových lietadiel v kalendárnom roku presahuje 50 000, v tom prípade sa postupuje nasledovným spôsobom. Príslušné orgány strany Dohody poskytnú príležitosť na zohľadnenie stanovísk zainteresovaných strán v rozhodovacom procese. Oznámenie o zavedení akéhokoľvek nového prevádzkového obmedzenia sa sprístupní druhej strane najneskôr 150 dní pred nadobudnutím platnosti tohto prevádzkového obmedzenia. Na žiadosť tejto druhej strany sa jej bezodkladne poskytne správa vysvetľujúca dôvody zavedenia prevádzkových obmedzení, s uvedením environmentálneho cieľa stanoveného pre dané letisko a opatrení, ktoré sa zvažovali na dosiahnutie tohto cieľa. Táto správa musí obsahovať relevantné vyhodnotenie pravdepodobných nákladov a prínosov rôznych zvažovaných opatrení. Nakoniec prevádzkové obmedzenia nesmú byť diskriminačné, reštriktívnejšie než je potrebné na dosiahnutie environmentálneho cieľa stanoveného pre dané letisko a svojvoľné.

Strany podporujú výmenu informácií a pravidelný dialóg medzi odborníkmi, s cieľom zintenzívniť spoluprácu v oblasti vplyvu medzinárodnej leteckej dopravy na životné prostredie a jeho zmiernenia vrátane výskumu a vývoja ekologickej

¹⁹ Bližšie pozri kapitolu 2.3.8.

leteckej technológie, zlepšenia vedeckých poznatkov týkajúcich sa vplyvu emisií z leteckej dopravy s cieľom zvýšiť informovanosť v rámci politických rozhodnutí. Inovácie v oblasti manažmentu letovej prevádzky, výskumu a vývoja udržateľných alternatívnych palív pre leteckú dopravu a výmeny názorov na problémy a možnosti na medzinárodných fórach týkajúcich sa vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie sa takisto uvádzajú v Dohode. Ak o to strany požiadajú, spoločný výbor s pomocou odborníkov vypracuje odporúčania zamerané na riešenie problematiky prípadného prekryvania trhových opatrení týkajúcich sa emisií, ktoré uplatňujú strany, a zabezpečenia súladu medzi nimi s cieľom zabrániť zdvojeniu opatrení a nákladov a čo najviac znížiť administratívnu záťaž leteckých spoločností. Vykonávanie takýchto odporúčaní podlieha internému schváleniu alebo ratifikácii v závislosti od požiadaviek každej strany. Ak sa jedna strana domnieva, že záležitosť týkajúca sa ochrany životného prostredia v letectve vrátane navrhovaných nových opatrení vzbudzuje obavy z hľadiska uplatňovania alebo vykonávania tejto dohody, môže požiadať o zvolanie spoločného výboru s cieľom preskúmať predmetnú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktorých oprávnenosť sa preukázala.

3.3.3.8 Spoločný výbor

Spoločný výbor predstavuje orgán, ktorý je úzko spätý výkonom Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA. Výbor je zložený zo zástupcov štátov, ktorý sa schádza najmenej raz ročne. Predstavuje určitý kontrolný orgán, ktorého cieľom je viesť konzultácie ohľadne Dohody a vyhodnocovania jej vykonávania. Štáty na základe článku 18 Dohody môžu požiadať o zasadnutie Spoločného výboru aj prípadoch, ak sa jedná o vyriešenie otázok týkajúcich sa jej výkladu alebo vykonávania. Spoločný výbor môže skúmať len otázky týkajúce sa odmietnutia jedného z účastníkov plniť prijaté záväzky a otázky týkajúce sa vplyvu rozhodnutí upravujúcich pravidlá hospodárskej súťaže. Takéto zasadnutie sa začne v najskorší možný dátum, ale najneskôr 60 dní odo dňa prijatia žiadosti, ak sa zmluvné strany nedohodnú na inom dátume. Spoločný výbor hodnotí podľa potreby celkové vykonávanie Dohody vrátane akýchkoľvek vplyvov obmedzení leteckej infraštruktúry na vykonávanie práv, vplyvov bezpečnostných opatrení, vplyvov na podmienky hospodárskej súťaže, a to aj v oblasti počítačových rezerváčnych systémov, a akýchkoľvek sociálnych dôsledkov vykonávania dohody. Spoločný výbor takisto priebežne skúma jednotlivé otázky alebo návrhy, o ktorých sa ktorákoľvek strana domnieva, že majú alebo potenciálne môžu mať vplyv na prevádzku, napríklad konfliktne regulačné požiadavky. Hlavnými cieľmi Spoločného výboru okrem rozvíjania spolupráce medzi štátmi patrí zvažovanie potencionálnych oblastí ďalšieho rozvoja, skúmanie sociálnych dôsledkov dohody

pri jej vykonávaní, udržiavaním prehľadu o problémoch týkajúcich sa štátnych dotácií alebo podpory, na ktoré upozornila strana v spoločnom výbore. Okrem vyššie spomenutých cieľov Spoločný výbor sa zameriava aj na vypracovanie pravidiel vzájomného uznávania regulačných zistení, posilnenie spolupráce medzi príslušnými orgánmi strán v snahe rozvinúť ich jednotlivé systémy manažmentu letovej prevádzky, znížiť náklady a zlepšiť ich bezpečnosť, kapacitu a environmentálne dôsledky. Z Protokolu prijatého v roku 2010 môžeme vyčítať, že Spoločný výbor sa snaží o podporu prípravy návrhov spoločných projektov a iniciatív v oblasti bezpečnosti letectva, a to aj s tretími krajinami; o podporu výmeny nových legislatívnych alebo regulačných iniciatív a zmien na úrovni expertov, okrem iných v oblasti bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, leteckej infraštruktúry a ochrany spotrebiteľ'a. V neposlednom rade sa Spoločný výbor zaoberá po podporou prípadných konzultácií v súvislosti s otázkami leteckej dopravy, ktorými sa zaoberajú medzinárodné organizácie a ktoré sa týkajú tretích krajín, vrátane zvažovania prípadného prijatia spoločného prístupu.

Spoločný cieľ štátov spočíva v maximalizácii výhod pre spotrebiteľ'ov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu prostredníctvom rozšírenia tejto dohody o tretie krajiny. Spoločný výbor na tento účel podľa potreby skúma podmienky a postupy vrátane všetkých potrebných zmien a doplnení tejto dohody, ktoré by si vyžadovalo pristúpenie ďalších tretích krajín k tejto dohode.

3.3.3.9 Rozhodcovské konanie

Každý spor týkajúci sa vykonávania alebo výkladu Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA, a ktorý nie je vyriešený na zasadnutí Spoločného výboru, sa môže na základe dohody strán postúpiť osobe alebo orgánu na účely rozhodnutia. Ak sa strany nedohodnú, spor sa na žiadosť jednej alebo druhej zo strán predloží na rozhodcovské konanie. Rozhodcovské konanie vedie súd zložený z troch rozhodcov, pokiaľ sa sporové strany nedohodnú na inom riešení. Každá zmluvná strana vymenuje jedného rozhodcu. Títo rozhodcovia vymenujú na základe dohody tretieho rozhodcu, ktorý bude konať ako predseda rozhodcovského súdu. Ak niektorá zo strán nevymenuje rozhodcu alebo ak tretí rozhodca nie je vymenovaný, zmluvná strana môže požiadať predsedu rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva,²⁰ aby vymenoval príslušného rozhodcu alebo rozhodcov. Ak je predseda rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva

²⁰ Bližšie o Medzinárodnej organizácii civilného letectva: International Civil Aviation Organization [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

štátnym príslušníkom Spojených štátov alebo členského štátu, vymenovanie uskutoční služobne najvyššie postavený podpredseda tejto rady, ktorý nie je vylúčený z uvedeného dôvodu. Na žiadosť jednej strany môže rozhodcovský súd po svojom ustanovení požiadať druhú stranu o vykonávanie dočasných nápravných opatrení do konečného rozhodnutia rozhodcovského súdu. Na pokyn rozhodcovského súdu alebo na žiadosť jednej alebo druhej strany uskutoční zasadnutie, na ktorom rozhodcovský súd presne určí záležitosti, v ktorých sa bude rozhodovať, a konkrétne postupy, ktoré sa majú dodržiavať. Ak sa štáty nedohodnú inak alebo ak rozhodcovský súd nenariadi inak, žaloba sa podá do 30 dní od úplného utvorenia rozhodcovského súdu. Rozhodcovský súd uskutoční pojednávanie na žiadosť jednej alebo druhej strany alebo môže uskutočniť pojednávanie z vlastnej iniciatívy. Rozhodcovský súd sa usiluje o vydanie písomného rozhodnutia do 30 dní od ukončenia pojednávania, alebo ak sa pojednávanie neuskutoční, do 30 dní od podania poslednej odpovede. Platí rozhodnutie väčšiny členov rozhodcovského súdu. Zmluvné strany môžu predložiť žiadosť o objasnenie rozhodnutia do 10 dní od jeho vydania a objasnenie sa vydá do 15 dní od predloženia tejto žiadosti. Ak rozhodcovský súd rozhodne, že nastalo porušenie Dohody a zodpovedná zmluvná strana nenapraví toto porušenie alebo nedosiahne dohodu s druhou stranou o vzájomne uspokojivom riešení do 40 dní od oznámenia rozhodnutia rozhodcovského súdu, druhá zmluvná strana môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z Dohody, až kým zmluvné strany nedosiahnu dohodu o vyriešení sporu. Výdavky rozhodcovského súdu vrátane poplatkov a nákladov na rozhodcov znášajú zmluvné strany rovnakou mierou.

3.4 Ekonomický dopad liberalizácie vzdušného priestoru

Samotnému prijatiu Dohody o leteckej doprave predchádzalo vypracovanie množstva štúdií, ktoré zameriavali svoju pozornosť na to, ako by mohlo prijatie tejto dohody ovplyvniť letecký priemysel, spotrebiteľov a samotné štáty, ktoré dohodu ratifikujú. V našej práci sme použili výsledky, ktoré priniesla renomovaná štúdia od spoločnosti InterVISTAS. Hlavným cieľom štúdie bolo zhodnotiť, aký dopad, najmä ekonomický, má liberalizácia vzdušného priestoru. Priestor tu nie je venovaný iba európsko-americkej právnej úprave, ale aj právnej úprave v iných častiach sveta. Na štúdii spolupracovali spoločnosti BOEING, IATA, Európsko-americká obchodná rada, PRATT&WHITNEY, Medzinárodná letisková rada (ACI) a ďalšie. Liberalizácia leteckej dopravy sa postupne prejavuje v nových a lepších leteckých službách, na to nadväzuje zväčšenie objemu leteckej dopravy s následným ekonomickým rastom. Na konci tohto „reťazca“ pozorujeme výskyt nových pracovných pozícií. Pri pohľade na zvýšenie objemu leteckej dopravy, tak

nárast po zavedení liberalizačných pravidiel predstavuje v priemere 12 až 35%, v niektorých prípadoch tento nárast dosiahol aj hodnotu 50%, dokonca vo výnimočných prípadoch takmer 100%. Pri analýze Európskeho vzdušného priestoru, ktorý sa takisto riadi úpravou tzv. Otvoreného neba pozorujeme dvojnásobný ekonomický nárast od okamihu prijatia tejto úpravy. Výsledkom bolo vytvorenie nových 1,4 milióna pracovných pozícií. V rámci liberalizácie došlo k veľkému nárastu nízkonákladových leteckých spoločností a nových leteckých spojení. Zaujímavým postrehom je, že letecká doprava má vplyv aj na región, v ktorom sa to-ktoré letisko nachádza. Nakoľko štúdia sa spracovávala ešte pred prijatím Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA, vyplýva z nej, že liberalizáciou pravidiel medzi USA a Veľkou Britániou by sa dosiahol 29% nárast v doprave, čo by ďalej ovplyvnilo zníženie cien, vznik nových leteckých spojení a takmer 117 000 nových pracovných pozícií.²¹

Pred definitívnym schválením Dohody o otvorenom nebi zadala Európska Komisia vypracovať novú štúdiu konzultantskej firme Booz Allen Hamilton. Dopady Otvoreného neba skúma v časovom horizonte 5 rokov. Nárast počtu transatlantických pasažierov v uvedenom období špecifikuje na 26 miliónov, čo predstavuje až 50-percentný nárast. Spotrebiteľský prebytok odhaduje na 6,4-12 mld. € a predpokladá vytvorenie 22000 nových pracovných príležitostí v sektore letectva a ďalších 50000 nepriamych.²² Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO) vyhodnocuje každoročné ekonomické analýzy,²³ ktoré odrážajú aktuálne ekonomické ukazovatele ako napríklad počet prepravených osôb, veľkosť kapacít leteckých spoločností, najvyťaženejšie letiská, letecké spoločnosti. Na základe výsledkov týchto analýz však nemôžeme ich priamo spájať len s prijímaním liberalizovanej právnej úpravy.

²¹ Ekonomickú štúdiu vypracovala organizácia InterVISTAS v spolupráci s IATA, Boeing, ATAG, US-ASEAN, PATA, GE, ACI, Prt&Whitney, World Travel & Tourism Council, European-American Business Council [online]. Dostupné na: http://www.intervistas.com/downloads/Economic_Impact_of_Air_Service_Liberalization_Final_Report.pdf.

²² GRANČAY, M.: Projekt Otvorené nebo EÚ-USA a jeho ekonomické a ekologické implikácie [online]. Dostupné na: http://fmv.euba.sk/files/Otvorene_nebo.pdf.

²³ Analýza za rok 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/sustainability/Documents/Yearly-Monitor.pdf>.

3.5 Záver

Open Sky Agreements predstavujú jednoznačne pozitívny krok v leteckej doprave. Do budúcnosti je veľmi dôležité, aby štáty sveta medzi sebou rozvíjali priateľské vzťahy, ktoré vedú nielen k dobrým diplomatickým vzťahom, ale aj k vzájomnej ekonomickej prosperite. Napriek tomu, že Open Sky Agreement medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými je účinná len necelých 6 rokov, môžeme tvrdiť, že priniesla výhody pre spotrebiteľov, ktorí majú na výber z veľkého množstva leteckých spoločností, ktoré uskutočňujú transatlantické lety. Zároveň dochádza k znižovaniu cien letov, čo sa odzrkadľuje v náraste počtu prepravených osôb a tovaru. Pozitívny prínos má aj pre prepravcov, ktorým sa uľahčil vstup na trh a takisto aj ich konkurencieschopnosť. Samozrejme tieto skutočnosti majú ďalej dosah aj na tvorbu pracovných miest a celkový ekonomický progres. Pri ďalšom vývoji je potrebné, aby zmluvné strany medzi sebou komunikovali o aktuálnych problémoch, ktoré trápia letectvo, ako je napr. otázka bezpečnosti, či životného prostredia. Na základe posledných rokov môžeme tvrdiť, že liberalizácia sa nezastaví, ale bude ešte viac naberať na intenzite, a to v štátoch, ktoré sa doteraz riadia rôznymi reštriktívnymi pravidlami.

4 JEDNOTNÉ NEBO PODĽA ÚNIJNÉHO PRÁVA

Martina Grejtáková

4.1 Úvod

Väčšina z nás sa pravdepodobne nezaujíma o riadenie letovej prevádzky – ale myšlienka, že na letisku strávime viac času kvôli meškaniu ako počas samotného letu, nás možno prinúti zamyslieť sa. Aj z tohto dôvodu Európska únia (EÚ) vytvára systémy a mechanizmy za účelom unifikácie vzdušného priestoru a jeho pravidiel. Ľudia najmä v rámci Európy vďaka voľnému pohybu osôb a tovarov, eurozóny a nezamestnanosti cestujú do zahraničia viac ako v minulosti. V dnešnej dobe je veľmi jednoduché a mnohokrát aj ekonomicky nenáročné využívať služby leteckých dopravcov. Teda to, či sa budú meškania letov predlžovať, ceny zvyšovať a bezpečnosť oslabovať, sa týka nás všetkých. Je potrebné si uvedomiť, že tak, ako čoraz viac narastá počet áut na cestách, narastá aj počet letov, a to negatívne vplýva aj na životné prostredie. Objavuje sa teda problém stále viac prehusteného vzdušného priestoru nad Európou v dôsledku komplikovaného systému riadenia letovej prevádzky. Aj preto sme sa rozhodli v tejto práci predstaviť najmä vyššie spomenuté problémy a kroky, ktoré EÚ podniká na to, aby im zabránila. Všetky kroky EÚ v tejto oblasti smerujú k vytvoreniu vzdušného priestoru bez hraníc nazývaného Jednotné európske nebo.¹ Jednotné európske nebo má za cieľ postarať sa o to, že lety budú ohľadupľnejšie k životnému prostrediu, čo umožní aj zvýšenie počtu letov cez náš vzdušný priestor. Pre rozdelený vzdušný priestor lietadlá nelietajú medzi letiskami po priamej línii. V skutočnosti má priemerný let o 42 km viac, ako je nevyhnutné, čo predlžuje dobu trvania cesty a spôsobuje produkciu ďalších 5 miliónov ton CO₂ za rok.²

4.2 Historický vývoj pojmu a právnej úpravy vzdušného priestoru

4.2.1 Vzdušný priestor v medzinárodnom práve verejnom

„Vzdušný priestor nad štátnym územím suchozemským, jeho vnútornými vodami, ako i jeho prípadnými teritoriálnymi vodami, úplne podlieha územnej suverenite daného štátu, a teda jeho využívanie cudzími lietadlami tu pojmovo neprichádza do úvahy. Vzdušný priestor nad morskými vodnými plochami, ovládanými režimom *rei communis*, nepodlieha územnej suverenite žiadneho štátu, a teda

¹ The Single European Sky (SES).

² Nebo bez hraníc [online]. Dostupné na:

http://ec.europa.eu/consumers/europadiary/sk/environment/sky+++_limit_sk.htm.

lietanie je bez akéhokoľvek obmedzenia prípustné nad voľným morom, ako i vodami pevninskej plytčiny, výlučnej ekonomickej zóny a pásma priľahlých vôd (*contiguos zone*).“³ Takto, pomerne striktné vymedzený právny režim vzdušného priestoru nad štátnym územím má od počiatku svoje racionálne dôvody. Súkromnoprávna zásada *cujus est solum est usque caelum et ad inferos* (pozn. autora: ten kto vlastní zem, vlastní aj to, čo sa nachádza nad a pod ňou), bola diktovaná štátmi najmä kvôli národnej bezpečnosti a integrite neutrálnych štátov v čase ozbrojeného konfliktu. K tomuto faktoru môže pristúpiť aj snaha predísť leteckému prieskumu vzdušného priestoru nad štátnym územím potenciálnymi nepriateľmi, strach z útoku a ekonomická hodnota udelenia práva preletu na komerčné účely.⁴ Medzi prvé najvýznamnejšie multilaterálne medzinárodné zmluvy upravujúce letecké právo patrí najmä Parížsky a Chicagsky dohovor. Systém založený na *Parížskom dohovore* (1919) bol systémom európskym. Chicagsky dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (1944) v podstate prevzal predchádzajúce úpravy vo forme 96 článkov. A tak parížsky i havanský boli *Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve* (publikovaným pod č. 147/1947 Sb.) nahradené, a to v r. 1947, kedy táto nová úprava vstúpila do platnosti. Avšak ani nová úprava nebola schopná obsiahnuť problematiku prevádzky komerčných liniek. Preto Chicagská konferencia prijala texty dvoch alternatívnych dohôd o danej otázke. Prvá z nich, *Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave*, resp. dohoda o piatich slobodách, nebola úspešná. Opodstatnená bola druhá úprava, a to *Dohoda o medzinárodnej leteckej službe prepravnej*, alebo aj Dohoda o dvoch slobodách. Táto zmluvne zakotvila právo preletu bez pristátia a právo pristátia z technických dôvodov. Neľahkú cestu k unifikácii vnútroštátnych úprav jednotlivých štátov dláždili aj *Varšavský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel v medzinárodnej leteckej preprave* (1929) a *Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel v medzinárodnej leteckej preprave* (1999).⁵ Letecká doprava je tiež výrazne regulovaná na národnej úrovni, zaoberajúca sa tak bezpečnosťou, ako aj ekonomickými záležitosťami. Vo viacerých jurisdikciách je výrazný proces liberalizácie vzdušného priestoru, no asi najvýraznejší je v EÚ, v USA a medzi nimi.⁶

³ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P.: Mezinárodní právo veřejné, Praha: C. H. Beck, 2008, s. 282-283.

⁴ BROWNLIE, I.: Principles of Public International Law, 4. vydanie, New York: Clarendon Press Oxford, 1990, s. 119.

⁵ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P.: Mezinárodní právo veřejné, Praha: C. H. Beck, 2008, s. 285-288.

⁶ TOMAS, L.: Air Law. In: WOLFRUM, R. (ed.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, vol. 1. Oxford: Oxford University Press, 2012, s. 234.

4.2.2 Vzdušný priestor a letecká doprava v EÚ

Už v predchádzajúcej podkapitole sme spomenuli výrazný proces liberalizácie leteckej dopravy najmä v Európskej únii. Avšak, vzhľadom na rozdiely, sa zakladajúce členské štáty EÚ (ES) nedokázali dohodnúť na konkrétnom vecnom rámci spoločnej dopravnej politiky. Tieto rozdiely sa zakladali najmä na odlišných záujmoch členských štátov, nechcote čiastočne postúpiť svoju suverenitu, a teda na neúspešnom hľadaní kompromisov. Situácia sa zásadne zmenila v polovici 80. rokov vďaka dvom skutočnostiam. Jednak v dôsledku úspešnej žaloby Európskeho parlamentu na nečinnosť Rady v oblasti dopravy, jednak vďaka Jednotnému európskemu aktu,⁷ ktorý umožnil Rade prijímať rad opatrení v oblasti dopravy väčšinou hlasov. V poslednej dobe je v rámci dopravnej politiky prioritou prijímanie opatrení, ktoré sa týkajú bezpečnosti a kvality dopravných služieb. Opatrenia prijímané podľa čl. 71 SES sú spravidla prijímané zvlášť pre jednotlivé druhy dopravy.⁸ Až v roku 1992 postupne dochádzalo k liberalizácii a otvoreniu trhu leteckej dopravy pre dopravcov z členských štátov, a to prostredníctvom tzv. 3. balíka liberalizačných opatrení. Jadrom 3. balíka sú tri nariadenia, a to 2407 – 2409 z roku 1992.⁹ Cesta k optimálnemu otvoreniu a pomyselnému prepojeniu vzdušného priestoru jednotlivých štátov EÚ bola trnitá a častokrát prerušovaná. O zavŕšení tohto procesu nemožno hovoriť ani v súčasnosti. Avšak na priblíženie k vytvoreniu jednotného únijskeho trhu leteckej dopravy – Jednotného európskeho neba – sa začiatkom 21. storočia pripravovalo prijatie nariadenia, na základe ktorého by došlo k spoločnej kontrole a riadeniu letovej prevádzky a priestorov EÚ. Taktiež pre oblasť leteckej dopravy bol prijatý rad opatrení sledujúcich zvýšenie jej bezpečnosti. Jedná sa predovšetkým o nariadenie 1592/2002,¹⁰ na ktorého základe bola zriadená Európska agentúra pre leteckú bezpečnosť. Toto nariadenie tiež stanovuje presné pravidlá pre certifikáciu a údržbu leteckej techniky. Nariadenie 2320/2002¹¹ v priamej nadväznosti na teroristický útok zo dňa 11. septembra 2001 zavádza niektoré kontrolné

⁷ Jednotný európsky akt je medzinárodná zmluva, ktorá bola podpísaná 17. februára 1986 v Luxemburgu a 28. februára 1986 v Haagu. Účinnosť nadobudla 1. júla 1987 [online]. Dostupné na: <http://www.nrsr.sk/web/Static/sk-SK/EU/Doc/jednotny-europsky-akt.pdf>.

⁸ TICHÝ, L., ARNOLD, R., SVOBODA, P., ZEMÁNEK, J., KRÁL, R.: *Evropské právo*, 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, s. 681-682.

⁹ Nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov, Nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva, Nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva.

¹¹ Nariadenie (ES) č. 2320/2002 Európskeho parlamentu a Európskej Rady zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva

mechanizmy k zvýšeniu bezpečnosti leteckej prepravy.¹² Na základe vyššie uvedených skutočností možno konštatovať, že EÚ vynakladá značné úsilie na čoraz výraznejšiu harmonizáciu medzi jednotlivými členskými štátmi. Zameriava sa na oblasti bezpečnosti, šetrenia prostriedkov a zjednodušenia voľného pohybu v rámci územia členských štátov.

4.3 Cesta k Jednotnému európskemu nebu (*The Single European Sky*)

4.3.1 Systém riadenia letovej prevádzky a organizácia Eurocontrol

V lete v roku 2002 sa dostali do pozornosti verejnosti dva aspekty európskeho riadenia letovej prevádzky(ATC). Prvým bola tragická kolízia nad švajčiarsko-nemeckou hranicou.¹³ Druhým bola protestná akcia kontrolórov európskej letovej prevádzky ohľadom idey Jednotného európskeho neba. S poukazom na nemeckú tragédiu uvádzame, že služby ATC sa vykonávajú za účelom vzájomného oddelenia lietadiel, organizácie a vykonávania prúdu vzdušnej premávky a poskytovania informácií a ďalšej podpory pre pilotov. Táto práca je zameraná na objasnenie pojmu Jednotné nebo a na preskúmanie jeho možných dopadov na voľný trh. Preto sa v tejto práci zameriame na ATC pre civilné lietadlá, hoci aj vzťahy s vojenským ATC sú veľmi dôležité. ATC je komplikovaným systémom a rozmer bezpečnosti bol preň vždy prvoradým. Je potrebné uvedomiť si, že problémy niektorých analytikov skúmajúcich vzťahy v ATC pramenia z chýbajúcich spoločných základov. Existujú veľké rozdiely medzi štátmi vo filozofii riadenia letovej prevádzky (ATC). ATC využíva „sektory“, t.j. objemy vzdušného priestoru, zásadne stovky kilometrov štvorcových a vertikálne niekoľko tisíc stôp – celé pod kontrolou riadiaceho tímu a s nízkym počtom ciest. Formálne pravidlá zahrňujú napríklad minimálnu povolenú vzdialenosť medzi lietadlami. Lietadlá v riadenom vzdušnom priestore musia byť pilotované ľuďmi na to vyškolenými. Centrá riadenia letovej prevádzky sa môžu považovať za centrá spracúvajúce informácie. Poskytovateľ riadenia letovej prevádzky je zväčša verejnoprávna organizácia. Ako sme už vyššie uviedli, ešte existujú značné rozdiely medzi štátmi v rámci regulačných nastavení. ATC má už európsku dimenziu, a to prostredníctvom „Eurocontrol – u“. Pokrýva väčšinu európskych štátov, a teda je geografickou rozlohou rozsiahlejší ako Európska únia (Európske spoločenstvo).¹⁴ Možno teda konštatovať, že ATC je služba poskytovaná pracovníkmi riadenia letovej prevádzky na zemi, ktorí koordinujú lietadlá na zemi

¹² TICHÝ, L., ARNOLD, R., SVOBODA, P., ZEMÁNEK, J., KRÁL, R.: Evropské právo, 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, s. 683.

¹³ Dňa 2. júla 2002 zahynulo najmenej 95 ľudí pri zrážke dopravného lietadla Tupolev a nákladného Boeingu nad južným Nemeckom vo výške asi 12000 metrov.

¹⁴ BROOKER, P.: Single sky and free market. In: Economic Affairs. 2003, Vol. 23 Issue 2, s. 45-46.

i vo vzduchu. V závislosti od typu letu, ATC môže vystaviť inštrukcie, ktoré piloti musia vykonať, alebo iba letové informácie k napomáhaniu pilotom vykonávať činnosť vo vzdušnom priestore. Takýmto spôsobom za plynulosť toku letovej prevádzky vo vzdušnom priestore v podmienkach Slovenskej republiky zodpovedá štátny podnik Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky.¹⁵

Druhým dôležitým pojmom na ceste k Jednotnému nebu je už spomínaný Eurocontrol. Eurocontrol je medzinárodná organizácia založená v roku 1960, tvorená štátmi európskeho regiónu, vrátane Európskeho spoločenstva, ktoré sa stalo členom v roku 2002. Eurocontrol úzko spolupracuje s členskými štátmi, dodávateľmi služieb letovej navigácie, s civilnými a vojenskými užívateľmi vzdušného priestoru, letiskami, priemyslom vzdušného priestoru, s profesionálnymi organizáciami a Európskymi inštitúciami. Títo partneri z rôznych oblastí sú zapojení do vládnych štruktúr korporácie na každej úrovni. Eurocontrol zakladá svoju rozhodovaciu činnosť a manažment na princípoch dôslednej správy, transparentnosti a partnerstve. Je rozdelený na vládnuce, výkonné a poradné orgány.¹⁶ Európska komisia úzko spolupracuje s Európskou organizáciou pre bezpečnosť letovej navigácie (Eurocontrol) na dosiahnutie cieľov Jednotného európskeho neba. Rozvoj Jednotného európskeho neba prostredníctvom zavádzania pravidiel, bude profitovať z odborného posudku Eurocontrol – u. Spolupráca je dôležitá najmä kvôli vylúčeniu duplicitných úkonov oboch partnerov. Európska únia sa stane členom Eurocontrol – u, momentálne je jeho členstvo na provizórnej báze. Keď všetky členské štáty Eurocontrol – u ratifikujú prístupový protokol, získa EÚ úplné členstvo.¹⁷ Treba pripomenúť, že Eurocontrol nemá právnu silu riadenia a regulácie. Funguje na základe dohody medzi ministrami dopravy jednotlivých štátov. Eurocontrol rozvíja, usporadúva a plánuje implementáciu krátko a dlhodobých stratégií paneurópskeho riadenia letovej prevádzky a s nimi akčné plány. Tieto spočívajú v spolupráci štátov zahŕňajúcej vnútroštátne regulatívy, služby dodávateľov letovej navigácie, civilných a vojenských užívateľov vzdušného priestoru, priemysel a ďalšie európske inštitúcie. Práca Eurocontrol-u zahŕňa celý rozsah operácií letovej navigácie – od strategického a taktického riadenia až po školenia riadiacich pracovníkov. Zahŕňa miestne riadenie vzdušného priestoru, rozvoj bezpečnostne osvedčených technológií a postupy a vyberanie letových navigačných poplatkov. Eurocontrol dodával služby v oblasti riadenia letovej prevádzky, tieto aktivity však

¹⁵ Letové prevádzkové služby [online]. Dostupné na: http://www.lps.sk/generate_page.php?page_id=131.

¹⁶ About EUROCONTROL [online]. Dostupné na: <http://www.eurocontrol.int/about-eurocontrol>.

¹⁷ Air, Co-operation with Eurocontrol [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/co-operation_eurocontrol_en.htm.

boli obmedzené na operácie týkajúce sa Maastrichtského centra. Tieto operácie predchádzajú preťaženiu vo vzdušných sektoroch a táto aktivita je kľúčová pre spoluprácu medzi Eurocontrol-om, dodávateľmi riadenia letovej prevádzky(ATC) a aerolíniami. Eurocontrol vyberá poplatky za lety od aerolínií.¹⁸

Z vyššie uvedených poznatkov usudzujeme, že tak ATC, ako aj Eurocontrol mali, majú a domnievame sa, že aj budú mať v rámci riadenia vzdušného priestoru veľký význam. Nemaľým podielom prispievajú aj k rozvoju samotnej koncepcie iniciatívy Jednotného európskeho neba, a preto sa s týmito pojmami budeme stretávať aj v nasledujúcich častiach práce.

4.3.2 SES – Iniciatíva Európskej komisie a jej vyhliadky

Európska komisia zastáva názor, že závažné opatrenia sú ešte stále potrebné na implementáciu systému ATC do vnútorného trhu a na zaistenie vytvorenia Jednotného európskeho neba. V tomto kontexte, Komisia považuje za opatrenia nielen tie, ktoré sú technického charakteru, ale kolektívne riadenie vzdušného priestoru, ktoré by malo dovoliť reorganizáciu jeho štruktúr. Podstatná je samozrejme aj spolupráca s organizáciami. Najmä Eurocontrol by mal naďalej hrať významnú rolu v realizácii opatrení, z dôvodu skúseností, ktorými disponuje. Nemôže byť vylúčené, avšak členské štáty Eurocontrol-u, ktoré nie sú členmi EÚ by si nemuseli priať byť súčasťou reorganizácie.¹⁹ Zodpovednosť EÚ v oblasti dopravy zahŕňa odstránenie bariér a zabezpečenie slobody dodávania prepravných a nákladných služieb naskrz jej štátmi. V podstate, cieľom je “zreorganizovať” národné monopoly riadenia letovej prevádzky tak, že sa bude môcť uskutočňovať cenová konkurencia. Pointou nie je vytvoriť európsky monopol, ale odstrániť prekážky konkurencie medzi dodávateľmi služieb ATC. Na dosiahnutie tohto cieľa je žiadúce poskytnúť normotvornú právomoc európskej inštitúcii v rámci politiky ATC: ak sa toto nepodarí, konkurencia ostane na úrovni úvah a dohadov. Jednotné európske nebo je iniciatíva Európskej komisie, formálne spustená začiatkom roku 2002. Nasledovalo niekoľko rokov dozrievania, s cieľom vstúpenia do platnosti koncom roka 2004. Citujeme komisára pre energiu a dopravu: “cieľom je podporiť bezpečné, efektívne a dynamické využívanie európskeho vzdušného priestoru, odzrkadľujúc jednotný trh leteckých služieb.” Hlavnými bodmi sú:

- skĺbiť riadenie vzdušného priestoru jednotlivých štátov
- ustanoviť silného komunitárneho regulátora

¹⁸ BROOKER, P.: Single sky and free market. In: Economic Affairs. 2003, Vol. 23 Issue 2, s. 46-47.

¹⁹ Traffic management: the creation of the Single European sky [online]. Dostupné na: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24219_en.htm.

- postupná integrácia civilného a vojenského riadenia
- medzinárodné prepojenie medzi EÚ a Eurocontrol-om
- zavedenie adekvátnej modernej technológie
- lepšia koordinácia politiky ľudských zdrojov.

Iniciatíva Jednotného neba má nevyhnutne dopad na obranu, bezpečnosť a zahraničné záležitosti, nad ktorými majú štáty kontrolu. Tu sa zameriavame na trhové aspekty Jednotného neba. Komisia nahliada na vzdušný priestor ako na všeobecnú výhodu, ktorá by mala byť riadená kolektívne, nepretržite, bez ohľadu na hranice, s ohľadom na uspokojenie všetkých civilných i vojenských užívateľov a na optimalizáciu riadenia letovej prevádzky. Keďže pôvodné usporiadanie vzdušného priestoru je na národnej úrovni, môže to odvádzať pozornosť štátov od zohľadňovania záujmov susedných štátov. Vzhľadom na vyššie uvedené body Komisie, centrálna organizácia by mala mať zodpovednosť za riadenie európskeho vzdušného priestoru na oboch strategických a taktických úrovniach, to znamená:

- zlučovanie národných oblastí na vytvorenie jednotného európskeho vyššieho vzdušného priestoru
- budovanie organizácie vyššieho vzdušného priestoru na princípoch flexibility a efektivity
- definovanie vyššieho vzdušného priestoru zónami ATC založenými viac na operatívnej efektivite ako na národných hraniciach.

“Vyšší vzdušný priestor” je technická kategória vzdušného priestoru, vyjadrujúca oblasť vo vzdušnom priestore vo výške letu mimo úrovni vzlietania a pristávania. S ohľadom na služby letovej prevádzky, členské štáty si ponechávajú právomoc určiť dodávateľov týchto služieb, ktorí musia podnikat’ v monopolných podmienkach v špecifickom vzdušnom priestore nad ich štátnym územím.

Aké sú vyhliadky Jednotného neba? Pochopiteľne tým, že je daná rozhodovacia právomoc EÚ, najmä záležitosti obrany, suverenity a obchodných vzťahov v najširšom slova zmysle, sú posudzované ako najlepšie možné spoločné ciele Jednotného neba. Rozhodovaciú právomoc týkajúcu sa ustanovenia ATC si ponechávajú štáty. Tlak zo strany zákazníkov – pasažierov a aerolínií – by mohol pomôcť v procese vylepšovania rastu a efektivity projektu Jednotného neba. Na jeho návrhoch sa zákazníci zúčastňujú len málo. V júni 2002 ešte nebolo jasné, ako budú pravidlá Jednotného neba zavedené do praxe – ale už bolo jasné, že bude potrebné ich uviesť. Tak Komisia ako aj Organizácia Eurocontrol zohrávajú určitú úlohu v rámci leteckej dopravy v EÚ, ale je nutné najmä určiť organizačné a právne záležitosti. Dôležitý krok sa uskutočnil 8. októbra 2002 v Bruseli, kedy sa EÚ

spojila s Eurocontrol-om tak, že bol podpísaný prístupový protokol,²⁰ ktorý je momentálne v procese ratifikácie členskými štátmi EÚ a Eurocontrol-u. Ako sa budú organizačné štruktúry a aktivity v oblasti Eurocontrol-u vyvíjať – bude fungovať efektívne spolu s Komisiou a integrovanými procesmi EÚ? 5. decembra 2002 boli návrhy Jednotného neba prijaté Radou dopravy EÚ.²¹

4.3.3 Európa platí vysokú cenu za roztrieštenosť vzdušného priestoru nad jej územím

Členovia EÚ sa 11. júna 2002 dohodli na harmonizácii riadiacich systémov letovej prevádzky v snahe odstrániť meškania aerolínií. Plán vytvorí Jednotné európske nebo, ktoré zjednoduší letové dráhy odstránením mnohých národných hraníc, ktoré momentálne rozdeľujú vzdušný priestor nad členskými štátmi. “Vďaka dnešnej dohode, Európske nebo už viac nebude mozaikou, ale súvislým priestorom, prinášajúcim výhody všetkým Európanom,” uviedol európsky komisár dopravy, Loyola de Palacio. Flemming Hansen, dánsky minister dopravy, ktorý predsedal stretnutiu, uviedol, že tento plán by mal skrátiť časy letov a znížiť spotrebu paliva. “Bude výhodou pre aerolínie, cestujúcich i pre životné prostredie,” potvrdil.²² Tento projekt dláždi cestu vedúcu od šestnástich európskych letových riadiacich systémov k jednému novému rámcu. Očakáva sa, že výhodami bude menej meškaní v Európe, lepšia komunikácia v rámci letovej prevádzky medzi členskými štátmi, liberalizácia vzdušného priestoru a zníženie cien služieb letovej prevádzky. Ako sme už spomenuli, iniciatíva projektu Jednotného neba smeruje najmä k obmedzeniu meškaní letov, k skráteniu časov letov vytváraním priamejších ciest a pomáha nárastu letovej prevádzky. Eurocontrol, ktorého členská základňa je širšia ako tá Európskej únie a zahŕňa 31 štátov, ostane partnerom Európskej komisie, predstavujúcej výkonnú moc, vo veciach inovácie a vylepšovania Európskeho riadenia letovej prevádzky.²³ Legislatívny návrh sa musel vrátiť do Európskeho parlamentu do druhého čítania. Schôdza EÚ, ktorá zdieľa zákonodarnú moc v danej záležitosti s vnútroštátnymi vládami, odobrila plán Jednotného neba v prvom čítaní s pripomienkami.²⁴ Ben Van Houtte postrehol, že meškania letov, ktoré ohrozujú európsku politiku leteckej dopravy, pramenia zo zastaranej roztrieštenosti vzdušného priestoru. V priemere 17% európskych letov má meškanie viac ako 15 minút. Konštatuje potrebu

²⁰ Protocol on the Accession of the European Community to the EUROCONTROL Convention.

²¹ BROOKER, P.: Single sky and free market. In: Economic Affairs. Jun2003, vol. 23 Issue 2, s. 47-50

²² HOTTEN, R.: Vote heralds way for single sky in Europ, In: Times, The United Kingdom. 2002, s. 33.

²³ SPARACO, P.: Europe Targets 2004 For ‘Single Sky’ ATM. In: Aviation Week & Space Technology, 2002, vol. 157 Issue 25, s. 47.

²⁴ HOTTEN, R.: Vote heralds way for single sky in Europe. In: Times, The United Kingdom. 2002, s. 33.

vzdušného priestoru ako spoločného zdroja, ku ktorému majú prístup všetci užívatelia. Na základe dohody ratifikovanej ministrami dopravy členských štátov EÚ, Jednotné európske nebo vytvorí „funkčné bloky“ namiesto národných vzdušných priestorov. Konsolidácia národných letových zón a rozvíjajúce sa preklopenie politických hraníc po prvý krát budú znamenať vzdanie sa zvrchovanosti nad vzdušným priestorom jednotlivých štátov. Podľa úradníkov Európskej komisie, vylepšený európsky vzdušný priestor bude vyžadovať hlbšiu integráciu civilného i vojenského riadenia letovej prevádzky (ATM).²⁵ Rozloženie vzdušného priestoru ostáva v rukách členských štátov, zatiaľ čo Európska komisia zastrešuje a dohliada na proces reformy. Aj keď, štáty súhlasili s tým, že Eurocontrol, regionálny ATM koordinátor, bude pozvaný do Výboru ako pozorovateľ či odborník. Parlament sa dožadoval, aby Eurocontrol dostal oficiálny status pozorovateľa, no našli prijateľný kompromis v podobe vzdušného priestoru navrhnutého na základe technických rád od Eurocontrol-u. Francúzsko a štátny dodávateľ ATS upodozrievali návrhy Jednotného neba, vnímajúc ich ako trójskeho koňa na privatizáciu dodávateľov na ovládnutie európskeho riadenia letovej prevádzky(ATM).²⁶ Podľa nášho názoru sú obavy Francúzska opodstatnené, no nahliadame na problematiku z pozície väčšieho verejného blaha, a teda nemôžeme súhlasiť. Myslíme si, že existujú mechanizmy zamedzujúce nežiadúcim účinkom systému Jednotného neba. Navyše prínos v podobe zvýšenej bezpečnosti, väčšej plynulosti leteckej dopravy, šetrenia financií a životného prostredia v celej Európe prevažuje nad záujmami Francúzska. Generálny riaditeľ Eurocontrol-u Victor Aguado zdôrazňuje, že projekt Jednotného neba je už 40 rokov oneskorený. „Nepotrebujeme čakať do roku 2020. Kroky na dosiahnutie efektivity môžu byť urobené už dnes a 600 miliónov eur môžu byť použité o 5 – 6 rokov,“ uviedol. Olaf Dlugi, predseda výkonného výboru iniciatívy SESAR (Single European Sky ATM Reasearch), potvrdzuje, že zlepšovacie návrhy v európskom ATM môžu byť okamžite zavádzané. „Je veľa vecí, ktoré môže SESAR urobiť, ale bez politickej vôle jednotlivých štátov, to bude nemožné“. Daniel Calleja Crespo, riaditeľ Európskej komisie pre leteckú dopravu, tvrdí, že od marca 2004 sa už toho dosiahlo dosť, no ešte ostáva veľa: „Potrebujeme pokračovať s inštitucionálnou reformou a závažné záležitosti musia byť riešené vládami. Európa platí vysokú cenu za roztrieštenosť. Je tu obrovský priestor na zlepšenie.“²⁷

²⁵ SPARACO, P.: Europe Targets 2004 For 'Single Sky' ATM. In: Aviation Week & Space Technology, 2002, vol. 157 Issue 25, s. 47.

²⁶ BAKER, C.: Single Sky set for lift off. In: Airline Business, 2004, vol. 20, Issue 1, s. 16.

²⁷ EZARD, K.: Europe yearns for Single Skies. In: Airline Business, 2007, vol. 23, Issue 5, s. 16.

4.3.4 Ciele Jednotného neba v znamení šetrenia financií, životného prostredia a bezpečnosti

Projekt Jednotného európskeho neba má stanovené ciele v mnohých oblastiach, no jeho piliere sú zamerané najmä na šetrenie financií, ochranu životného prostredia a v neposlednom rade na bezpečnosť. Tieto zahŕňujú zjednodušenie a zlepšenie letových dráh, skrátenie trvania letov a tým šetrenie paliva, atď.

„Zelené spoločnosti“ vyvíjajú nový tlak na Európu v rámci integrácie ATC. Vysoké ceny paliva a volanie verejnosti po znížení dopadov leteckej dopravy na životné prostredie môžu fungovať ako tzv. motor Európy, aby konečne implementovala jej iniciatívu Jednotného európskeho neba po rokoch mnohých slov, ale nepatrného pokroku. Európa sa už desaťročia pokúšala strhnúť pomyselné múry, ktoré členia jej vzdušný priestor, ale absentovala politická vôľa prekonať protekcionizmus členských štátov vo veciach, ako je zabezpečenie národných dodávateľov služieb letovej navigácie alebo v odvracaní vojensky kontrolovaného vzdušného priestoru obmedzeniami pre aerolínie. Výsledkom bolo neefektívne využívanie vzdušného priestoru, vyúsťujúce do prebytočnej spotreby paliva (a spojený s produkciou oxidu uhličitého) a do vyšších nákladov. Európska komisia, autor nového balíka reforiem, odhaduje, že európske aerolínie ušetria celkovo 2-3 milióny eur ročne, ak budú tieto opatrenia implementované. Aj napriek eskalujúcemu tlaku na realizáciu krokov, bude ešte nejaký čas trvať, aby sa všetky body návrhov Európskej komisie dostali do platnosti. Kvôli európskemu legislatívnemu procesu, nová regulácia by vstúpila do platnosti do roku 2010. A v niektorých oblastiach možno aj neskôr. Európska komisia chce, aby projekt SES bol realitou v roku 2012. Prvá väčšia prekážka prichádza v októbri. Napriek diskusiám ministrov dopravy jednotlivých štátov, návrh SES argumentuje tým, že bol spustený pred štyrmi rokmi a nikdy sa nevzdal; to smeruje k poskytnutiu schopnosti optimalizovať cesty v Európe bezhraničným spôsobom. Nový návrh je vybudovať štyri oblasti: výkon, modernizácia prostredníctvom programu SESAR, rast letiskovej kapacity a bezpečnosť. Na margo návrhov v rámci SES II európsky komisár pre dopravu, Antonio Tajani, uvádza: „Naším cieľom je zabezpečiť, aby mali cestujúci väčšie šance včasných priletov. Zároveň, tento balík nám pomôže distribuovať bezpečnejšie a pre prírodu priaznivejšie lietanie, pri vytváraní väčšej kapacity,“ potvrdzuje. Návrhy boli úspešne prijaté. „Toto je najlepšia cesta udržania našej vysokej úrovne bezpečnosti a zároveň zlepšenia efektivity.“ uviedol Schulte-Strathaus.²⁸

²⁸ WALL, R.: Second chance for single sky. In: Aviation Week & Space Technology. Paris: 2008, vol. 168 Issue 26, s. 28-29.

V období 21. storočia je modernou a diskutovanou téma životného prostredia a jeho ochrany. Projekt SES neopomína ani túto oblasť, vychádzajúc aj z nasledujúcich faktov. Ak zahrňujeme letectvo do obchodovania s európskymi emisiami bez implementácie Jednotného európskeho neba bola by podlomená schopnosť obnovy flotíl aerolínií. Vo svetle narastajúcej požiadavky mobility, letecký priemysel musí odpovedať na nové výzvy politiky životného prostredia zamerané na budúcu redukciu emisií skleníkových plynov, hlukovú záťaž a spotrebu energie. Hľadáním rovnováhy medzi ekonomickými záujmami a environmentálnou zodpovednosťou, ostáva vedúce postavenie nášmu priemyslu. Nanešťastie, nebo nad Európou je ešte stále roztrieštené a, ako následok, lety trvajú až o jednu tretinu viac ako by mali. Iba Jednotné európske nebo môže pomôcť redukovať prietahy pri vzlietaní a pristávaní. Ale Jednotné nebo by nie len obmedzilo meškania pre cestujúcich, tiež by odstránilo značnú časť nepotrebných emisií oxidu uhličitého z atmosféry. A tak Európska komisia prijala druhý legislatívny balík v júni 2008. Podľa Fallowsa pomalý proces racionalizácie a modernizácie európskeho rozdrobeného vzdušného priestoru urobil znamenitý krok vpred. Nikto by nemal zabúdať, že SES je najväčší projekt ochrany životného prostredia. Európski politici by si mali uvedomiť, že SES je úzko spätý s ich snahami dosiahnuť ciele v oblasti klimatických zmien. Zatiaľ čo obchodovanie s emisiami bude mať dopad iba na leteckú dopravu v prípade, že sa implementuje celosvetovo, globálny problém nemôže byť vyriešený lokálnym riešením. Aerolínie rozvinuli komplexnú stratégiu zahrňujúcu zelenú technológiu, najlepšiu prax a absolútnu potrebu zlepšenia efektivity európskeho riadenia letovej prevádzky prostredníctvom SES.²⁹

4.4 Jednotné európske nebo II a Jednotné európske nebo 2+

Projekt Jednotného európskeho neba sa na prvý pohľad môže zdať nedosiahnuteľný. Európska komisia pridáva nové a nové ciele tohto projektu. Právna regulácia sa snaží prispôbiť aktuálnej spoločenskej situácii a problémom. Preto sa v súčasnosti stretávame s pojmami SES II a neskôr aj SES2+, ktoré môžeme zjednodušene nazvať akýmisi novelizáciami SES I. K pôvodným nosným pilierom iniciatívy pristupujú ďalšie, ktoré sa snažia riešiť nové problémy, resp. nachádzajú nové, efektívnejšie riešenia pre dlhotrvajúce prekážky vo vytvorení Jednotného európskeho neba.³⁰

²⁹ FALLOWS, J.: Unite Europe's skies. In: *Airline Business*. 2008, vol. 24 Issue 8, s. 98-98.

³⁰ Air, Single European Sky 2+ [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.htm.

Pre porovnanie sa v nasledujúcich vetách budeme venovať cieľom SES o 4 roky neskôr, t.j. v časovom horizonte roku 2012. Projekt SES je zameraný na reformu európskeho roztriešteného systému riadenia letovej prevádzky (ATC) – ešte stále založený na ohraničených národných vzdušných priestoroch – na deväť multinacionálnych funkčných blokov vzdušného priestoru (FABs), ktoré budú pokrývať vyšší vzdušný priestor nad kontinentom. Potenciálne výhody sú menej byrokracie, nižšie ceny pre aerolínie a zredukované emisie, keďže letové dráhy sú priamejšie. Posledný z benefitov sa stáva dôležitejším od 1. januára 2012, kedy nadobúda účinnosť kontroverzná Schéma obchodovania s emisiami EÚ, teda s daňami za mieru znečistenia tými-ktorými aerolíniami. Oficiálne závery Európskej komisie a Eurocontrol-u, európskej organizácie zodpovednej za bezpečnosť letovej navigácie, predpovedajú, že aerolínie by mohli zredukovať uhlíkové stopy o 12%, keby bolo riadenie európskeho vzdušného priestoru efektívnejšie. Momentálny systém pokrývajúci 27 štátov EÚ plus Nórsko a Švajčiarsko, pozostávajúce najmä zo štátnych dodávateľov navigačných služieb, znamená, že náklady ATC v Európe sú dvojnásobné ako v USA.³¹

Návrhy Komisie na posilnenie existujúceho právneho rámca Jednotného neba zahŕňajú nasledovné opatrenia:

1. Schéma vykonania ustanovení Služieb letovej navigácie za účelom zvýšenia kapacity európskeho vzdušného priestoru a zníženia nákladov. Je rozhodujúca pre celkový úspech Jednotného neba.
2. Deväť funkčných blokov vzdušného priestoru je v procese implementácie. Komisia predstaví strategické a operačné návrhy, ktoré zrealizujú regionálnu letovú prevádzku na úrovni blokov.³²
3. Sieťový správca pre Európu. Komisia posilní právomoci sieťového správcu, najmä v rámci centralizovaných pan-európskych funkcií, napríklad rozloženie vzdušného priestoru vrátane plánovania trás. Toto pomôže pri zvýšení efektivity v sieti.

Úspech týchto návrhov závisí od vhodného rozmiestnenia fázy programu SESAR – technologického nástroja Jednotného európskeho neba. SES je základnou európskou iniciatívou reformy “architektúry” európskeho riadenia letovej prevádzky, na dosiahnutie efektivity a bezpečnosti. Projekt Jednotného neba (SES I) bol uvedený v roku 2004, balíček Jednotného neba II (SES II) bol prijatý v roku 2009.³³

³¹ DRON, A.: Efficiency Drive. In: ATW, 2012, New York: Penton Media, s. 53.

³² Functional Airspace Blocks (FABs).

³³ Single European Sky: 10 years on and still not delivering [online]. Dostupné na: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1089_en.htm.

Druhý balík, SES II, je orientovaný na samotný výkon dovtedajších ustanovení. Jeho hlavným cieľom je ekonomický, finančný a environmentálny výkon ustanovení Služieb letovej navigácie v Európe. Novelizácia projektu SES I tvorí pilier v oblasti schémy vykonania funkčných blokov vzdušného priestoru, sieťového správcu a efektívnej regulácie vzťahov vznikajúcich pri leteckej doprave.³⁴

Druhý balík Jednotného európskeho neba vstúpil do platnosti v roku 2009 a priniesol so sebou veľký sľub, najmä v oblasti aplikácie modelu, ktorý sa menej týka ekonomickej regulácie. Iniciatíva SES II zanechala nejaké presahy v oblasti legislatívy, takže niektoré ustanovenia sú vyjadrené duplicitne vo viacerých záväzných dokumentoch. Na vykonanie týchto noviel, rozbieha Európska komisia novú aktualizáciu pravidiel Jednotného európskeho neba, nazývanú Jednotné európske nebo 2+ (SES2+). Tieto aktualizácie sa zameriavajú najmä na oblasť nezávislosti a zdrojov národných autorít, služby podpory, zameranie na zákazníkov, schému výkonu, funkčné bloky vzdušného priestoru, sieťového správcu, Eurocontrol a ďalšie podľa Lisabonskej zmluvy.³⁵

4.5 Dopad iniciatívy SES na vzťah EÚ s ostatnými štátmi medzinárodného spoločenstva

Doteraz sme sa venovali cieľom a krokom, ktoré podniká Európa smerom dovnútra. V tejto kapitole si načrtujeme vzťah štátov EÚ a nečlenských štátov, Európskej komisie a Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO). Medzinárodné právo verejné reguluje najmä vzťahy medzi štátmi navzájom a medzi štátmi a medzinárodnými organizáciami. EÚ, ako medzivládna medzinárodná organizácia, je povinná prihliadať na právnu reguláciu vzdušného priestoru aj v rámci nečlenských krajín. Musí rešpektovať pravidlá medzinárodného práva. Na to, aby sa regionálne pravidlá nepriečili celosvetovým, úzko spolupracuje s ICAO a inými významnými subjektmi v oblasti medzinárodného leteckého práva.

Európska komisia sa zúčastňovala väčšiny podujatí organizácie ICAO ako medzinárodný pozorovateľ. Vzhľadom na snahu dosiahnuť zámery Jednotného európskeho neba, jej účasť na týchto udalostiach sa zvýšila. Aktivity organizácie ICAO sú založené viac a viac na širokej spolupráci medzi Európou a USA, EASA,³⁶

³⁴ Air, Single European Sky II [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en.htm.

³⁵ Air, Single European Sky 2+ [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.htm.

³⁶ European Aviation Safety Agency – Európska agentúra pre bezpečné letectvo.

SESARJU³⁷ a organizáciou Eurocontrol, podporovanou Európskou komisiou. Užšie vzťahy má aj s regionálnym úradom ICAO v Paríži. Kooperácia s ICAO zabezpečí, že implementácia nových pravidiel v EÚ bude kompatibilná a prínosná aj pre susediace regióny a zapojí sa do celosvetovej leteckej siete. Od konca roku 2005 je Európska komisia stálym predstaviteľom v organizácii ICAO v Montreali.³⁸

Tak, ako EÚ je povinná rešpektovať pravidlá medzinárodného práva, tak aj medzinárodné spoločenstvo a jednotlivé nečlenské štáty musia rešpektovať, že vzdušný priestor nad EÚ bude jednotný. Z toho vyplývajú vážne následky vplyvajúce priaznivo na ekonomickú situáciu európskych aerolínií, no obmedzujúco na letecké spoločnosti nečlenských štátov. To z toho dôvodu, že pokiaľ by sa vzdušný priestor na EÚ považoval za kvázi vzdušný priestor jedného štátu, v prípade, že by letecký dopravca z nečlenského štátu chcel prevádzkovať let medzi štátmi v rámci EÚ, jednalo by sa o tzv. malú kabotáž. Táto je ale deviatou slobodou vzduchu, ktorá nie je zmluvne ani inak v rámci medzinárodného práva zakotvená. Takže v praxi by to znamenalo, že nečlenské štáty by sa nemohli podieľať na leteckej doprave medzi jednotlivými členskými štátmi EÚ.³⁹

4.6 Záver

Záverom si dovoľujeme konštatovať, že napriek aktivite mechanizmov vytvorených v rámci Jednotného európskeho neba, proces úplnej implementácie tejto iniciatívy nie je doposiaľ zavŕšený. EÚ však pripravuje legislatívne návrhy na úspešnú implementáciu Jednotného európskeho neba. Európsky vzdušný priestor je aj naďalej mozaikou národných poskytovateľov leteckej navigácie tvorený viac ako 650 sektormi. Riadenie letovej prevádzky v súčasnosti predstavuje 6 – 12 % ceny letenky. Napríklad v USA, kde vzdušný priestor nie je tak rozdrobený, sú riadiaci letovej prevádzky schopní obslúžiť dvojnásobné množstvo letov pri rovnakých nákladoch. S 28 000 letmi denne sa obloha EÚ približuje k dosiahnutiu maximálnej kapacity, ktorú môže súčasný európsky systém riadenia letovej prevádzky zabezpečiť. No v budúcnosti sa očakáva stabilný nárast počtu letov, čo znamená, že odklady letov, zvýšené emisie, vyššie náklady a väčšie bezpečnostné riziko sú neodvratiteľné, pokiaľ sa niečo nezmení. S projektmi SESAR a Jednotné európske nebo prebieha modernizácia a zjednotenie európskeho riadenia letovej prevádzky so zaujímavými očakávanými výsledkami. S úplným zavedením iniciatívy SES sa očakáva najmä výrazné zlepšenie bezpečnosti, zníženie nákladov

³⁷ SESAR Joint Undertaking – SESAR, spoločný podnik.

³⁸ Air, Co-operation with ICAO [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/co-operation_icao_en.htm.

³⁹ Freedom of the air [online]. Dostupné na: http://legacy.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm.

na riadenie letovej prevádzky o polovicu, pokles vplyvu na životné prostredie a trojnásobný vzrast kapacity vzdušného priestoru do roku 2020.⁴⁰

⁴⁰ Nebo bez hraníc [online]. Dostupné na:
http://ec.europa.eu/consumers/europadiary/sk/environment/sky_limit_sk.htm#tooltip_1.

5 ZODPOVEDNOSŤ ZA ŠKODU V MEDZINÁRODNOM LETECKOM PRÁVE

Bc. Peter Bobčík

Rozvoj akéhokoľvek nového odvetvia so sebou vždy nesie potrebu riešenia právnych problémov, ktoré sa predtým nevyskytovali a jedným z najzákladnejších je otázka zodpovednosti za škodu. Tento príspevok sa má venovať vývoju zodpovednosti za škodu pri strate, zničení hnutel'ného majetku (e.g. batožiny) ale aj ublíženia na zdraví a smrti v leteckej doprave z pohľadu medzinárodného práva.

5.1 Varšavský dohovor [1929]

Pätnásť rokov¹ po uskutočnení prvého komerčného letu bol 12. októbra 1929 podpísaný Varšavský dohovor o unifikácii niektorých pravidiel týkajúcich sa medzinárodnej leteckej prepravy.² Dohovor vstúpil do platnosti až 13 februára 1933 a je rozdelený do piatich častí:

- Definície
- Dokumenty týkajúce sa prepravy; Batožinový a cestovný lístok
- Zodpovednosť prepravcu
- Ustanovenie týkajúce sa kombinovanej prepravy
- Spoločné a záverečné ustanovenia.³

Je prvou medzinárodnou úpravou zodpovednosti za škodu (predchádzajúci Parížsky dohovor sa venoval predovšetkým niektorým otázkam štátnej suverenity nad vzdušným priestorom).⁴ Tento dohovor sa v zmysle čl 2. ods. II vzťahoval na leteckú prepravu osôb a batožiny (pošty len v prípade ak jej preprava nie je upravená osobitným dohovorom) vykonanú za odmenu štátnom alebo verejnými inštitúciami.

¹ U.S DEPARTMENT OF TRANSPORTATION: „Pilot's handbook of aeronautical knowledge“ str. 3. ISBN: 976-0-16-082367-1 [online]. Dostupné na: https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/pilot_handbook/media/FAA-H-8083-25A.pdf.

² Varšavský dohovor z 12. októbra 1929, anglická jazyková verzia [online]. Dostupná na: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/warsaw1929.pdf>.

³ Ibid.

⁴ KLUČKA, J.,: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť) – druhé, doplnené a prepracované vydanie, str. 300, Iura Edition, Bratislava, ISBN 978-80-8078-414-0.

Ustanovenia Varšavského dohovoru nie sú len základom pre neskorší Montrealský dohovor ale poskytujú pochopenie v smerovaní právnej úpravy v leteckom doprave od jej počiatku do súčasnosti.⁵

Dohovor zakotvil vo svojej druhej časti ustanovenia týkajúce sa základných náležitostí prepravy (cestovného a batožinového lístka), ktoré letecké spoločnosti dodržia dodnes. Jedná sa napr. o ustanovenia čl. 3 podľa ktorej nie je chýbajúci cestovný lístok, nezrovnalosť na cestovnom lístku alebo jeho úplná strata dôvodom pre zrušenie kontraktu. V prípade ak však prepravca príjme pasažiera bez cestovného lístka nemôže sa zbaviť zodpovednosti za škodu, ktorá môže pasažierovi vzniknúť.⁶ Jedná sa o fikciu, že osoba lístok vlastní – je teda pasažierom a zodpovednosť za škodu vzniká v takomto prípade prepravcovi ešte pred samotným vstupom na lietadlo, keďže v spojení s čl. 17 Dohovoru je prepravca zodpovedný za akúkoľvek škodu ktorá vznikne na palube lietadla ale aj pri činnostiach spojených so začatím alebo ukončením letu.

5.1.1 Problémy ustanovení Varšavského dohovoru

Varšavský dohovor je v súčasnosti podrobený rozsiahlej kritike vzhľadom na pomerne nízku zodpovednosť prepravcu za škodu. V kontexte doby však malá zodpovednosť viedla k ochrane leteckého priemyslu v jeho rannom štádiu (keďže sa investori nemuseli obávať rizika bankrotu v prípade leteckej nehody) a poskytla podklad pre výpočet poistných sadzieb pre leteckú prepravu.⁷ Toto posilnenie postavenia prepravcu je pritom uskutočnené pomocou nasledujúcich ustanovení:

V zmysle čl. 20 dohovoru je prepravca zodpovedný za škodu len po **preukázaní zavinenia**, tzn. prepravca nie je zodpovedný za škodu ak uskutočnil všetky nevyhnutné úkony aby zabránil vzniku škody. Takáto úprava vedie k zdĺhavému vyšetrovaniu a malej pravdepodobnosti, že sa poškodený dočká akejkoľvek náhrady (ak budeme predpokladať bežnú úroveň starostlivosti).⁸ Okrem toho podľa ods. 2 prepravca nezodpovedá za škodu na batožine a inom náklade ak bola

⁵ Washington and Lee Law Review, Maximizing passenger recovery under the Warsaw Convention: Articles 17 and 22 volume 34, Issue 1 [online]. Dostupné na:

<http://scholarlycommons.law.wlu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2274&context=wlulr>.

⁶ LARSEN, I.: Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999 [online]. Dostupné

na: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf.

⁷ HULL, C. v liste prezidentovi USA citované, z „Fellowes or Herd v. Clyde Helicopters Ltd – Opinions of the lords of appeal for judgement in the cause“ z 27 februára 1997 [online]. Dostupné na: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970227/clyde01.htm>.

⁸ BUFF, A.: Reforming the liability provisions of the Warsaw convention: Does the IATA intercarrier agreement eliminate the need to amend the convention?; str. 1769 [online]. Dostupné na: <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1805&context=ilj>.

nehoda spôsobená nedbanlivostným konaním pilota alebo navigáciou. Takýto zámer je ďalej zdôraznený lexikálnym významom slov v texte dohovoru, keď namiesto „occurrence“ (udalosť) sa využíva iba slovo „accident“ (nehoda) – z čoho treba vyvodiť, že prepravca nie je podľa dohovoru zodpovedný za akúkoľvek skutočnosť, pri ktorej bola pasažierovi spôsobená škoda.⁹ Toto možno dokladovať prípadom *Cali* (1999) kde nebolo možné dokázať leteckej spoločnosti zavinenie čo viedlo iba k súdnym prietahom a nulovému výsledku pre rodiny pozostalých.¹⁰

V zmysle čl. 22 je **zodpovednosť za škodu určená vo výške 125.000,- frankov** za jedného pasažiera a 250,- frankov za kilogram batožiny. Frankom sa podľa čl. 22 ods. 4 sa rozumie „zlatý frank“.¹¹ Napriek tomu, že táto suma môže byť v zmysle čl. 22 ods. 1 dohovoru navýšená zo strany prepravcu (v prípade ak je v zmluve dojednaná nižšia hodnota považuje sa takéto ustanovenie za neplatné a použije sa suma stanovená dohovorom) je výška zodpovednosti považovaná za nedostatočnú. Problém spočíva v skutočnosti, že sa minimálna výška zodpovednosti bez ohľadu na infláciu vôbec nezmenila.¹² Zaujímavým ostáva, že v čase ratifikácie dohovoru bola výška zodpovednosti kritizovaná zo strany USA, Veľkej Británie a Francúzska zatiaľ čo juhoamerické krajiny odmietli dohovor ratifikovať, keďže sa im zdala výška zodpovednosti príliš vysoká.

Miestne príslušnými súdmi na podanie žaloby sú v zmysle čl. 28: 1. Štát kde ma prepravca sídlo; 2. Štát kde prepravca vykonáva svoje obchodné aktivity (bližší výklad tohto termínu hovorí, že sa jedná výhradne o jedinú krajinu – a to tú, v ktorej prepravca vykonáva väčšinu svojich obchodných aktivít);¹³ 3. Štát kde pasažier uzavrel zmluvu o leteckej preprave; 4. Štát kde mala byť letecká preprava ukončená. Na podanie žaloby ma pritom poškodený čas do dvoch rokov od momentu pristátia lietadla, resp. momentu keď lietadlo malo pristáť v zmysle čl. 29 ods. 1 Dohovoru. Táto lehota je prekluzívna a presné určenie momentu od

⁹ THALIN, CH.: The Air Carrier's Liability for Passenger Damages Jar 2002 [online]. Dostupné na: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1562522&fileId=1565988>.

¹⁰ RAPOPORT, D.: A 73-Year Odyssey: The Time Has Come For a New International Air Liability System 2002 str. 154 [online]. Dostupné na: <http://www.rapoportlaw.com/Publications/PDF-TheTimeHasCome-A73YearOdyssey.pdf>.

¹¹ Zlatý frank, s obsahom zlata 65,6 mg o tisícinovej akosti 900, bol menovou jednotkou Banky pre medzinárodné platby (Bank for International Settlements) medzi rokmi 1930-2003. Od 1. Apríla 2003 bol zlatý frank nahradený „Zvláštnymi právami čerpania“. Výber zlatého franku bol podmienený obavou o devalváciu národných mien. (Special drawing rights – „SDR“) pozri. Bank of International Settlements: SDR to replace gold franc at the BIS z 10. marca 2003 [online]. Dostupné na: <http://www.bis.org/press/p030311d.htm>.

¹² CARLSEN, CH.: Recent developments in aviation law str. 231 [online]. Dostupné na: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/25763153?uid=3738840&uid=2480496193&uid=2134&uid=2&uid=70&uid=3&uid=2480496183&uid=60&sid=21103841789843>.

¹³ BUFF, A.: Reforming the liability provisions of the Warsaw convention: Does the IATA intercarrier agreement eliminate the need to amend the convention?; str. 1778 [online]. Dostupné na: <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1805&context=ilj>.

ktorého sa bude začínať určí príslušný súd, ktorému bola doručená žaloba, podľa *lex fori*.¹⁴ Použitie arbitrážnych doložiek pritom podľa dohovoru nie je vylúčené ak je tak uskutočnené pomocou osobitnej písomnej dohody medzi stranami, určujúcim právom platia rovnaké pravidlá ako pre vnútroštátne súdy.¹⁵

V zmysle horeuvedeného článku je zaujímavá otázka aké prostriedky právnej obrany má osoba, v prípade, ak by pri leteckej nehode dvaja alebo viacerí občania rôznych štátov, podali žaloby v rovnaký moment vo svojich krajinách, a jednotlivé súdy by odlišne posúdili začiatkový bod plynutia prekluzívnej lehoty a žalobu z dôvodu preklúzie v prvom prípade zamietli a v druhom uznali (tzn. jednému z nich by pri identickej situácii jeho nárok neuznali.)? Je pravdepodobné, že v takomto prípade, by poškodená osoba nemala okrem opravných prostriedkov a apelácie na súd veľké šance na úspech, keďže vnútroštátne súdy nie sú viazané rozhodnutiami zahraničných súdov.

Jediným spôsobom akým bolo možné zvýšiť zodpovednosť prepravcu za pasažiera bolo uzavrieť osobitnú zmluvu podľa čl. 22 dohovoru, keďže v zmysle čl. 32 nie je možné ustanovenia dohovoru rušiť alebo meniť vzájomnou dohodou medzi pasažierom a prepravcom. Táto zmluva nie je žiadnym spôsobom definovaná nemusí sa však jednať o osobitnú zmluvu.

5.1.2 Haagsky protokol (1955)

Vzhľadom uvedené problémy bol na diplomatickej konferencii v Hágu v roku 1955 prijatý osobitný protokol (do platnosti vstúpil 1. augusta 1963), ktorý zvýšil hodnotu zodpovednosti prepravcu na 250.000 zlatých frankov, pričom žalobcovia mohli podľa novej úpravy žiadať aj náhradu trov konania a taktiež neobmedzenú výšku zodpovednosti prepravcu, ktorý spôsobil škodu úmyselne alebo nedbanlivostným konaním.¹⁶ Aj keď protokol nie je rozsiahly úpravy sa dotkli prakticky každej jeho časti. Jednalo sa však prevažne len o zjednodušenie pôvodnej právnej úpravy leteckej prepravy nákladu. Napriek tomu, že protokol len upravuje znenie Varšavského dohovoru má charakter samostatnej medzinárodnej zmluvy, čo vedie k viacerým problémom pri riešení sporov, keď sa jednotlivé sporové strany domnievajú, že bol kontrakt uzavretý pod tou istou medzinárodnou zmluvou, napr. spor v USA medzi FedEx a Continental Insurance company, kde na základe sukcesie Hong Kongu po Veľkej Británii ktorá je

¹⁴ Pozri. Čl. 29-30 Varšavský dohovor z 12. októbra 1929, anglická jazyková verzia [online]. Dostupné na: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/warsaw1929.pdf>.

¹⁵ Ibid. Čl 28, 33.

¹⁶ Pozri čl. XIII a XI Haagskeho protokolu z 28. septembra 1955; anglická jazyková verzia [online]. Dostupné na: <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/doc.html>.

signatárom Haagskeho dohovoru FedEx prehral spor, keďže na prepravné zmluvy sa vzťahoval podľa odôvodnenia súdu Haagsky protokol a nie Varšavský dohovor.¹⁷

Napriek zmenám však USA stále považovali výšku zodpovednosti za nízku, nikdy neratifikovali protokol a v roku 1965 oznámili úmysel odstúpiť od Varšavského dohovoru.¹⁸ Návrhy počas rokovaní na zvýšenie zodpovednosti prepravcov prostredníctvom obligatórneho poistenia alebo využitia článku 22 Dohovoru neboli úspešné.¹⁹ Tieto udalosti viedli k vzájomnej dohode, ktorou je Montrealský dohovor, uzavretý dva dni pred uplynutím výpovednej lehoty.

5.2 Montrealská zmluva (Montreal agreement 1966)

Montrealská zmluva je viacstrannou zmluvou uzavretou medzi IATA (International Air Transport Association) a US Civil Aeronautics Board. Ktorá v plnej miere využíva pôvodný článok 22 Varšavského dohovoru, navýšil mieru zodpovednosti na 75,000\$ pre všetkých prepravcov operujúcich na území USA a platí do dnes. Podobne ako tomu bolo pri protokole môže byť výška zodpovednosti prelomená v prípade ak sa preukáže úmysel prepravcu alebo nedbanlivostné konanie.²⁰ Následne po uzavretí Montrealskej zmluvy USA stiahlo žiadosť o odstúpenie od Varšavského dohovoru.

5.3 Guatemalský protokol (1971)

Montrealská dohoda bola chápaná ako posledné riešenie pred odstúpením USA od Varšavského dohovoru tzn. krátkodobým riešením problému, ktorým bolo zvýšenie zodpovednosti prepravcu za škodu. Guatemalský protokol bol pokusom o výraznú zmenu zodpovednosti prepravcu za škodu a to pomocou: 1. Plnej zodpovednosti prepravcu v prípade smrti alebo zranenia pasažiera; 2. Možnosti dodatočného poistenia pasažierov a stanovil právomoc súdom ukladať pokutu prepravcovi, ktorý odmietne zaplatiť poplatok do šiestich mesiacov od doručenia

¹⁷ MOHER, J.: Hague Protocol of 1955, not Original Warsaw Convention Governs Air Shipment between Hong Kong and California, Continental Insurance Company v. Federal Express Corp. [2006 [online]. Dostupné na: <http://www.bullivant.com/Hague-Protocol-of-1955>.

¹⁸ ICAO: The Postal History of ICAO, Warsaw System on Air Carrier's Liability [online]. Dostupné na: http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm.

¹⁹ BUFF, A.: Reforming the liability provisions of the Warsaw convention: Does the IATA intercarrier agreement eliminate the need to amend the convention?; str. 1783 [online]. Dostupné na: <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1805&context=ilj>.

²⁰ WEIGAND, T.: The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising out of International Flight [online]. Dostupné na: http://www.morrisonmahoney.com/publications/mlr_warsaw.pdf.

písomného súdneho rozhodnutia o povinnosti zaplatiť škodu.²¹ Protokol nikdy nevstúpil do platnosti z obáv o fluktuáciu zlata a napriek tomu, že návrh pochádzal z USA nebol predložený ani pred senát.²²

5.4 Montrealské protokoly [1975]

Spoločne so vytvorením Medzinárodného menového fondu (IMF) došlo k výrazným zmenám v postavení zlata ako univerzálneho platidla, ktoré sa stalo nahradené špeciálnymi právami čerpania (SDR), ktoré boli spomenuté vyššie. Súčasne s touto zmenou bolo potrebné upraviť pôvodné protokoly tak, aby bol zlatý frank nahradený SDR. To sa uskutočnilo pomocou troch protokolov:

- Montrealský protokol č. 1 upravil Varšavský dohovor
- Montrealský protokol č.2 upravil Haagsky protokol
- Montrealský protokol č. 3 upravil Guatemalský protokol
- Montrealský protokol č. 4 upravil Varšavský dohovor a Haagsky protokol a zaviedol úplnú zodpovednosť prepravcu za batožinu a pasažierov (vstúpil do platnosti 14. júna 1998).

Iba protokoly 1 a 2 (a neskôr 4) vstúpili do platnosti a sú ratifikované 30 krajinami.²³

5.5 Súčasnosť

Udalosti 11. Septembra a viacerých nehodách lietadiel viedla k modernizácii prístupu k leteckému právu²⁴ a prijatiu Montrealského dohovoru z roku 1999 ktorý vstúpil do platnosti 04. novembra 2003 – v súčasnosti má 105 členov

²¹ Pozri čl. VIII a XXII, Guatemalský protokol z 08 marca 1971 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air z 12 October 1929, as Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City, on 8 March 1971), anglická jazyková verzia [online]. Dostupné na: <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guatemala.city.protocol.1971/doc.html>.

²² BUFF, A.: Reforming the liability provisions of the Warsaw convention: Does the IATA intercarrier agreement eliminate the need to amend the convention?; str. 1787 [online]. Dostupné na: <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1805&context=ilj>.

²³ LARSEN, I.: Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999 str. 7 [online]. Dostupné na: http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf.

²⁴ RAPOPORT, D.: A 73-Year Odyssey: The Time Has Come For a New International Air Liability System 2002, str. 158 [online]. Dostupné na: <http://www.rapoportlaw.com/Publications/PDF-TheTimeHasCome-A73YearOdyssey.pdf>.

vrátane Európskej Únie.²⁵ V zmysle dohovoru nie je prepravca zodpovedný za škodu na majetku a batožine, ublížení na zdraví a smrť pasažiera len v prípade ak pasažier uvedenú škodu zapríčinil vlastným konaním. Až týmto dohovorom pripadla leteckým spoločnostiam plná zodpovednosť za svojich pasažierov. V zmysle čl. 21 dohovoru sa uplatňujú dve úrovne zodpovednosti:

- prepravca je zodpovedný do výšky 100.000,- SDR za akúkoľvek ujmu pasažierovi
- prepravca je zodpovedný nad 100.000,- SDR v prípade ak bude preukázaná nedbanlivosť bez ohľadu na to úroveň nedbanlivosti.

Dvojstuňový systém zodpovednosti zjednodušil a zlepšil pozíciu pasažiera pri uplatňovaní nárokov zo zodpovednosti za škodu. Pasažier je totiž v akejkoľvek situácii chránený v minimálnej hodnote 100.000 SDR. Túto ochranu však treba chápať v určitom obmedzení a to hneď v niekoľkých situáciách. Pasažier podľa nášho názoru nie je chránený pri leteckej nehode kde by došlo k zrážke vesmírneho objektu s lietadlom, v takomto prípade by sa uplatnila objektívna zodpovednosť štátu a ustanovenia Montrealského dohovoru by mohli slúžiť analogicky ako štruktúra pre určenie výšky náhrady vzniknutej škody.

Zo zodpovednosti za škodu treba taktiež podľa Montrealského dohovoru vyňať psychickú ujmu pasažierov, ktorí podľa dohovoru explicitne nemajú právo na náhradu škody aj keby sa u nich skutočne preukázala post traumatická porucha alebo úzkosť z cestovania lietadlom.²⁶ Výnimka vznikne len v situácií, ak by pasažier utrpel počas cestovania lietadlom telesnú ujmu a akcesoricky k nej môže uplatniť nárok na náhradu ujmy psychickej.²⁷ K takémuto názoru sa pritom priklonil najvyšší súd v USA v doktrínálnom rozsudku *Eastern Airlines, INC. vs. Floyd*.²⁸ Takýto systém zakladá určitú nerovnosť medzi účastníkmi leteckých nehôd – v prípade ak by všetci pasažieri zažili nehodu na palube lietadla ale iba jeden z nich by bol zranený, iba zranený pasažier môže pred súdom uplatniť svoj nárok.

²⁵ Convention for the unification of certain rules for international carriage by air done at Montreal z 28 mája 1999; anglická jazyková verzia [online]. Dostupné na: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

²⁶ EFFENBELIN, M.: Emotional Harm Damages for Personal Injury Under The Montreal Convention z 28.10.2011; navštívené dňa 28.04.2014 [online]. Dostupné na: <http://www.rumberger.com/?t=11&la=2129&format=xml>.

²⁷ POUNIAN, S., BENETT, M.: Recovery For Psychic Injuries Under Warsaw, Montreal Conventions“ New York Law Journal Online; Navštívené 28.04.2014 [online]. Dostupné na: <http://www.kreindler.com/Publications/Recovery-for-Psychic-Injuries-Under-Warsaw-Montreal-Conventions.shtml>.

²⁸ Odvolací súd USA, *Eastern Airlines, INC vs. Floyd* č.k. 86-5381 z 5. mája 1989 [online]. Dostupné na: http://www.leagle.com/decision/19892334872F2d1462_12088.xml/FLOYD%20v.%20EASTERN%20AIRLINES,%20INC.

Na porovnanie sa však v železničnej doprave používa zásada „*zone of danger rule*“ v zmysle ktorej bude postačovať ak žalobca síce nemá fyzickú ujmu ale skoro k nej došlo.²⁹ Napriek tomu sa však k psychickej škode podľa súdov treba pristupovať s určitou dávkou skepticizmu, keďže sa dá relatívne ľahko simulovať a vždy by mala byť sprevádzaná aj fyzickými symptómami (vypadávanie vlasov).³⁰ Obdobný prístup však platí aj na úrovni členských štátov EU – napr. Írska.³¹ V každom prípade je negatívom, že tieto generálne pravidlá prišli pomerne neskoro a až pod tlakom viacerých leteckých nešťastí.

²⁹ DEMPSEY, P.: Accidents & Injuries in Air Law: The Clash of the Titans, str. 15 [online]. Dostupné na: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/Titans.pdf>.

³⁰ Najvyšší súd štátu Wisconsin: BOWEN vs. LUMBERMENS MUT. CAS. CO. ; č.k 92- 1728, zo dňa 25 máj 1994 [online]. Dostupné na: http://www.leagle.com/decision/1994810183Wis2d627_1768.xml/BOWEN%20v.%20LUMBERMENS%20MUT.%20CAS.%20CO.

³¹ LANE, S.: Bodily Injury and the Montreal Convention, str. 4 [online]. Dostupné na: <http://www.dilloneustace.ie/download/1/Bodily%20Injury%20and%20the%20Montreal%20Convention.pdf>.

6 PRÁVA CESTUJÚCICH V LETECKEJ DOPRAVE V PRÁVE EURÓPSKEJ ÚNIE

Bc. Mária Sásová

6.1 Normotvorba v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave: Možný konflikt?

Je nepochybné, že letecká doprava zohráva v rámci Európskej únie významnú úlohu. S viac ako 150 leteckými spoločnosťami poskytujúcimi pravidelné lety, viac než 400 letiskami a 60 poskytovateľmi leteckých navigačných služieb má dôležité postavenie pri budovaní európskej ekonomiky. V roku 2010 priletelo či odletelo z niektorého alebo na niektoré z európskych letísk asi 800 miliónov pasažierov,¹ čo bolo približne o 100 miliónov cestujúcich viac ako v roku 2005.² Na jednej strane je teda potrebné vnímať neodškriepiteľný ekonomický význam leteckej dopravy, na strane druhej sa do centra pozornosti európskeho zákonodarcu dostala aj osoba cestujúceho. V odôvodnení č. 1 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje Nariadenie (EHS) č. 295/91 (ďalej len „Nariadenie č. 261/2004“) je zdôraznené, že konanie spoločenstva (v súčasnosti EÚ) v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa.³ Nariadenie č. 261/2004 prinieslo niekoľko zmien v oblasti ochrany cestujúcich, zohľadňujúc vysoký počet prípadov zrušenia letov, či veľkých meškaní. Snaží sa zabezpečiť harmonizované podmienky pre leteckých dopravcov, odstraňuje rozdiely v ochrane cestujúcich na pravidelných a nepravidelných letoch a poskytuje ochranu nie len cestujúcim letiacim z letiska v rámci Únie, ale i tým, ktorí na letisko vo vnútri Únie priletajú z tretej krajiny.

Nariadenie č. 261/2004 však nie je ani jediným, ani prvým právnym predpisom v rámci Európskej únie, ktorý si stanovil za cieľ ochranu cestujúcich v leteckej doprave. Už v roku 1997 bolo prijaté Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (ďalej len „Nariadenie č.

¹ Air. Internal market [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/.

² DOBROVODSKÝ, R.: Práva leteckých pasažierov v Európskej únii. In: Výber z rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie, 2010, č. 2, s. 14.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje Nariadenie (EHS) č. 295/91. Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004. Slovenská verzia nariadenia sa nachádza v mimoriadnom vydaní Úradného vestníka v slovenskom jazyku, kap. 07, zv. 008, s. 10 – 16.

2027/97“),⁴ ktoré bolo v roku 2002 doplnené Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002. (ďalej len „Nariadenie č. 889/2002“).⁵ Podnetom na revíziu Nariadenia č. 2027/97 bola skutočnosť, že Európske spoločenstvo pristúpilo k Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor),⁶ ktorý bol podpísaný v Montreale 28. mája 1999, čím sa tento stal súčasťou práva Európskej únie.⁷ Účelom Nariadenia č. 889/2002 bola teda harmonizácia Nariadenia č. 2027/97 s ustanoveniami Montrealského dohovoru, aby sa podľa odôvodnenia č. 6 Nariadenia č. 889/2002 vytvoril jednotný systém zodpovednosti v medzinárodnej leteckej doprave.

Už v roku 2006 riešil Súdny dvor Európskej únie otázku, či je možné uplatňovať nároky podľa Montrealského dohovoru a súčasne podľa Nariadenia č. 261/2004. Vo veci C-344/04 *IATA a ELFAA* leteckí dopravcovia tvrdili, že ustanovenia Nariadenia č. 261/2004 odporujú Montrealskému dohovoru.⁸ Článok 6 Nariadenia č. 261/2004 totiž stanovuje dopravcom povinnosti v prípade dlhého meškania bez možnosti sa týchto povinností zbaviť. Naproti tomu ustanovenia článkov 19 a 22 Montrealského dohovoru dopravcu zbavujú zodpovednosti, respektíve ju obmedzujú pre prípady mimoriadnych okolností. Súdny dvor však poukázal na to, že v prípade dlhého meškania vznikajú cestujúcim dva špecifické, od seba nezávislé druhy škody. Jednak je to škoda, ktorá vzniká rovnako všetkým cestujúcim, ktorých let má meškanie. Náprava je v tom prípade zabezpečená formou štandardizovanej a okamžitej pomoci alebo starostlivosti v zmysle Nariadenia č. 261/2004. Na strane druhej nie je vylúčená možnosť, že príliš dlhé meškanie spôsobí v individuálnych prípadoch cestujúcim aj inú škodu. Tá je daná konkrétnym účelom cesty každého jedného cestujúceho osobitne, a preto si jej náhrada vyžaduje posúdenie rozsahu spôsobených škôd od prípadu k prípadu a ktorá môže byť nahradená len a posteriori a individuálne.⁹ Práve druhá zo

⁴ Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd. Ú. v. ES L 285, 17.10.1997. Slovenská verzia nariadenia sa nachádza v mimoriadnom vydaní Úradného vestníka v slovenskom jazyku, kap. 07, zv. 003, s. 489 – 491.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd. Ú. v. ES L 140, 30.5.2002. Slovenská verzia nariadenia sa nachádza v mimoriadnom vydaní Úradného vestníka v slovenskom jazyku, kap. 07, zv. 006, s. 246 – 249.

⁶ Rozhodnutie Rady č. 2001/539/ES z 5. apríla 2001 o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor). Ú. v. ES L 194, 18.7.2001. Slovenská verzia rozhodnutia sa nachádza v mimoriadnom vydaní Úradného vestníka v slovenskom jazyku, kap. 07, zv. 005, s. 491 – 491.

⁷ Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 544/2003 Z.z. o prijatí Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-344/04, *The Queen*, na návrh International Air Transport Association a European Low Fares Airline Association proti Department for Transport („IATA a ELFAA“) zo dňa 10. januára 2006. Zb. 2006 I-00403.

⁹ Ibid. Bod 43.

spomínaných situácií spadá do rámca pôsobnosti Montrealského dohovoru, ktorý upravuje podmienky, za ktorých môžu cestujúci podať žaloby z dôvodu individualizovanej nápravy. Súdny dvor teda svojim rozhodnutím, že ustanovenia Nariadenia č. 261/2004 nie sú nezlučiteľné s ustanoveniami Montrealského dohovoru a je možné uplatňovať nároky z nich popri sebe, potvrdil existenciu dvoch paralelných súkromnoprávných následkov negatívnych javov v leteckej doprave, minimálne v európskom právnom priestore.¹⁰

6.2 Právo na náhradu škody na batožine

Na základe článku 3 ods. 1 Nariadenia č. 2027/97 má cestujúci v rozsahu ustanovení Montrealského dohovoru zo strany leteckého dopravcu právo na náhradu škody, ktorá vznikla, ak bola zapísaná batožina cestujúceho zničená, stratená alebo poškodená, avšak len v prípade, že udalosť, ktorej dôsledkom bolo zničenie, strata, či poškodenie, nastala buď na palube lietadla alebo v čase, keď mal dopravca túto batožinu na starosti. Zodpovednosť dopravcu je vylúčená pre prípady, kedy príčinou škody je vnútorná závada, povaha alebo vady batožiny. Za škodu spôsobenú na nezapísanej batožine, vrátane osobných vecí, dopravca zodpovedá len v prípade, že túto škodu zavinil, alebo ju zavinili jeho pracovníci alebo agenti.

Zaujímavý je záver Súdneho dvora, podľa ktorého vzniká právo na náhradu škody v prípade straty batožiny aj takému cestujúcemu, ktorý si uplatňuje náhradu škody z dôvodu straty batožiny zapísanej na meno iného cestujúceho, za predpokladu, že táto naozaj obsahovala veci patriace cestujúcemu, ktorý sa náhrady domáha.¹¹

Dohovor ďalej v článku 19 ustanovuje zodpovednosť dopravcu za škodu v prípade omeškania batožiny. Cestujúcemu však právo na náhradu škody nevznikne za predpokladu, že dopravca dokáže, že vykonal všetky opatrenia, ktoré je možné na zabránenie škody odôvodnene požadovať, alebo ak dokáže, že nebolo možné tieto opatrenia vykonať. Cestujúci nemá vôbec alebo čiastočne nárok na náhradu takej škody, ktorú sám spôsobil svojou nedbanlivosťou či iným protiprávnym činom alebo opomenutím. Dôkazné bremeno na preukázanie, že škoda bola spôsobená cestujúcim, je na strane leteckého dopravcu.

Montrealský dohovor stanovuje v článku 22 ods. 2 tiež limity zodpovednosti leteckého dopravcu, konkrétne do hodnoty 1000 zvláštnych práv čerpania pre

¹⁰ CSACH, K. ŠIRICOVÁ, L.: Interakcia medzi medzinárodnou a európskou právnou úpravou zodpovednosti leteckého dopravcu za škodu spôsobenú cestujúcemu. In: Výber z rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie, 2010, č. 2, s. 12.

¹¹ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-410/11, Pedro Espada Sánchez a iní proti Iberia Líneas Aéreas de España SA. („Espada Sánchez a i.“) zo dňa 22. novembra 2012. Zatiaľ neuverejnený v Zbierke. Bod 36.

každého cestujúceho. Výnimku tvorí situácia, keď cestujúci pri odovzdávaní zapísanej batožiny dopravcovi urobil osobitné vyhlásenie o tom, že má záujem na dodaní batožiny v mieste určenia a zároveň zaplatil dodatočnú sumu, ak je požadovaná. Vtedy je dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu. Tejto povinnosti sa dopravca zbaví, ak preukáže, že daná suma prevyšuje skutočný záujem cestujúceho. Limity stanovené článkom 2 sa neuplatnia ani v prípade, že sa podľa ods. 6 preukáže, že škoda, ktorá vznikla, bola dôsledkom činu alebo opomenutia dopravcu, jeho pracovníkov alebo agentov, ak konajú v rámci svojich pracovných povinností, za predpokladu, že tieto boli vykonané s úmyslom spôsobiť škodu alebo bezohľadne s vedomím, že táto škoda môže pravdepodobne vzniknúť.

6.3 Právo na náhradu

Článok 7 Nariadenia č. 261/2004 poskytuje cestujúcim právo na náhradu. Takéto právo vzniká cestujúcim za predpokladu, že sa dostanú do situácie, kedy im je odmietnutý nástup do lietadla alebo keď je ich let zrušený.

V situácii odmietnutia nástupu do lietadla právo na náhradu vzniká tým cestujúcim, ktorým je v zmysle článku 4 ods. 2 a 3 Nariadenia č. 261/2004 nástup do lietadla odmietnutý proti ich vôli po tom, ako letecký dopravca nenašiel dostatočný počet dobrovoľníkov, ktorí by sa boli vzdali svojich rezervácií za protislužbu.

Pokiaľ ide o druhú možnosť vzniku práva na náhradu, konkrétne, ak je let zrušený, majú cestujúci právo na náhradu v prípade, ak spĺňajú niektorú z alternatívne vymedzených podmienok stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c.) Nariadenia č. 261/2004. Prvou možnosťou je, že neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu. Druhou, že neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré by im umožnilo odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu. Treťou situáciou, do ktorej sa môžu cestujúci dostať a ktorá im zakladá právo na náhradu je, že neboli informovaní o zrušení letu do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré by im umožnilo odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu. Preukázať, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu je povinnosťou leteckého dopravcu.

Napriek tomu, že Nariadenie č. 261/2004 výslovne zakotvuje právo na náhradu len cestujúcim, ktorých let bol zrušený, resp. ktorým bol odmietnutý nástup do

lietadla, Súdny dvor v prípade C-581/10 a 629/10 *Nelson a i.* rozšíril výkladom toto právo aj na cestujúcich, ktorých let má veľké meškanie.¹² Článok 5 ods. 1 písm. c.) bod iii Nariadenia č. 261/2004 ustanovuje ako jednu z možných situácií, kedy majú cestujúci nárok na náhradu aj prípad, kedy cestujúci neboli informovaní o zrušení letu do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté také presmerovanie, ktoré by im umožnilo odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu. Letecký dopravca má teda možnosť navrhnúť presmerovanie letu zrušeného in extremis bez toho, aby musel cestujúcemu poskytnúť náhradu, dĺžka presmerovaného letu však nesmie presiahnuť dĺžku pôvodného letu o viac ako tri hodiny. Od tejto doby má cestujúci nevyhnutne nárok na náhradu.¹³ Podľa názoru Súdneho dvora by šlo o prípad neodôvodnene nerovnakého zaobchádzania, ak by sa cestujúcim, ktorých let síce nebol formálne zrušený, ale presmerovanie im bolo poskytnuté s viac ako trojhodinovým oneskorením oproti pôvodne plánovanému letu, neboli zaručené rovnaké práva ako tým cestujúcim, ktorí spĺňajú podmienky vzniku nároku na náhradu v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c bodu iii.¹⁴ Súdny dvor taktiež nevylučuje z pojmu „zrušenie letu“ ani situáciu, kedy let síce nebol výslovne zrušený a lietadlo síce vzlietlo, no následne bolo, z akéhokoľvek dôvodu, nútené vrátiť sa na letisko odletu a cestujúci boli následne presmerovaní na iné lety.¹⁵

Liberačným dôvodom spod povinnosti zaplatiť náhradu je pre prevádzkujúceho leteckého dopravcu v zmysle článku 5 ods. 3 Nariadenia č. 261/2004 preukázanie, že zrušenie letu spôsobili mimoriadne okolnosti, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Odôvodnenie č. 14 k Nariadeniu č. 261/2004 ponúka exemplifikatívny výpočet situácií, kedy môžu nastať okolnosti, ktoré je možné v zmysle Nariadenia č. 261/2004 považovať za mimoriadne. Ide o prípady politickej nestability, meteorologické podmienky, ktoré sú nezlučiteľné s vykonaním letu, riziká bezpečnostnej ochrany, neočakávané nedostatky týkajúce sa bezpečnosti letu, či štrajky, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného dopravcu. Súdny dvor vo veci C-549/07 *Wallentin – Hermann* síce v zásade vylúčil technické poruchy z rámca pojmu „mimoriadne okolnosti,“ pripustil však, že predstavujú mimoriadne okolnosti v rozsahu, v akom vyplývajú z takých udalostí, ktoré nesúvisia s bežnou aktivitou dotknutého leteckého

¹² Rozsudok Súdneho dvora v spojených veciach C-581/10 a C-629/10, *Emeka Nelson a iní* proti *Deutsche Lufthansa AG a TUI Travel plc* a iní proti *Civil Aviation Authority* („*Nelson a i.*“) zo dňa 23. októbra 2012. Zatiaľ neuverejnený v Zbierke.

¹³ *Ibid.* Bod 31.

¹⁴ *Ibid.* Bod 37.

¹⁵ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez a iní* proti *Air France SA*. („*Sousa Rodríguez a i.*“) zo dňa 13. októbra 2011. Zb. 2011 I-09469. Body 29 a 35.

dopravcu a vymykajú sa z jeho účinnej kontroly.¹⁶ V rovnakom rozsudku sa Súdny dvor zaoberal aj otázkou významu slovného spojenia „všetky primerané opatrenia“. Dospel k záveru, samotná skutočnosť, že letecký dopravca dodržal minimálne pravidlá údržby lietadla, nestačí na preukázanie prijatia „všetkých primeraných opatrení“. Dopravca musí preukázať, že aj napriek všetkým prostriedkom, či už ide o zamestnancov alebo materiál a finančným prostriedkom, ktorými disponoval, sa zjavne nemohol, s výnimkou pripustenia neprimeraných strát vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, vyhnúť tomu, že mimoriadne okolnosti, ktorým čelil, viedli k zrušeniu letu.¹⁷

Je potrebné poukázať tiež na skutočnosť, že na rozdiel od Montrealského dohovoru, Nariadenie č. 261/2004 neustanovuje lehotu, v ktorej sa cestujúci má možnosť náhrady domáhať. Vo veci C-139/11 *Cuadrench Moré* Súdny dvor rozhodol, že na prípady, kedy cestujúci uplatňuje svoje právo na náhradu v zmysle Nariadenia č. 261/2004 sa nepoužije dvojročná premlčacia lehota podľa článku 35 Montrealského dohovoru. Je na vnútroštátnom zákonodarcovi, aby v prípade neexistencie právnej úpravy Únie v určitej oblasti upravil procesné podmienky žalôb. Podmienky vnútroštátneho práva však musia byť podľa slov Súdneho dvora v súlade so zásadami ekvivalencie a efektivity.¹⁸

Rozhodujúcou pre určenie výšky náhrady poskytnutej cestujúcim zo strany leteckého dopravcu je podľa článku 7 ods. 1 Nariadenia č. 261/2004 vzdialenosť medzi miestom začiatku a cieľom letu. V prípade, ak táto vzdialenosť neprekročí 1500 km, cestujúci majú právo na zaplatenie sumy 250 EUR. Pokiaľ ide o lety v rámci Únie, ktoré prekonajú vzdialenosť 1500 km, a ostatné lety od 1500 km do 3500 km, výška náhrady je 400 EUR. Napokon, na sumu 600 EUR majú právo takí cestujúci, ktorých let prekračuje hranice Únie a celková vzdialenosť letu je vyššia ako 3500 km.

Prevádzkujúci letecký dopravca však má právo na zníženie sumy náhrady vyplývajúcej cestujúcim z článku 7 ods. 1 Nariadenia č. 261/2004 o 50% v prípade, ak im ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom, ak čas jeho priletu nepresiahne plánovaný čas priletu pôvodne rezervovaného letu o dve hodiny v súvislosti s letmi do 1500 km, o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci Únie nad 1500 km a všetkými ostatnými letmi od 1500 km

¹⁶ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann proti Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA („Wallentin-Hermann“) zo dňa 22. decembra 2008. Zb. 2008 I-11061. Body 26 – 27.

¹⁷ Ibid. Body 41 a 43.

¹⁸ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-139/11, Joan Cuadrench Moré proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV („Cuadrench Moré“) zo dňa 22. novembra 2012. Zatiaľ neuverejnený v Zbierke. Body 25 – 26.

do 3500 km alebo o štyri hodiny v súvislosti s letmi mimo územia Únie nad 3500 km.

Ako bolo uvedené v úvode tohto príspevku, cestujúcim môže okrem práva na náhradu podľa Nariadenia č. 261/2004 vzniknúť aj individualizovaný nárok na náhradu škody v dôsledku omeškania na základe článku 19 Montrealského dohovoru. Tento je v zmysle článku 22 Dohovoru limitovaný hornou hranicou 4150 zvláštnych práv čerpania.

6.4 Právo na náhradu alebo na presmerovanie

Právo na náhradu alebo na presmerovanie garantované článkom 8 Nariadenia č. 261/2004 dáva cestujúcim možnosť vybrať si medzi tromi možnosťami riešenia. Prvou alternatívou je úhrada úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním do siedmich dní spolu so spätným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti. Druhou možnosťou, ktorú si môže cestujúci zvoliť je presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok na konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti a napokon, poslednou možnosťou je taktiež presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok na konečné cieľové miesto, avšak v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest. Nariadenie počíta aj so situáciou, že cieľové letisko sa nachádza v mieste, meste alebo regióne s viacerými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca má možnosť ponúknuť cestujúcemu let na iné letisko, než na ktoré bola pôvodne vykonaná rezervácia. V takomto prípade je prevádzkujúci letecký dopravca subjektom, ktorý znáša náklady prepravy cestujúceho z alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim.

Právo na náhradu alebo na presmerovanie podľa článku 8 Nariadenia č. 261/2004 vzniká cestujúcemu v prípade zrušenia letu a rovnako v prípade odmietnutia nástupu do lietadla. V prípade, že meškanie letu presiahne dobu piatich hodín, ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcemu úhradu úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, a zároveň spätný let do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti.

6.5 Právo na starostlivosť

Obsahom práva na starostlivosť podľa článku 9 Nariadenia č. 261/2004 je právo na jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania, hotelové ubytovanie v prípadoch, ak je nutný pobyt na jednu alebo viac nocí alebo ak je nutný dodatočný pobyt k pobytu, ktorý predpokladal cestujúci a prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania. Zároveň sú súčasťou tohto práva dva bezplatné telefónne hovory alebo telexy, faxové správy alebo e-maily.

Toto právo vzniká cestujúcim, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla. Zároveň vzniká právo na jedlo a občerstvenie a tiež právo na dva bezplatné telefónne hovory alebo telexy, faxové správy či e-maily tým cestujúcim, ktorých let bol zrušený, alebo má meškanie aspoň dve hodiny v prípade letov do 1500 km, aspoň tri hodiny v prípade letov v rámci Únie nad 1500 km a letov mimo Únie na vzdialenosť 1500 km – 3500 km, alebo aspoň 4 hodiny pri letoch mimo Únie nad 3500 km. Ak je let cestujúcich presmerovaný, za predpokladu, že sa podľa reálneho odhadu odlet náhradného letu uskutoční aspoň deň po pôvodne plánovanom odlete, alebo ak je možné v prípade meškania letu odôvodnene očakávať, že sa čas odletu posunie minimálne na deň nasledujúci po pôvodne plánovanom čase odletu, majú právo aj na hotelové ubytovanie a prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania.

Napriek tomu, že v prípade práva na náhradu je zodpovednosť leteckého dopravcu limitovaná existenciou mimoriadnych okolností, v prípade práva na starostlivosť podľa čl. 9 Nariadenia č. 261/2004 takýto liberačný dôvod neexistuje. Ako uviedol Súdny dvor vo veci C-12/11 *McDonagh*, letecký dopravca je povinný poskytnúť túto starostlivosť bez ohľadu na to, aká udalosť spôsobila zrušenie letu.¹⁹ Súdny dvor zdôrazňuje, že cieľom Nariadenia č. 261/2004 je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich a poukazuje na fakt, že ani existencia „osobitne mimoriadnych okolností“ nemôže obmedziť povinnosť leteckého dopravcu poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorí sa ocitnú v týchto situáciách. Samotný pojem „osobitne mimoriadne okolnosti“ Nariadenie č. 261/2004 vôbec nepozná a Súdny dvor ďalej vysvetľuje, že takáto diferenciácia by mohla v konečnom dôsledku znamenať, že leteckí dopravcovia by boli povinní poskytnúť starostlivosť cestujúcim, ktorých nepríjemnosti sú obmedzené, ale nemuseli by ju poskytnúť

¹⁹ Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-12/11, Denise McDonagh proti Ryanair Ltd. („McDonagh“) zo dňa 31. januára 2013. Zatiaľ neuverejnený v Zbierke. Bod 31.

cestujúcim, ktorí sa nachádzajú v obzvlášť chýlostivej situácii a musia zostať počas viacerých dní na letisku.²⁰

6.6 Právo na náhradu škody v prípade smrti alebo telesného zranenia

Montrealský dohovor ukladá v článku 17 ods. 1 dopravcovi zodpovednosť za škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba za predpokladu, že nehoda, ktorej dôsledkom bola smrť alebo zranenie, nastala buď na palube lietadla alebo v ktoromkoľvek štádiu nastupovania alebo vystupovania.

Liberačným dôvodom v situácii, keď náhradu požaduje od dopravcu iná osoba než cestujúci, je preukázanie, že cestujúci svojou nedbanlivosťou, iným protiprávnym činom alebo opomenutím úplne sám alebo čiastočne škodu spôsobil.

Pokiaľ ide o výšku škody, za ktorú dopravca podľa článku 21 Montrealského dohovoru zodpovedá, v prípade, ak táto neprevýši 100 000 zvláštnych práv čerpania na cestujúceho, dopravca sa nemôže zodpovednosti zbaviť ani ju obmedziť. V prípade, že škoda na jedného cestujúceho prevýši hodnotu 100 000 zvláštnych práv čerpania, zbaví sa zodpovednosti za škodu prevyšujúcu túto hranicu za predpokladu, že preukáže splnenie niektorej z vyžadovaných podmienok. Na jednej strane môže preukázať, že škoda nebola dôsledkom nedbanlivosti, či iného protiprávneho činu, respektíve opomenutia dopravcu, či jeho pracovníkov alebo agentov, na strane druhej existuje možnosť preukázania, že jediným dôvodom vzniku škody bola nedbanlivosť, iný protiprávny čin, či opomenutie tretej strany.

²⁰ Ibid. Bod 33.

7 TERORIZMUS A BEZPEČNOSŤ MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ PREPRAVY

Bc. Natália Kobulská

Terorizmus je fenomén, ktorý negatívne ovplyvňuje takmer každú sféru medzinárodného práva. V oblasti medzinárodného leteckého práva zaznamenal rapidný vzostup v 60. tých rokoch 20. storočia. Z tohto obdobia pochádzajú aj prvé medzinárodné dohovory, ktoré sa stretom terorizmu a bezpečnosti leteckej prepravy zaoberajú. Hoci prvý dohovor týkajúci sa terorizmu bol prijatý už v roku 1937, nebol ratifikovaný potrebným počtom štátov. Napriek prijatiu medzinárodnoprávných dokumentov nie je vytvorený jednotný systém právnych nástrojov, ktorý by túto oblasť reguloval.

Existuje niekoľko dôvodov, pre ktoré teroristi zasahujú práve do leteckej prepravy (najmä pred začiatkom 21. storočia):

pomerne ľahký prístup na letiská, terminály, na paluby lietadiel,

- potenciálne veľké straty na životoch,
- vplyv médií a politický dosah,
- možnosť napadnúť štát mimo jeho štátnych hraníc
- zraniteľnosť leteckého sektora povahou jeho prevádzky.¹

Pre zaistenie bezpečnosti medzinárodnej leteckej prepravy pred hrozbou terorizmu ide nielen o samotné lietadlá a o prevenciu páchania trestnej činnosti na ich palubách teroristami (týka sa to hlavne trestného činu únosu lietadla), ale je nutné zabezpečiť aj bezpečnosť letísk a kontrolu pasažierov. Konkrétne opatrenia sa úzko dotýkajú jednotlivcov. Cestujúci nepochybne pocítili sprísnenie kontrol na letiskách, a to jednak osôb a jednak ich batožiny. Veľké množstvo opatrení bolo prijatých najmä po udalostiach 11. septembra 2001. Snahou medzinárodného spoločenstva je zabrániť, aby sa podobný útok niekedy v budúcnosti zopakoval. Osobitnou časťou je systém potrestania teroristov cez medzinárodnú spoluprácu štátov v trestných veciach vrátane inštitútu extradície.

Terorizmus v medzinárodnej leteckej preprave môžeme chápať v dvoch rovinách. V prvom rade ako trestný čin prejavujúci sa v únose lietadla. Nie každý únos lietadla je zároveň terorizmom, musí spĺňať jeho znaky (pozri v ďalšom texte). Niekedy však môže ísť iba o „sprievodný jav“ inej akcie, resp. kombinácie

¹ V prvých štyroch dôvodoch preberáme znaky uvedené Einavom, piaty dôvod pokladáme za všeobecný dôvod, ktorý vyplýva z ostatných, ale je nutné ho vyzdvihnúť, nakoľko samotná povaha leteckého sektora odohrávajúca sa vo vzdušnom priestore a na letiskách, kde je pravdepodobnosť výskytu veľkého počtu ľudí na vymedzenom priestore. Viac pozri v ďalšom texte. Einav, O.: Understanding Aviation Terrorism, Air Transport and General Aviation, Interavia March/April 2003, s. 35.

teroristického činu a iných trestných činov. Teroristický čin môže slúžiť i na pritiahnutie pozornosti médií (tu ide do popredia motivačný prvok, napríklad protest voči vláde, náboženská motivácia a pod.), ktorého cieľom je medializácia. Aj z tohto dôvodu je letecká preprava taká zraniteľná, ak ide o možný cieľ teroristických útokov. Unesené či odpálené lietadlo je katastrofou, ktorá sa vždy dostane na titulné strany.

Pri únose lietadla a terorizme môže tiež ísť len o nástroj na spáchanie iného (teroristického) aktu. Príkladom na takéto konanie spájajúce prvky posledných dvoch menovaných možností, sú útoky z 11. septembra 2001. Unesené lietadlá boli prostriedkom na spáchanie iného zločinu tým, že narazili do budov Svetového obchodného centra a Pentagonu. Cieľom bolo spáchať teroristický útok prostredníctvom unesených lietadiel vrátane prilákania celosvetovej pozornosti médií, čo sa im aj podarilo. Tento druh terorizmu môže slúžiť ako prostriedok na dosiahnutie iného cieľa, teda primárne nie je zameraný na spáchanie činu v leteckej doprave, ktorý je možné klasifikovať ako akt terorizmu, ale môže napríklad zadržiavať pasažierov lietadla a posádku a žiadať výkupne alebo splnenie iných podmienok. Niektorí autori tvrdia, že letecká doprava nie je vôbec cieľom teroristov. Cieľom sú nepriateľské krajiny a ich vlády a snaha o zmenu ich politík, pričom teroristi si vyberajú miesto a čas útoku.²

Aj preto nie je možné pozeráť sa na problematiku terorizmu v medzinárodnej leteckej preprave ako na izolovaný jav alebo jeho chápanie zúžiť iba na medzinárodnú trestnoprávnú rovinu. Nemožno opomenúť úpravu vnútroštátnych právnych poriadkov. Dodnes je práve vnútroštátna úprava nosnou súčasťou bezpečnosti leteckej dopravy, a to ako na domácich letoch ako aj na letoch medzinárodných. Je logické, že jednotlivé štáty chránia letiská na svojom území. Sú súčasťou štátneho územia, preto má štát povinnosť zabezpečiť ich bezpečnosť. Týka sa to aj lietadiel, ktoré sú registrované na území jednotlivých štátov a ich paluby sa pokladajú za štátne územie. Je rovnako pochopiteľné, že na trestné (teroristické) činy spáchané na letiskách konkrétnych štátov spadajú pod jurisdikciu tohto štátu. Nie je vytvorený osobitný medzinárodný súd, ktorý by sa zaoberal týmito činmi. Medzinárodné právo sa už síce viac ako pol storočia zaoberá najmä trestnoprávnou stránkou, zakotvujúc únos lietadla ako trestný čin. V zmluvnej úprave okrem iného vyzýva na spoluprácu štátov pri boji s kriminalitou v leteckej preprave nadväzujúc na ich vnútroštátnu úpravu. Pred 11. septembrom 2001 sa terorizmus považoval prevažne za doménu vnútroštátneho práva (napríklad IRA v Severnom Írsku), bez toho, aby došlo k medzinárodným

² GHOBRIAL, A., IRVIN, W. A.: Combating Air Terrorism: Some Implications to the Aviation Industry, *Journal of Air Transportation*, Vol. 9, 3/2004, s. 68.

presahom. Rovnako riešenie týchto konfliktov sa dialo v rámci hraníc štátov, ktorých sa terorizmus týkal. Medzinárodnoprávna úprava reagovala na útoky prijatím medzinárodných dohovorov.

7.1 Medzinárodné dohovory

Na to, aby sme mohli určiť, ktoré konania tvoria spoločnú množinu terorizmu a trestných činov v leteckej doprave ako takých je potrebné rozobrať právnu úpravu v tejto oblasti, ktorá s oboma konaniami úzko súvisí. Právna úprava v tejto oblasti je upravená prevažne medzinárodným zmluvným právom. Najvýznamnejšie dohovory v tejto oblasti tvoria Tokijský dohovor (1963),³ Haagský dohovor (1970)⁴ a Montrealský dohovor (1971).⁵ Všetky tieto dohovory vznikli pod záštitou špecializovaného úradu Organizácie spojených národov – Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo. Jedným z cieľov tejto organizácie, ktorá vykonáva svoju činnosť v oblasti civilného letectva od roku 1944, je dosiahnutie bezpečnosti v leteckej preprave. Na realizáciu tohto cieľa využíva rad nástrojov, medzi ktoré patrí:

- vývoj globálnych stratégií obsiahnutých v Globálnom pláne bezpečnosti letectva,
- monitorovanie bezpečnostných trendov a ukazovateľov,
- realizácia cielených bezpečnostných programov na riešenie bezpečnosti a
- účinná reakcia na narušenie systému leteckej dopravy spôsobeného prírodnými katastrofami, konfliktami alebo z iných príčin.⁶

Šesťdesiate roky sú medzníkom v úprave kvôli rapidnému nárastu počtu prípadov únosov lietadiel.⁷ Mimo Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo boli prijaté ďalšie dva dohovory, ktoré sa týkajú vzdušnej bezpečnosti, a to Európsky dohovor o potlačení terorizmu (1976) a Bonnská deklarácia o únosoch lietadiel (1978). Na pôde OSN sa v roku 1969 objavila snaha o definovanie protiprávných aktov spojených s civilným letectvom. Rezolúcia Valného zhromaždenia OSN vyzýva štáty na prijatie opatrení proti „všetkým druhom nezákonného konania spojeným

³ Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla.

⁴ Dohovor o potlačení nezákonného zmocnenia sa lietadla.

⁵ Dohovor o potláčaní protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva.

⁶ Bližšie pozri [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/safety/Pages/default.aspx>.

⁷ V rokoch 1948-1960 bolo 29 úspešných únosov lietadiel, v rokoch 1961-1967 jedenásť, a iba v roku 1968 ich bolo až 30. Pozri v: Dempsey, P. S.: *Aerial Piracy and Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking*, Connecticut Journal of International Law, Vol. 2, No. 2, Spring 1987, s. 429.

so zmocnením sa, alebo iným protiprávnym výkonom kontroly, násilím alebo jeho hrozbou, civilného lietadla počas letu“.⁸

Tokijský dohovor si kladie za cieľ dosiahnuť bezpečnosť lietadiel, ochranu života a majetku na palube lietadla a vo všeobecnosti podporovať bezpečnosť civilného letectva. Podstatným článkom pre jeho aplikáciu na terorizmus spočívajúci v unesení lietadla je článok 11, kde na splnenie činu nezákonného prevzatia lietadla je nutné splnenie troch podmienok:

- únos alebo kontrola prevzatia lietadla musí byť dôsledkom nezákonného použitia násilia alebo pokus o použitie násilia;
- lietadlo má byť "v lete" (to znamená, že v súlade s článkom 1 ods. 3 Tokijského dohovoru od okamihu, keď je sila aplikovaná za účelom vzletu až do okamihu, kedy proces pristátia končí);
- protiprávny čin musí byť spáchaný na palube lietadla (to znamená, že osoba musí byť na palube lietadla, napr. cestujúci alebo člen posádky).⁹

V prípade, ak nie je naplnený iba tretí znak, teda išlo by o útok „zvonku“, ide o tzv. letecké pirátstvo. Práve miestom pôvodu útoku sa líši únos lietadla od leteckého pirátstva. Ich spoločným znakom je, že ide o trestné činy.

Haagský dohovor zahŕňa úpravu vnútroštátnych aj medzinárodných letov a reaguje na nedostatočnú úpravu v Tokijskom dohovore podrobnejšou úpravou nezákonného zmocnenia sa lietadla snahou o odstránenie tejto hrozby z civilného letectva. Tento dohovor sa zameriava skôr na jurisdikciu a má odstrašujúci charakter. Definuje páchatel'a trestného činu ako „akúkoľvek osobu na palube civilného lietadla za letu, ktorá sa protiprávne, násilím, hrozbou násilia alebo inou formou zastrašovania zmocní alebo vykonáva kontrolu nad lietadlom, alebo kto sa o takéto konanie pokúsi.“¹⁰ Za páchatel'a sa považuje aj pomocník pri takomto čine. Ide o určitý posun voči Tokijskému dohovoru, keďže je definovaný páchatel' a založená jurisdikcia, avšak praktické využitie bolo malé.

Snahou o posun v tomto smere bol Montrealský dohovor. Hoci Haagský dohovor kriminalizoval teroristické činy na palubách lietadiel, opomenul konania, ktoré sa odohrávajú „na pevnej zemi“, napríklad upevnenie bomby na trup lietadla, ktorá exploduje, keď je lietadlo vo vzduchu. Tieto činy boli čoraz častejšie v druhej polovici 60. tých rokov a Montrealský dohovor reaguje na ich zvýšený výskyt. Negatívom je to, že akt sa stále musí odohrať vo vzduchu, teda vylučuje zo svojej

⁸ Rezolúcia VZ OSN A/RES/2551(XXIV).

⁹ Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft, Sept. 14, 1963, 20 U.S.T. 2941, T.I.A.S. No. 6768, 704 U.N.T.S. 219, reprinted in 58 AM. J. INT'L L. 566 (1959).

¹⁰ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Dec. 16, 1970, 22 U.S.T. 1641, T.I.A.S. No. 7192, reprinted in 10 I.L.M. 133 (1971), čl. 1 a) a b).

pôsobnosti prípady, kedy bomba na lietadle exploduje ešte na zemi, resp. na lietadle, ktoré sa nehýbe.

Istou nápravou bol Protokol o potláčaní protiprávných činov násilia na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu z roku 1988.¹¹ Zakotvuje trestné činy proti osobe na letisku, ako aj ničenie zariadenia letiska alebo lietadla, ktoré nie je v prevádzke, ak tieto činy ohrozujú alebo majú schopnosť ohroziť bezpečnosť tohto letiska.

Mínusom Montrealského dohovoru je aj opomenutie kriminalizácie hrozby takýchto aktov, pričom Haagský protokol hrozbu zahŕňa.¹²

Vyššie spomínaný Európsky dohovor o potlačovaní terorizmu a Bonnská deklarácia sú súčasťou medzinárodnoprávnej úpravy v tejto oblasti. Deklarácia nie je medzinárodnou zmluvou, preto povinnosti pre štáty z nej vyplývajúce nie sú právne vynútiteľné. Oba právne dokumenty sa zameriavajú na extradíciu páchateľov, vrátenie uneseného lietadla krajine registrácie a povinnosti pre štáty na založenie a vykonanie jurisdikcie. V prípade ich nekonania sú povinné páchateľov vydať.¹³

11. september 2001 zmenil nazeranie na tieto trestné činy a ukázalo sa, že vtedajšia právna úprava je nedostatočná. Napriek stanoveným pravidlám v dohovoroch nebolo možné danú situáciu subsumovať pod niektorý z právnych nástrojov. Štyri unesené lietadlá boli vybrané náhodne, obeťami boli obyvatelia viac ako 100 rôznych štátov. Následkom útokov bola aktivizácia činnosti Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, ktorá sa začala zaoberať prepojením súčasných dohovorov regulujúcich leteckú dopravu s protiteroristickými nástrojmi. Medzinárodné právo však aj pred 11. septembrom reagovalo na vývoj a rastúcu hrozbu terorizmu, preto bolo prijatých množstvo dohovorov. OSN prijala trinásť medzinárodných dohovorov zaoberajúcich sa terorizmom. V nich sa rieši problém jeho definície, kriminalizácie i ďalšie aspekty.¹⁴ Vyvstala potreba zjednotiť právne úpravy, nakoľko paralelné úpravy

¹¹ Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation 1988 [online]. Dostupné na: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1988%20Protocol%20for%20the%20Suppression%20of%20Unlawful%20Acts%20of%20Violence%20at%20Airports-pdf.pdf>.

¹² Podrobnejší rozbor protokolov zameraný na jurisdikciu v: Stancu, D.: AVSEC Conventions: Beyond Chicago, Until Beijing, Aviation Security International, October 2010, Volume 16, Issue 5.

¹³ Snahou oboch je eliminovať prípady, kedy štáty poskytujú páchateľom útočisko a nie je možné ich trestnoprávne postihnúť. Vydávanie páchateľov a založenie jurisdikcie však nie sú predmetom tohto príspevku z dôvodu obsiahlosti problematiky, ktorá v tomto prípade spadá pod medzinárodné trestné právo.

¹⁴ Napríklad Dohovor proti braniu rukojemníkov 1979, Dohovor o potlačovaní nezákonných činov proti bezpečnosti námornej plavby 1988, Dohovor o potlačovaní bombového terorizmu 1997, Dohovor o potlačovaní financovania terorizmu 1999, a ďalšie.

boli spôsobilé vyvolať aplikačné problémy. K harmonizácii došlo na Diplomatickej konferencii o bezpečnosti letectva konanej v Šanghaji v roku 2010. Výsledkom konferencie bolo prijatie Dohovoru o potlačení protiprávných činov vzťahujúcich sa na medzinárodné civilné letectvo (Šanghajský dohovor) a Dodatkového protokolu k Dohovoru.¹⁵ Tieto právne dokumenty kriminalizujú konanie použitia civilného lietadla ako zbrane, čo nadväzuje na vyššie spomínané prípady, keď je únos lietadla prostriedkom na spáchanie iného (teroristického) činu, napríklad ako čiastkový útok pokračovacieho trestného činu. Je rovnako trestným činom aj priama alebo nepriama hrozba spáchania trestného činu, ako aj organizácia a návodcovstvo.¹⁶

Kedy je únos lietadla zároveň aj teroristickým činom? V prvom rade musí spĺňať znaky terorizmu, ktoré však dodnes nie sú legálne definované a zakotvené. Najdôležitejším kritériom je, či má útok vyvolať strach, a to buď u politických elít a/alebo medzi obyvateľstvom (širokou verejnosťou). Únos lietadla môže mať rôzny motív a nie každý prípad spĺňa uvedené kritérium. Medzi ďalšie znaky, ktoré často napĺňa aj únos lietadla (nemusi ísť vyslovene iba o tento trestný čin, ale uvádzame ho ako príklad pre jeho frekvenciu a závažnosť), patria:

- protiprávnosť
- medzinárodný prvok
- násilie
- publicita.¹⁷

Je zrejmé, že ak čin spáchaný na lietadle civilného letectva alebo v priestoroch letiska spĺňa uvedené znaky, je možné ho považovať za teroristický čin.

7.2 Prevencia a odpoveď na teroristický útok v leteckom práve

V súčasnosti už nie je pochybnosť o tom, že únos lietadla spojený s terorizmom alebo podporou týchto aktov zakladá zodpovednosť podľa medzinárodného zmluvného i obyčajového práva.¹⁸ Problematickou sa javí možnosť predvídateľnosti teroristického útoku, a to či na letiskách alebo v lietadlách.

¹⁵ Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (Beijing Convention) a Protocol Supplementary to Convention 2010.

¹⁶ Podrobnejšie v: Kojima, C.: Hijacking, In: Max Planck Encyclopedia of International Law, Volume IV, 2012, s. 812.

¹⁷ Vychádzajúc zo znakov, ktoré uvádzajú Saul a David In: David, V.: Terorizmus a medzinárodné právo, In: Terorizmus a medzinárodné právo, Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie Bratislava 23. a 24. november 2006, Bratislavská vysoká škola práva, Eurokódex 2007, s. 169-173. a Saul, B.: Defining Terrorism in International Law, Oxford University Press 2006, s. 59-68.

¹⁸ Viac v: DEMPSEY, P. S.: Aviation Security: The Rule of Law in the War against Terrorism, Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 41, No. 3, 2003, s. 727.

Praktická nemožnosť predvídateľnosti útoku je pre terorizmus typická. V medzinárodnej leteckej preprave sa preto kladie veľký dôraz na prevenciu. Prejavuje sa to najmä pri letiskových kontrolách, scanovanie pasažierov, či pri sebe nemajú výbušniny alebo zbrane. Kontroly sú praktickým dôsledkom prevencie, ktorá sa zatiaľ považuje za najspoľahlivejší prostriedok boja proti teroristickým útokom.¹⁹ Nie vždy však prináša svoje ovocie a nastávajú d'alekosiahle následky spôsobené teroristickým útokom.

Sporná je reakcia štátov a prípustnosť obrany voči teroristickému útoku odohrávajúcemu sa vo vzduchu. Napríklad pri zásahu štátu „zvonku“ (napríklad cez vojenské letectvo), ktorý je vzhľadom na to, že sa útok odohráva vo vzdušnom priestore, značne komplikovaný a takmer znemožnený. Ak ide o unesené lietadlo, je ťažké „oslobodiť“ pasažierov inak, ako prinútiť lietadlo pristáť, často za cenu, že útočník nachádzajúci sa v lietadle odpáli nálož, prípadne extrémny príklad, kde je nutné lietadlo zostreliť. Je kontroverzné, či je takéto konanie legálne, nakoľko ide o cieľené zabitie nevinných osôb, čo je minimálne v rozpore s dobrými mravmi. Pri zostrelení ako krajného prostriedku je nutné rešpektovať vzdušný priestor štátu, kde sa lietadlo počas letu nachádza. Do úvahy prichádza aj využitie bezpilotného lietadla ako nástroja štátu na odstránenie hrozby následkov uneseného lietadla. Aká je však miera tolerancie? Kto určuje proporionalitu obrany voči teroristickému útoku vo vzduchu?²⁰ Rovnakým problémom je riešenie situácie, keď únosca zadržiava občanov štátu na území iného štátu. Môže štát, ktorého občianstvo majú pasažieri, zasiahnuť cez humanitárnu intervenciu? Zakladá takýto útok, ak by bol spáchaný iným štátom či teroristickou organizáciou, ozbrojený útok? Ak áno, je možné pripustiť právo na individuálnu alebo kolektívnu sebaobranu? Ak ide o vojnový konflikt, do úvahy prichádzajú pravidlá pre vedenie vojnového konfliktu. Terorizmus však primárne nezahŕňa situácie v ozbrojenom konflikte. Čo sa stane v prípade, ak štát proti teroristickému útoku zasiahne použitím sily (napríklad odvolávajúc sa výnimku z čl. 2 ods. 4 Charty OSN)? Útočiaci štát sa stáva agresorom a vzniká mu zodpovednosť podľa

¹⁹ DEMPSEY, P. S.: Aviation Security: The Rule of Law in the War against Terrorism, Columbia Journal of Transnational Law, Vol. 41, No. 3, 2003, s. 727. V zásade sa s jeho názorom stotožňujeme. Je účinným nástrojom, ak sa vylúči prítomnosť nebezpečných osôb či látok na palube. Nemusí ísť o najspoľahlivejší systém. Ako ukazujú skúsenosti z praxe, podarí sa teroristom na paluby lietadla dostať.

²⁰ Ak by išlo o útok na iný dopravný prostriedok, napríklad na idúci vlak, je možné zasiahnuť pozemnými silami, ľahšie monitorovať situáciu, neprichádza do úvahy odstránenie vlaku, ktorý je obsadený teroristami, nakoľko nemôže ohroziť „vyšší záujem“, ako je to ľahko uskutočniteľné uneseným lietadlom, ktoré môže byť nasmerované na budovy či miesta, kde by došlo k najväčším stratám na životoch a majetku. Toto sa pri leteckých únosoch často aj deje, únos lietadla smeruje k poškodeniu iného záujmu. Najzreteľnejší prípad je opäť 11. september 2001.

medzinárodného práva.²¹ AK by išlo o ozbrojený útok, do úvahy prichádzajú ďalšie právne možnosti obrany. Odpoveď na uvedené otázky nie je jednoznačná. Doteraz nie je jednoznačné, či je terorizmus vo všeobecnosti považovaný za ozbrojený útok, preto je potrebné to posudzovať aj v prípade terorizmu v leteckej doprave podľa okolností konkrétneho prípadu. Rozhodujúci vplyv má Organizácia spojených národov ako garant a strážca medzinárodného mieru a bezpečnosti, vrátane boja proti terorizmu. Myslíme si, že by to mala byť Bezpečnostná rada, ktorá by cez právne nástroje mohla reagovať na výzvy, ktoré terorizmus v tejto oblasti v spolupráci s Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo, vrátane Valného zhromaždenia OSN, ktorý má tiež k dispozícii právne nástroje na zastavenie hrozby terorizmu.

7.3 Záver

Terorizmus nemá všeobecnú legálnu definíciu, predstavuje (nielen) právny, ale aj praktický problém pre medzinárodné spoločenstvo, a to nielen v oblasti medzinárodnej leteckej prepravy. Jeho snahou je zabrániť útokom a zabezpečiť bezpečnosť ľudí. Tento cieľ sa snaží realizovať cez prijímanie právnych nástrojov a vytvorením systému prevencie a následného postihu páchatel'ov. Je potrebné reagovať na zmeny v tejto oblasti, vývoj techniky i taktík teroristov. V budúcnosti môžeme očakávať vývoj v tejto oblasti, na ktorý bude musieť medzinárodné právo pružne reagovať, aby sa dosiahol efektívny výsledok boja proti terorizmu.

²¹ V tomto príspevku nie je dostatok priestoru pre rozbor otázok zodpovednosti, a to jednak štátu, pri svojej povinnosti prevencie a zabezpečenia bezpečnosti na svojom území, a tiež letísk alebo aerolínií, ak došlo k útoku, ktorým vznikla cestujúcim škoda.

8 BEZPILOTNÉ LIETADLÁ: MOŽNÝ PREDMET PRÁVNEJ ÚPRAVY?

Viktória Kertészová

8.1 Pojem a druhy bezpilotných lietadiel

Definícia bezpilotných lietadiel nie je jednoduchá. V angličtine sa pre ne používa skratka UAV – *Unmanned Aerial Vehicles*. Používa sa pre ne aj slangový pojem *drones* alebo aj RPV (*Remotely Piloted Vehicles*). Z týchto pojmov ako aj iných skutočností je možné vyvodit' záver, že ide o bezpilotné prostriedky t.j. vzdušné lietadlá bez ľudskej posádky. Sú to lietadlá buď diaľkovo riadené alebo lietadlá so samočinnou funkciou. Tieto lietadlá majú množstvo využití ako napríklad na prieskum, pozorovanie a monitorovanie. Väčšie bezpilotné lietadlá (UAV) sa podobajú na malé vrtuľníky ale aj na menšie či väčšie lietadlá. Tie sa používajú najmä pre elektronický boj.¹ Ďalej sú to tzv. *micro-drony*, ktoré majú veľkosť aj tvar hmyzu a mávajú krídla. Terčové lietadlá sa používajú pre nácvik ostrej streľby (*target drones*) a návnady pre zmätenie nepriateľskej protivzdušnej obrany (*deco drones*). Mimoriadne vzrastá význam bezpilotných bojových prostriedkov alias UCAV (*Unmanned Combat Aerial Vehicles*), ktoré sa delia na opakovane použiteľné a jednorazové, alebo samovražedné (*Suicidal UCAV*).²

8.2 Vplyv bezpilotných lietadiel v ozbrojených konfliktoch

Výraz byť „vo vojne“ alebo „ísť do vojny“ nemusí znamenať, že celý štát je v skutočnosti zapletený do ozbrojeného konfliktu. Napríklad zatiaľ, čo väčšina územia Iraku sa stala zónou ozbrojeného konfliktu v roku 2003, život pre väčšinu ľudí v Spojených štátoch pokračoval bez prerušenia, kým jeho vojaci napadli krajinu na druhej strane zemegule. Avšak v štáte, kde trvá vojnový stav je aj ozbrojený konflikt.³ Samotný pojem ozbrojeného konfliktu znamená "dlhotrvajúce ozbrojené násilie" medzi dvoma (alebo viacerými) stranami a dronové útoky ako aj všetky útoky vykonávané na strane jednej a straty na životoch na strane druhej, sotva možno vyúčtovať v peniazoch. Pojem ozbrojeného konfliktu môže predstavovať aj to, že v rámci toho nastáva proces istej modifikácie, pričom využívanie nových technológií ako sú bezpilotné lietadlá a počítačové operácie

¹ HENRIQUES, J.: *Unmanned Aerial Vehicles (UAV): Drones for Military and Civilian Use*, 21. Marec, 2014 [online]. Dostupné na: <http://www.globalresearch.ca/unmanned-aerial-vehicles-uav-drones-for-military-and-civilian-use/5374666>.

² HORŇÁK, M., *Bezpilotné prieskumné prostriedky a ich simulácia* [online]. Dostupné na: https://dspace.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/11578/hor%C5%88%C3%A1k_2010_dp.pdf?sequence=1.

³ LUBELL, N, DEREJKO, N.: *A global battlefield*, s.66 [online]. Dostupné na: <http://jicj.oxfordjournals.org/>.

pomaly vedú k odstráneniu zásadného významu geografických hraníc, skracovaniu obrovských vzdialeností a pod.⁴ Zvyšujúce sa využívanie bezpilotných lietadiel, rovnako aj prostriedky a metódy ich použitia v snahe viesť vojnu proti teroru dávajú podnet k obavám zo vzniku „globálneho bojiska“ kedy celá planéta je predmetom aplikácie zákonov o ozbrojených konfliktoch a následkov, ktoré z neho vyplývajú. Tieto znepokojenia vyplývajú z útokov dronov často vyskytujúcich sa mimo aktívnych bojísk Afganistanu a v pohraničných pásmach Pakistanu a ďalej rozširujúcich sa do Jemenu a Somálska. Extra-teritoriálne útoky dronov proti neštátnym aktérom nastrojuje otázku právnej klasifikácie a regulácie nadnárodného ozbrojeného násilia v popredí s medzinárodným záujmom a diskusiami.⁵ Vzhľad bezpilotných lietadiel v arzenáli ozbrojeného konfliktu podnietil obnoviť pokusy definovať parametre moderného bojiskového teritória.⁶ V skutočnosti pojem bojisko jednoducho označuje miesto, v ktorom sa nepriatelia nachádzajú a jeho priestory sú tvarované a môžu byť menené nepriateľmi. Jednotlivci zajatí na bojiskách v Afganistane a zadržívaní v Guantame nemôžu poprieť ochranu medzinárodného humanitárneho práva pretože ich zadržívanie je geograficky a časovo odstránené zo sféry nepriateľskej línie, kde boli zajatí. Premiestnenie civilného obyvateľstva je zakázané pod IHL iba pre príčiny súvisiace s ozbrojeným konfliktom.⁷

8.2.1 Bezpilotné lietadlá útočiace vo vzdialených lokalitách

Možnosť rozpoznania výrazu "vojna proti teroru" alebo "vojna proti al-Kájde", ako zreteľný a právne poznateľný ozbrojený konflikt je téma, ktorá bolo predmetom viacerých diskusií a analýz.⁸ Na účely nášho skúmania nie je nutné opakovať túto diskusiu alebo sa dohodnúť na odpovedi na túto otázku. Na základe vnútornej analýzy NAICS, možno dôvodne tvrdiť, že útoky dronov vo viacerých odľahlých oblastiach Afganistanu, v ktorom Spojené štáty nemajú pozemné vojská proti príslušníkom rovnako ozbrojených skupín a ktorí v súčasnej dobe priamo sa zúčastňujú nepriateľských akcií, môžu byť stále súčasťou rovnakého konfliktu a predmetom aplikácie medzinárodného humanitárneho práva. Keď to vezmeme

⁴ '[P]rotracted armed violence between Governmental authorities and organized armed groups or between such groups'. Tadić Decision on Interlocutory Appeal, supra note 13, x 70.

⁵ Pozri: BOWCOTT, O.: 'Drone strikes threaten 50 years of international law, says UN rapporteur', The Guardian, 21 June 2012; MAYER, J.: 'The Predator War', The New Yorker, 26 October 2009.

⁶ BLANK, L. R.: 'Defining the Battlefield in Contemporary Conflict and Counter-Terrorism: Understanding the Parameters of the Zone of Combat'.

⁷ This issue is separate from the legality of detention in Guantánamo Bay; for an example of IHL applying outside the primary zone of hostilities in international armed conflict, see the case of military internees in neutral or non-belligerent countries, GCIII, Art. 4(B)(2).

⁸ LUBELL, N.: 'The War (?) Against Al-Qaeda', in E. Wilmshurst (ed.), International Law and the Classification of Conflicts (Oxford University Press, 2012).

ešte o krok ďalej, v prípade, že ozbrojená skupina, s ktorou štát už uprostred ozbrojeného konfliktu vytvoril tábor a prevádzkuje svoje vojenské operácie tesne za hranicami susedných oblastí a keď položíme bokom prípadné otázky porušenia princípu *ius ad bellum* ⁹ tak ani geografická vzdialenosť alebo prekročenie územnej hranice by nutne nepoprelo existenciu spojenia medzi jednotlivcami alebo ich správanie a prevládajúcim ozbrojeným konfliktom. Táto analýza vedie k záveru, že by sa mohli zahŕňať exteritoriálne útoky dronov do rámca medzinárodného humanitárneho práva. Spojitosť medzi cieľmi dronov a ozbrojenými konfliktmi:

- 1) geografická vzdialenosť od primárnej sféry nepriateľskej línie;
- 2) úroveň a povaha vojenských operácií vyskytujúcich sa v cieľovej oblasti;
- 3) vzťah medzi cieľmi a už vyskytujúcim sa ozbrojeným konfliktom.

V skutočnosti, skôr než aby bolo možné považovať niečo za ozbrojený konflikt, je viac pravdepodobné je vnímať to ako potenciálny prípad zločinov proti ľudskosti.¹⁰

Je potrebné preto uviesť, že na útoky bezpilotných lietadiel sami osebe nebudú pravdepodobne postačovať ustanovenia NIAC a následné uplatnenie medzinárodného humanitárneho práva. Otázkou, ktorá pred nami stojí, týka sa úlohy, ktorú zohráva umiestnenie dronových útokov v určených zemepisných oblastiach nie – medzinárodného ozbrojeného konfliktu.¹¹

Najmä, ak štát A je zapojený do ozbrojeného konfliktu s ozbrojenou skupinou X, používajú sa extrateritoriálne dronové útoky proti členom skupiny X vedúce k určeniu, že je tam ozbrojený konflikt s následnou použiteľnosťou IHL tam, kde k týmto ozbrojeným útokom dochádza? Pre ďalšie odlíšenie tejto otázky z uvedených princípov *ius ad bellum*, poskytuje nám predstavu, že dronové útoky sa konajú proti militaristickej ozbrojenej skupine X, riadia sa ich operácie prostredníctvom satelitného rádia z lode na otvorenom mori. Žiadne iné štátne územie (alebo teritoriálne vody) nie je porušované a nie je žiadny dôvod, aby sa diskutovalo o princípe *ius ad bellum* v súvislosti s ďalším stavom. Aplikuje sa medzinárodné humanitárne právo na tieto útoky.¹² Ako už bolo uvedené, existuje celý rad debatných oblastí faktického a právneho stavu a odlišné interpretácie na okolité problémy. Po prvé, naskytuje sa otázka pokiaľ ide o existenciu ozbrojeného konfliktu. Tam musí byť konkrétny a identifikovateľný ozbrojený konflikt medzi

⁹ See sections *infra*, 'The Legal Effect of Crossing Borders' and 'Limitations to Expanding the Scope of.

¹⁰ Art. 7(1) ICCSt. defines crime against humanity as, '... a widespread or systematic attack directed against any civilian population, with knowledge of the attack'.

¹¹ See *supra* notes 65^66 and accompanying text.

¹² See *supra* notes 65^66 and accompanying text.

identifikovateľnými stranami. Ak ozbrojené konflikty existujú, môže byť diskusia o tom, či cieľmi dronových útokov sú v skutočnosti zmluvné strany tohto konfliktu. Napríklad, útoky v Pakistane uvádzajú za cieľ jednotlivcov zo širokého spektra militantných skupín, nie všetci z nich však majú spojitosť s ozbrojeným konfliktom v Afganistane. Ak však kritériá sú splnené a medzinárodne humanitárne právo ich považuje za aplikovateľné, to ešte stále vyvoláva ťažké nezhody ako správne určiť to, ktorí jednotlivci môžu byť cieľmi.¹³

8.2.2 Použitie bezpilotných lietadiel vo vojne proti teroru (USA)

Po teroristických útokoch z 11. septembra 2001, vláda Spojených štátov začala používať bezpilotné lietadlá proti cieľným akciám al-Káidy. Podľa niektorých správ z médií, Spojené štáty vyvinuli dva paralelné dronové programy: jeden prevádzkovaný armádou, a jeden pracujúci v utajení CIA. Pod Obamovou administratívou, druhý program sa dosť vyvinul a počet dronových útokov v krajinách ako Pakistan a Jemen sa neustále zvyšuje. Pretože program bezpilotných lietadiel je prevádzkovaný tajne CIA, bolo by nemožné určiť presné obrysy programu, jeho právny a normatívny rámec a či sú jeho operácie v súlade so zákonom.¹⁴ Jane Mayer poznamenala vo svojom článku: Americká vláda prevádzkuje dva dronové programy. Vojenská verzia, ktorá je verejne priznaná, pôsobí v poznaných vojenských zónach v Afganistane a Iraku, a zameriava svoj cieľ na nepriateľov ohrozujúcich amerických vojakov, ktorí sú tam rozmiestnení. Program CIA je zameraný na podozrivých z terorizmu po celom svete, vrátane krajín, kde americkí vojaci nemajú základne.¹⁵ Kým mnohí v medzinárodnom spoločenstve kritizovali rozsiahle geografické využitie bezpilotných lietadiel Spojenými štátmi proti al-Káide, šiesti úradníci Bushovej administratívy obhajovali program bezpilotných lietadiel ako program konzistentný a ktorý je v súlade s medzinárodným právom.¹⁶

Prezident Obama pokračoval v tomto prístupe a rozšírilo sa používanie bezpilotných lietadiel vo vojne proti teroru. Navyše úradníci na vysokej úrovni v Obamovej administratíve ponúkli detailné právne ospravedlnenie pre zákonnosť

¹³ For an analysis of the Conflict in Afghanistan see, F. Hampson, 'Afgahnistan 2001-2010', in: Wilmschurst (ed), supra note 74.

¹⁴ STERIO, M.: The United States' Use of Drones in the War on Terror: The (Il)legality of Targeted Killings Under International Law, In: Case Western Reserve Journal of International Law-vol. 45-2012.

¹⁵ MAYER J., The Predator War: What Are the Risks of the C.I.A.'s Covert Drone Program?, The New Yorker [online]. Dostupné na: http://www.newyorker.com/reporting/2009/10/26/091026fa_fact_mayer.

¹⁶ See Lewis & Vitkovsky, supra note 4, at 74.

amerického dronového programu.¹⁷ Harold Koh, ministerský právny poradca, zdôvodňuje oprávnenosť použitia bezpilotných lietadiel na výročnom zasadnutí American Society of International Law dňa 25. marca 2010, kde tvrdí, "je to uvážení pohľad tejto administratívy... že cieľené praktiky USA, vrátane vražedných operácií vykonávaných s použitím bezpilotných lietadiel sú v súlade so všetkými platnými právnymi predpismi, vrátane zákonov týkajúcich sa vojny."¹⁸

Vo svojom prejave, Koh citoval tak vnútroštátne právo (AUMF) ako aj medzinárodné právo ako dôkaz, že Spojené štáty americké sa zaoberajú ozbrojeným konfliktom s Al-Káidou, Talibanom a inými podobnými silami." Cieľené zabíjanie, podľa Koha je oprávnené, pretože je vykonávané v súlade s právnymi predpismi vedenia vojny. Inými slovami, Spojené štáty americké vykonávajú cieľené útoky v súlade s dobre známymi princípmi rozlišovania a proporcionality s cieľom zabezpečiť, aby boli ciele legitímne a vedľajšie škody minimalizované. Nakoniec, Koh argumentoval, že použitie bezpilotných lietadiel na zamerané ciele - "vysoko postavení vedúci, ktorí vedú boje" neporušujú vnútroštátne právo zakazujúce vraždu.¹⁹

Philip Alston, osobitný spravodajca OSN pre mimosúdne prípady, zhrnul, že svojvoľné vykonávanie týchto operácií môže viesť k obavám, že drony sú prevádzkované nad rámec, ktorý môže porušiť medzinárodné humanitárne právo a medzinárodné právo v oblasti ľudských práv.²⁰

Tento článok (s odkazom nižšie) poukazuje na niektoré dôležité otázky týkajúce sa (NE) zákonnosti cieľených zabíjaní podľa súčasného prístupu Obamovej administratívy. Tento článok vedie k záveru, že väčšina cieľeného zabíjania pomocou dronov je nezákonných podľa medzinárodného práva; len veľmi malý počet týchto vražd je vykonávaných na základe starostlivo vytvorených okolností, čo by mohlo byť potenciálne v súlade s príslušnými pravidlami ius ad bellum a ius in bello, a iba vtedy, ak prijmeme predpoklad, že Spojené štáty sa zaoberajú ozbrojeným konfliktom proti al-Káide.²¹

¹⁷ Id. at 73.

¹⁸ Harold Hongju Koh, Legal Adviser, U.S. Dep't of State, Address at the Annual Meeting of the American Society of International Law 14 [online]. Dostupné na: <http://www.state.gov/documents/organization/179305.pdf>.

¹⁹ Harold Hongju Koh, Legal Adviser, U.S. Dep't of State, Address at the Annual Meeting of the American Society of International Law 14 [online]. Dostupné na: <http://www.state.gov/documents/organization/179305.pdf>.

²⁰ US Warned on Deadly Drone Attacks, BBC [online]. Dostupné na: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8329412.stm>.

²¹ STERIO, M.: The United States' Use of Drones in the War on Terror: The (Il)legality of Targeted Killings Under International Law, In: Case Western Reserve Journal of International Law -vol. 45-2012.

Medzinárodný pakt o občianskych a politických právach (ICCPR) zakazuje "svojvoľné" zabíjanie, rovnako ako trestné alebo odstrašujúce zabíjanie teroristov. Samotná podstata amerického dronového programu, kde cieľené zabíjanie sa používa na neutralizáciu operácií agentov al-Káida, dokonca keď takéto zabíjanie nie je nevyhnutne nutné, je v rozpore s medzinárodným právom v oblasti ľudských práv. Podľa tejto paradigmy, možno dospieť k záveru, že program dronových útokov je nezákonný.²²

8.2.3 Kto je terčom útokov?

Kto môže byť cieľom a na základe akých okolností? Legálni bojovníci sú definovaní podľa Ženevských dohovorov a dodatkových protokolov k Ženevským dohodám tak ako všetci príslušníci ozbrojených síl, ktorí sú zmluvnou stranou konfliktu. Podľa pravidiel vedenia vojny, členovia al-Káidy môžu byť cieľmi, ak sa kvalifikujú ako legitímny bojovníci; ak nie, potom sú civilisti, a sú chránení od vojenských úderov.²³ V skutočnosti, v súlade s článkom 4 Tretieho Ženevského dohovoru, zákonní bojovníci sú buď členmi štátnych ozbrojených síl a milícií, a vyznačujú sa tým, že nosia charakteristické znaky alebo uniformy, nosia zbrane verejne, alebo vykonávajú svoje činnosti v súlade s pravidlami vedenia vojny.²⁴ Jednotlivci, ktorí nie sú kvalifikovaní ako zákonní bojovníci sú civilisti a nesmú byť nikdy cieľmi útokov. Civilisti môžu byť cieľmi útokov iba vtedy, ak sa zúčastňujú bojov priamo na strane nepriateľov.²⁵

Podľa prístupu Medzinárodného výboru Červeného kríža, členovia al-Káidy by mohli byť cieľmi iba vtedy, ak by sa dalo preukázať, že konkrétne ciele boli priamo zapojené do bojových akcií. Tento pohľad môže vážne obmedziť výber cieľov a možno tak ďalej pochybovať o zákonnosti celého dronového programu. Podľa prístupu Izraelského Najvyššieho súdu, však podstatnou otázkou je "Či civilisti vykonávajú funkciu bojovníkov."²⁶ Obamova administratíva zdanlivo odmietla

²² International Covenant on Civil and Political Rights, art. 6(1), Dec. 19, 1966, 993 U.N.T.S. 171 [hereinafter ICCPR]; see also Consideration of Reports Submitted by States Parties Under Article 40 of the Covenant, Concluding Observations of the Human Rights Committee, Israel, 15, U.N. Doc. CCPR/CO/78/ISR (Aug. 21, 2003) (discussing the committee's concerns with targeted killings).

²³ Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and Relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I), art. 43(2), Jan. 23 1979, 1125 U.N.T.S. 3 [hereinafter Protocol I].

²⁴ Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War, art. 4, Aug. 12, 1949, 6 U.S.T. 3316, 75 U.N.T.S. 135 [hereinafter Geneva Convention III].

²⁵ See Protocol I, supra note 41, art. 51(3).

²⁶ Helen Keller and Magdalena Forowicz, A Tightrope Walk Between Legality and Legitimacy: An Analysis of the Israeli Supreme Court's Judgment on Targeted Killing, 21 LEIDEN J. INT'L. L. 185, 207 (2008).

prístup Medzinárodného červeného kríža a prijala agresívnejší taktiku v určovaní toho, ktoré osoby môžu byť považované za ciele.²⁷

8.2.4 Zákonnosť dronových útokov pod princípom *jus in bello*

Jus in bello znamená, že sila môže byť použitá iba vtedy, ak takéto použitie rešpektuje zásady nevyhnutnosti, proporcionality, rozlíšenia, a ľudskosti. Zásada nevyhnutnosti vojenského zásahu vyžaduje, aby ozbrojené útoky počas vojny boli obmedzené na vojenské ciele a aby tie útoky konala dobre vycvičená armáda.²⁸ Princíp rozlišovania vyžaduje, aby strany konfliktu sa rozlišovali po celú dobu a to medzi bojovníkmi a civilistami, ako aj medzi vojenskými a civilnými objektmi. Inými slovami, princíp rozlišovania umožňuje zamerať cieľ na jednotlivcov ", ktorí sa dopúšťajú konkrétnych činov, ktoré by mohli ovplyvniť vojenskú akciu."²⁹ Napokon zásada ľudského zaobchádzania vo všeobecnosti zakazuje stranám konfliktu používať zbrane, ktoré by mohli spôsobiť zbytočné utrpenie.³⁰ Stručne povedané, v rámci *jus in bello*, sila môže byť použitá, ak je to nevyhnutné na vojenské ciele, ak utrpenie spôsobené použitím sily je úmerné vojenským objektom, ak vojenský veliteľ dokáže správne rozlišovať medzi vojenskými a nevojenskými cieľmi, a v prípade, že vojenský veliteľ prijme limitované spôsoby pre zranenie nepriateľa, ktoré minimalizujú zbytočné utrpenie. Je možné predpokladať, že drony by mohli v rámci starostlivo zabezpečených okolností vždy spĺňať pravidlá *jus in bello*.³¹

8.3 UK House of Lords – debata o bezpilotných lietadlách a autonómnych zbraniach

V júni 2013 sa konala debata v Spojenom kráľovstve, ktorú viedla legislatívna komora - House of Lords – na tému použitia bezpilotných lietadiel. Neodznalo veľa potešujúcich správ s ohľadom na samotné dronové útoky(t.j. diaľkovo pilotované lietadlá) Britská vláda jednoducho tvrdila, že nie sú potrebné žiadne nové kódexy správania, a že " (vo Veľkej Británii) systém je prevádzkovaný vysoko kvalifikovanými, skúsenými pilotmi RAF v súlade so zásadami medzinárodného humanitárneho práva. "Earl Atle, hovoriac za vládu najprv uviedol: "Nie sú žiadne plány do budúcnosti, ktoré by nahradili vojenských pilotov plne autonómny

²⁷ STERIO, M.: The United States' Use of Drones in the War on Terror: The (Il)legality of Targeted Killings Under International Law, In: Case Western Reserve Journal of International Law, vol. 45, 2012.

²⁸ Protocol I, supra note 41, art. 52(2).

²⁹ Protocol I, supra note 41, art. 51 Id. art. 51(2)-(4).

³⁰ Protocol I, supra note 38, art. 35(2).

³¹ Koh, supra note 9, at 15.

systemom. Ministerstvo obrany nemá v úmysle vyvinúť žiadne systémy zbraní, ktoré by mohli byť použité bez zásahu človeka. Hoci kráľovské loďstvo má obranné systémy, ako Phalanx, ktoré možno použiť v automatickom režime, pre ochranu personálu a lodí pred nepriateľskými hrozbami, ako sú rakety, ľudský operátor dohliada na celé riadenie. Navyše, všetky naše diaľkovo pilotované lietadlové systémy používané v Afganistane k ochrane vojakov na zemi sú riadené vysoko kvalifikovanými vojenskými pilotmi. Nie sú žiadne plány nahradiť kvalifikovaný vojenský personál plne autonómnymi systémami." Keď sa žiadalo, aby sa objasnila situácia s ohľadom na budúcnosť, vláda jednoducho ustúpila, a ostala v aktuálnej pozícii. Vláda nedokázala vyjasniť stav, týkajúci sa úrovne ľudského pričinenia, že bude zachovaný s ohľadom na cieľenie rozhodnutie. Earl Atle hovoril o tom, že nie sú žiadne plány "plne autonómnych systémov", ale otázkou je, čo to znamená? Aký ľudský dozor nad nimi bude zachovaný? Autonómne zbrane sú ďalším bojiskovým poľom s ohľadom na reguláciu nových zbraní. Skupina mimovládnych organizácií začala ťaženie proti zabíjajúcim robotom. Profesor Christof Heyns, osobitný spravodajca OSN pre mimosúdne spory, nedávno predložil správu OSN o týchto zbraniach. V jednom zo svojich odporúčaní, uviedol: "Rada pre ľudské práva by mala vyzvať všetky štáty, aby deklarovali a implementovali národné moratória aspoň na testovanie, výrobu, montáž, prevod, nadobudnutie, nasadenie a využitie LARs [smrtiace autonómne roboty] na taký čas, kým medzinárodná dohoda v rámci budúcej úpravy LARs nebude zriadená."³²

8.4 Vzdušné útoky dronov porušujúce pravidlá vedenia vojny

Najmenej 18 izraelských náletov počas bojov v Gaze v novembri 2012 bolo v zjavnom rozpore s pravidlami vedenia vojny. Oznámila to Human Rights Watch po podrobnom vyšetrowaní útokov. Počas týchto náletov bolo zabitých najmenej 43 palestínskych civilistov, vrátane 12 detí. *Human Rights Watch* v rámci terénneho vyšetrowania zistilo 14 útokov leteckých dronov alebo iných vzdušných lietadiel, pre ktoré nebol žiadny náznak legitímneho vojenského cieľa na mieste v čase útokov. V ďalších štyroch prípadoch, útoky mohli byť zamerané na palestínskych bojovníkov, ale tým, že sa objavilo použitie nevyberaných prostriedkov spôsobilo neprimeranú ujmu civilistom. Human Rights Watch nepokúsila sa preskúmať všetky izraelské nálety počas ôsmich dňoch bojov s názvom "Operácia pilier obrany", od 14 do 21 novembra 2012.

³² AKANDE, D.: UK House of Lords Debate on Drones and Autonomous Weapons, EJILtalk, 26. June, 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.ejiltalk.org/uk-house-of-lords-debate-on-drones-and-autonomous-weapons/>. <http://www.ejiltalk.org/uk-house-of-lords-debate-on-drones-and-autonomous-weapons/>.

"Izraelské sily príliš často vykonávajú nálety, ktoré zabili palestínskych civilistov a zničili domy v Gaze bez zjavného právneho odôvodnenia", povedala Sarah Leah Whitson, riaditeľka Human Rights Watch pre Blízky Východ.³³

8.4.1 Výpovede pilotov bezpilotných lietadiel

Brandon Bryant, vojak, ktorý si kládol za cieľ dostať sa na vrchol svojej kariéry, uspel a stal sa pilotom bezpilotných lietadiel. Pracoval pre špeciálne jednotky letectva Spojených štátov v Novom Mexiku. Zabil desiatky ľudí. Jedného dňa si uvedomil, že už ďalej nemôže robiť to čo robí. Bryant a jeho spolupracovníci sedeli v prednej časti 14 počítačových monitorov a štyroch klávesov. Keď Bryant stlačil tlačidlo v Novom Mexiku, niekto umrel na druhej strane sveta. Bryant vykonal 6000 hodín letu počas svojich šiestich rokov v letectve. " Videl som mužov, ženy a deti umierajúce počas tej doby, " hovorí Bryant. " Nikdy som si nemyslel, že by som mohol zabiť niekoľko ľudí. V skutočnosti som si myslel, že som nikoho nezabil vôbec. " Jeho smeny trvali až 12 hodín. Air Force mala ešte stále nedostatok personálu pre svoje diaľkovo riadené vojny v Iraku a Afganistane. „Dronoví piloti boli vnímaní ako zbabelí tlačitelia gombíkov.“ Bryant si pamätá keď prvýkrát vystrelil raketu, zabil dvoch mužov okamžite.

Plukovník William Tart, muž so zraneným okom ale v predstavách s jasným obrazom nepriateľa, nazýva drony že sú "prirodzeným rozšírením vzdialenosti." Tart bol veliteľom na Creech Air Force Base v Nevade, v blízkosti Las Vegas, kde stál na čele dronových operácií. Kedykoľvek riadil letectvo dronov vždy mal pri sebe fotografiu svojej ženy a troch dcér položených vedľa monitorov. Nehovorí veľa o cielenom zabíjaní. Tvrdí, že počas svojich dvoch rokov ako veliteľ operácií v Creech, nikdy nevidel žiadnych civilistov umrieť a že drony strieľali iba na budovy, kde ženy a deti neboli. Jedným z paradoxov používania dronov je, že aj keď sa zvýši ich vzdialenosť k cieľu napriek tomu sa vytvára blízkosť. "Vojna sa niekedy stáva osobnou záležitosťou", hovorí Tart. „Sledovali sme ľudí mesiace. Videli sme ich hrať sa so svojimi psami alebo vešať svoju bielizeň. Videli sme ich zvyklosti, tak ako vidíme zvyklosti našich susedov. Dokonca sme im išli na ich pohreby. Nebolo to vždy jednoduché“ hovorí.³⁴

³³ Israel: Gaza Airstrikes Violated Laws of War, Human Rights Watch, February 12, 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.hrw.org/news/2013/02/12/israel-gaza-airstrikes-violated-laws-war>.

³⁴ ABÉ, N.: Dreams in Infrared_ The Woes of an American Drone Operator, Spiegel Online International, December 14, 2012 [online]. Dostupné na: <http://www.spiegel.de/international/world/pain-continues-after-war-for-american-drone-pilot-a-872726.html>.

9 MEDZINÁRODNÁ LETECKÁ DOPRAVA A OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Bc. Patrik Špirko, Bc. Martin Kochan

9.1 Úvod

Letecká doprava predstavuje v súčasnosti vyjadrenie dlhotrvajúcej snahy a túžby spoločnosti cestovať rýchlo, lacno a efektívne na veľké vzdialenosti. Podľa odhadov organizácie Združené letecké úrady (Joint Aviation Authorities – ďalej len „JAA“) sa jej objem má do roku 2020 z globálneho hľadiska viac ako zdvojnásobiť, pričom z hľadiska rýchlo rozvíjajúcich sa regiónov má dôjsť dokonca až k stonásobeniu.¹ Vývoj a zefektívnenie leteckej dopravy tak predstavuje jeden z najvýznamnejších pokrokov v živote ľudstva, ktorý sa prejavil vo vytvorení sofistikovaných leteckých koridorov. Letecké koridory však nie sú len cestami pre prepravu osôb a materiálu za účelom biznisu či rekreácie, ale sú aj významnými diaľnicami globálnej ekonomiky a medzinárodných vzťahov. Na základe uvedeného sme dospeli k záveru, že medzinárodná letecká doprava predstavuje jedno z najvýznamnejších odvetví svetovej ekonomiky. Zamestnáva 32 miliónov ľudí, každoročne prepravuje viac ako 2,3 miliardy pasažierov, 45 miliónov ton carga a ku globálnemu HDP prispieva 7,5 percentami. Pravidelné civilné letecké linky spájajú všetky kontinenty s výnimkou Antarktídy a umožňujú pohyb osôb a prepravu tovaru medzi ľubovoľnými dvomi bodmi obývanej súše v rámci 48 hodín, a teda, zavádzanie leteckých spojení vedie k významnej akcelerácii rozvoja regiónov. To, čo však na jednej strane predstavuje významný prínos, na strane druhej predstavuje výrazne negatívum. Negatívne hľadisko leteckej dopravy, nielen z hľadiska jej rozvoja, ale leteckej dopravy ako takej predstavuje negatívny vplyv na životné prostredie. Letecká doprava má neúmerne markantný dopad na životné prostredie, a to i napriek tomu, že jej podiel zastúpenia je relatívne nízky, v porovnaní s ostatnými druhmi prepravy. V dnešnej dobe zodpovedá za približne 8 % zmien klímy, ktoré sú spôsobené ľudskou činnosťou. Prejavuje sa to najmä v znečisťovaní ovzdušia emisiami,² zvýšeným hlukom, vysokou spotrebou paliva a znečistením letísk.³

¹ Oficiálna internetová stránka organizácie [online]. Dostupné na: <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>.

² Výsledky merania zahraničného portálu SERC - Airport air Pollution (2009) In: State environmental resource center [online]. Dostupné na: <http://www.serconline.org/airportAirPollution.html>.

³ Problémom letísk je vysoká koncentrácia hluku, znečistenie a prehustenie dopravy v jeho okolí. Merania zahraničného portálu SERC ([online]. Dostupné na: <http://www.defenders.org/>) potvrdili, že jedno veľkokapacitné lietadlo počas pristávania a vzlietania vyprodukuje toľko smogu, ako automobil počas jazdy dlhšej 9000 km a také množstvo oxidu dusíka, aké osobný automobil vypustí do ovzdušia počas 42 000 najazdených kilometrov. Správy letísk sa snažia

Letecká doprava, ako bolo vyššie naznačené má viacnásobné účinky na životné prostredie. Je potrebné si pritom uvedomiť, že letecká doprava ovplyvňuje životné prostredie v podstate dvojitým spôsobom:

- a) pozitívne tým, že účelným premiestňovaním osôb surovín a tovaru zaistuje potreby spoločnosti a výkon niektorých služieb i výrazne prispieva k rastu turistiky,
- b) negatívne tým, že svojou existenciou t.j. prevádzkou a zariadením poškodzuje životné prostredie a znehodnocuje ho.

Spomenuté negatívne účinky môžu byť dlhodobé – podieľajú sa na spotrebe neobnoviteľných prírodných zdrojov alebo krátkodobé, ktoré sa prejavujú ako priame dôsledky na okolie a človeka. Majú charakter kumulatívности a mnohonásobnosti. Účinky niektorých emisií zostávajú obmedzené na okolie ich zdrojov, kde sú ich najväčšie koncentrácie, a teda majú lokálny charakter. Pritom lokalita môže byť niekedy geograficky pomerne rozšírená kyslými dažďami a ich negatívnymi účinkami na flóru ako aj stavby. Účinky iných škodlivín presahujú okolie svojho zdroja a môžu mať dokonca globálny charakter, napr. v podobe skleníkového efektu, otepľovania Zeme alebo stúpaniu morskej hladiny. Aktuálnym problémom vyvolaným aj leteckou dopravou je aj tvorba ozónu vo vzduchových vrstvách nízko nad zemou, spôsobenou emisiami organických zlúčenín a oxidy dusíku so škodlivým pôsobením na človeka a zvieratá. Zaťaženie životného prostredia leteckou technikou, konkrétne lietadlami, letiskami, leteckými koridormi a ich nevyhnutnou infraštruktúrou je charakteristické tým, že dochádza k:

- a) k spotrebe energie a surovín
- b) k emitovaniu plynov, hluku, chvenia, vibráciám a otrasom
- c) k zabratiu pôdy pre potreby letísk a k nim patriacou statickou dopravou – parkovacie a odstavné plochy, hangáre a príslušná infraštruktúra.

Negatívny vplyv leteckej dopravy na životné prostredie si v dostatočnom rozsahu uvedomovali svetoví predstavitelia, čo v rôznych etapách 20. storočia a začiatku 21. storočia viedlo k viac či menej úspešným pokusom o právnu reguláciu zníženia negatívnych vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie v podobe uzatvárania medzinárodných zmlúv alebo vzniku medzinárodných organizácií. V nasledujúcom

znižovať hlučnosť stopu a záťaž pravidelným monitorovaním hluku priamo na letisku, obmedzovaním nočných letov a vyberaním poplatku od leteckých spoločností pri prekročení povoleného hlučného limitu. Okrem individuálnych letiskových predpisov je vplyv leteckej dopravy upravovaný ďalšími legislatívnymi predpismi. Na území Slovenskej republiky túto problematiku upravuje Nariadenie vlády SR č. 274 /2004 o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom lietadiel, zákon NR SR č. 137/2010 o ovzduší alebo zákon č.143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon).

texte príspevku sa preto budeme venovať historickému vývoju medzinárodného leteckého práva z pohľadu ochrany životného prostredia a analýze najvýznamnejších medzinárodných zmlúv v uvedenej oblasti.

9.2 Historický pohľad

Z historického hľadiska je možné badať významnú ingerenciu medzinárodného práva verejného do leteckej oblasti. Potreba právnej regulácie letectva sa prejavila až po niekoľkých rokoch po uskutočnení prvého úspešného letu motorového lietadla, ktoré boli poznamenané práve absenciou právnej regulácie letectva a nedostatkom konsenzu štátov ohľadom niektorých podstatných otázok. Prvotne sa vyskytla medzinárodnoprávna potreba regulovať oblasť letectva z pohľadu administratívno-právneho, ktorá sa prejavila v odstránení nedostatku právnej regulácie po ukončení Prvej svetovej vojny v roku 1919 v podobe Medzinárodného dohovoru o úprave civilného letectva,⁴ ďalej len „Parížskeho dohovoru“,⁵ ktorý však v dôsledku izolacionistickej politiky USA ne získal univerzálnu podporu štátov.⁶ Primárnym cieľom Parížskeho dohovoru⁷ bolo ustanoviť jednotné pravidlá a normy pre registráciu a certifikáciu lietadiel a leteckého personálu, navigačné mapy a schémy.

Na regulačné snahy roku 1919 nadviazal v roku 1944 Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, tzv. Chicagsky dohovor,⁸ ktorý predstavoval rámcovú podobu ucelenej kodifikácie leteckého práva, čím položil základy medzinárodného leteckého práva ako samostatného pododvetvia medzinárodného práva verejného. Prínos spomenutého dohovoru spočíva v tom, že stanovuje právny rámec základných a kľúčových aspektov medzinárodného letectva, ktoré sú bližšie konkretizované v texte jeho 18 príloh. Dohovor výslovne deklaruje princíp územnej zvrchovanosti štátu nad vzdušným priestorom a udáva ďalšie princípy, ako napr. zákaz zneužitia civilných lietadiel, zákaz použitia zbraní voči civilným lietadlám, zásadu pomoci lietadlám v tiesni a princíp vlajky. Záujem na ochrane

⁴ Oficiálne znenie dohovoru [online]. Dostupné na: <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1922/6.html>.

⁵ Parížsky dohovor o vzducho plavbe – stanovil výslovné potvrdenie princípu úplne a výlučne suverenity štátu ohľadom vzdušného priestoru nad jeho štátnym územím, pričom podľa N.M.Matteho Parížsky dohovor nahradil princíp súkromného vlastníctva vzdušného priestoru nad štátnym územím za princíp štátnej suverenity – In : International Encyclopedia of Comparative Law, Haag : Martinus Nijhoff Publishers, 1982, Volume 12 : Law of Transport, str. 10.

⁶ USA odmietli ratifikovať dohovor z dôvodu, že vlastný text a dodatky mali odlišný režim novelizácie, avšak rovnakú právnu silu, t.j. v prípade zmeny dodatkov nemali štáty taký vplyv ako v prípade zmeny textu dohovoru.

⁷ ČSR sa stala signatárom Parížskeho dohovoru v roku 1919, oznámenie o ratifikácii dohovoru č. 35/24 Sb. ČSR sa stala členom Medzinárodnej komisie pre letectvo – CINA dňa 23.11.1923.

⁸ Znenie Chicagskeho dohovoru v slovenskom jazyku [online]. Dostupné na: <http://www.caa.sk/pdf/legislativa/dohovor.pdf>.

životného prostredia z pohľadu medzinárodného leteckého práva bol vyjadrený v 16. prílohe Chicagského dohovoru, v ktorej sa pristúpilo k stanoveniu základných požiadaviek na výrobky, súčasti a zariadenia s dôrazom na ochranu životného prostredia a stanovením parametrov, v dôsledku ktorých by sa eliminovali negatívne vplyvy na životné prostredie. 16. príloha Chicagského dohovoru sa zaoberá predovšetkým hlukom⁹ spôsobeným lietadlami¹⁰ a emisiami a emisnými stopami leteckých motorov.¹¹ Právna regulácia hluku bola inkorporovaná do prílohy až začiatkom 60-tých rokov minulého storočia, kedy došlo k masovému nasadzovaniu prúdových motorov do lietadiel.

Globálne snahy týkajúce sa zníženia negatívnych vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie sú vyjadrené aj v Kjótskom protokole k rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy (ďalej len „Kjótsky protokol“ alebo „protokol“) zo dňa 11.12.1997, ktorý predstavuje medzinárodnú dohodu prijatú v súvislosti s globálnym otepľovaním.¹² Problematike vzťahu leteckej dopravy a záväzku štátov, ktoré podpísali protokol je venovaný článok 2 ods. 1 v zmysle ktorého sa ratifikujúce štáty zaviazali pokračovať vo vykonávaní a tvorbe opatrení, ktoré

⁹ informácie spracované podľa štúdie - MAJEROVÁ, I.: Top 5 –skutočné riziká lietania, 2011 In: Aktuality [online]. Dostupné na: <http://www.aktuality.sk/clanok/196755/top-5-skutocne-rizika-lietania/>.

¹⁰ Hluk z leteckej dopravy predstavuje výrazný problém pre ľudí žijúcich v blízkosti letísk a hlavných leteckých koridoroch. Vzdelávacia ekologická spoločnosť Dolceta (dostupné na : Letecká doprava a životné prostredie, In: Dolceta [online]. Dostupné na: <http://www.dolceta.eu/slovensko/Mod5/Letecka-doprava-a-zivotne.html>) upozorňuje, že hluk markantne narušuje komunikáciu, spôsobuje podráždenie a v extrémnych prípadoch vyvoláva hnev a depresie. Od roku 2002 sú preto na všetkých európskych letiskách zakázané najhlučnejšie typy lietadiel ako Boeing 727, Tupolev 134 alebo IL 62. Čím frekventovanejšie sa však využíva letecká doprava, tým viac hrozí strata sluchu. I. Majerová (2011) uvádza, že povolený hluk je 88 decibelov po dobu štyroch hodín a 85 decibelov po dobu ôsmich hodín, pričom cestujúci, ktorý sedí v zadnej časti lietadla je vystavený väčšiemu hluku ako ten, ktorý sedí vpredu alebo ako letuška, ktorá sa prechádza po palube lietadla – citované z MAJEROVÁ, I. (2011). Top 5 – skutočné riziká lietania. In: Aktuality [online]. Dostupné na: <http://www.aktuality.sk/clanok/196755/top-5-skutocne-rizika-lietania/>.

¹¹ Vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny prevažne pramení z oxidu uhličitého, ktorý vzniká pri spaľovaní leteckého paliva. Väčšina emisií je vypúšťaná v letovej výške cca 10 km a najmä oxid uhličitý zostáva v ovzduší dlhodobo a výrazne ovplyvňuje klimatické zmeny. Ako uvádza organizácia Greenpeace (oficiálna internetová adresa organizácie Greenpeace International [online]. Dostupné na: <http://www.greenpeace.org/international/en/>), vďaka skleníkovému efektu sa v atmosfére zachytáva časť slnecnej energie, čo má za následok otepľovanie Zeme. Letecká doprava však v nasledujúcich rokoch počíta s nárastom až 4-5 % ročne [online]. Dostupné na: <http://www.greenpeace.org/slovakia/sk/kampane/klimaticke-zmeny/co-je-sklenikovy-efekt/>.

¹² Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky č. 548/2006 Z.z., na Slovensku bol prijatý dňa 26.02.1999. Štáty, ktoré podpísali tento protokol sa zaviazali znížiť ich emisie oxidu uhličitého a 5 ďalších skleníkových plynov – metán CH₄, oxid dusný N₂O, hydrogenovaný fluorovodík HFC, polyfluorovodík PFC, a fluorid sírový SF₆. Spolu 141 krajín sveta doteraz podpísalo tento protokol. Významnými výnimkami, ktoré tento protokol nepodpísali sú Spojené štáty a Austrália.

napomôžu k zníženiu emisií skleníkových plynov,¹³ ktoré nie sú zahrnuté v Montrealskom protokole.¹⁴ Ratifikáciou dohovoru sa predovšetkým zaviazali k zníženiu skleníkových plynov ktoré sú produkované pri využívaní palív v leteckej doprave, pričom sa rovnako zaviazali v oblasti dosahovania vymedzených cieľov k spolupráci s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva. K splneniu redukčných cieľov môžu štáty využiť i tzv. spoločne prijímané opatrenia vo forme realizácie spoločných projektov, ktoré vychádzajú z možnosti, aby redukčné aktivity boli smerované do tých štátov, v ktorých sú náklady na zníženie emisií nižšie. Protokol takisto pripúšťa aj možnosť obchodovania s emisnými povolenkami medzi štátmi, na ktoré sa povinnosť emisného zníženia podľa Kjótskeho protokolu vzťahuje. Skutočnosť, že ratifikujúce štáty patrične plnia aj uvedenú povinnosť vyjadruje aj skutočnosť, že od roku 1999 do roku 2003 poklesli emisie skleníkových plynov vyprodukovaných medzinárodnou leteckou dopravou o 5,5 %. Pričom však ani tempo znižovania emisií, ku ktorému sa štáty zaviazali v Kjótskom protokole nebude podľa vedeckých odhadov stačiť k zvratu nepriaznivého vývoja globálneho otepľovania a za účelom razantnejšieho zníženia emisií chcú niektoré významné ratifikujúce štáty, ako napr. Veľká Británia, zahájiť medzinárodnú diskusiu s veľkými znečisťovateľmi. Niektoré štáty však z vlastnej iniciatívy, prijímajú ďalšie, prísnejšie opatrenia. Napríklad vláda Veľkej Británie za národný cieľ určila zníženie objemu emisií do roku 2050 o šesťdesiat percent. Súčasne hodlá o nutnosti spoločných krokov zahájiť dialóg s americkou administratívou a vtiahnuť do diskusie i ďalších veľkých znečisťovateľov, napríklad Čínu, Indiu, Brazíliu a Južnú Afriku.

Komplexnejšia úprava a procedúry, ako aj stanovenie striktných emisných limitov, boli prijaté až začiatkom 80-tých rokov, pričom environmentálna politika je v súčasnosti jednou z hlavných priorít Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ďalej len „ICAO“).¹⁵ ICAO si už v čase svojho založenia stanovila dovedna štyri strategické ciele v oblasti leteckej dopravy, ktoré sa týkajú oblasti bezpečnosti, ochrany, trvalo udržateľného vývoja leteckej dopravy a ochrany životného prostredia. Práve posledná spomenutá oblasť záujmu ICAO, oblasť

¹³ Ratifikujúce štáty v celkovom súčte vyprodukujú 35,8 % svetovej produkcie emisií.

¹⁴ Znenie Montrealskeho protokolu v slovenskom jazyku [online]. Dostupné na: http://www.enviroportal.sk/uploads/scoredocument/montreal1609_1987.pdf.

¹⁵ International Civil Aviation Organisation (oficiálna internetová adresa [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>), predstavuje špecializovanú organizáciu pridruženú k OSN s hlavným sídlom v Montreale. Organizácia vznikla v apríli roku 1947 na základe rozhodnutia prijatého počas Chicagskej konferencie. Pre výkon svojej činnosti si organizácia vymenúva vlastné orgány, tvoriace vnútornú organizačnú štruktúru: zhromaždenie, rada a sekretariát, pričom podriadené komisie a výbory vnútornej štruktúry ICAO tvorí Aeronavigačná komisia, Právny výbor, Letecký dopravný výbor, Výbor pre spoločné financovanie letecko – prevádzkových služieb a Finančný výbor. Informácie dostupné aj na oficiálnej stránke organizácie [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

ochrany životného prostredia, sa premietla do Strategického plánu postupu prijatého Radou ICAO dňa 17. decembra 2004, ktorý si za jeden zo strategických cieľov určil v bode C ochranu životného prostredia ako značne diskutovaný globálny problém.¹⁶ Tento cieľ bol opätovne potvrdený aj na 38. Valnom zhromaždení ICAO,¹⁷ konaného v Montreale dňa 24.09. – 4.10.2013, ktorý sa premietol aj do nosného programu civilného letectva na nasledovné trojročné obdobie.¹⁸ Na poli ochrany životného prostredia predstavuje významný úspech ICAO presadiť globálny súhlas s postupným znižovaním environmentálnej záťaže z leteckej dopravy na úrovni štátov, najmä potvrdenie vedúcej úlohy ICAO, nezvyšovanie úrovne emisií z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020 a zahrnutie dopravy do obchodovania s emisiami.¹⁹ Radi by sme poznamenali, že ochrana životného prostredia v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou patrí v poslednom období medzi rozsiahlu oblasť pôsobnosti ICAO, pričom nadväzuje na Rámcový dohovor klimatických zmien OSN (*United Nations Framework Convention on Climate Control – UNFCCC*)²⁰ a jej hlavnou prioritou je prijímanie stále nových opatrení týkajúcich sa obmedzenia alebo znižovania počtu osôb postihnutých leteckým hlukom, obmedzenia alebo zníženia vplyvu emisií leteckých motorov na lokálnu kvalitu vzduchu a obmedzenia alebo zníženia vplyvu leteckých skleníkových plynov na globálnu klímu.

¹⁶ Oficiálne znenie dokumentu [online]. Dostupné na:

http://www.icao.int/Documents/strategic-objectives/strategic_objectives_2005_2010_en.pdf.

¹⁷ Problematika ochrany životného prostredia predstavovala kľúčovú agendu a najcitlivejším bodom programu 38. Valného zhromaždenia ICAO, pričom táto problematika si vyžadovala najviac pozornosti, ktorá bola otvorená až do poslednej minúty rokovania a výsledok je považovaný za významný úspech ICAO.

¹⁸ Kľúčové závery 38. valného zhromaždenia sú zhrnuté v záverečnej správe [online]. Dostupné na: <http://www.icao.int/WACAF/Documents/DGCA/DGCA%205%20-%20Dakar/DGCA%20-%205%20IP-07-ENG-%20Key%20elements%20of%2038th%20Assembly.pdf>.

¹⁹ Rok 2020 predstavuje základný referenčný rámec, resp. referenčnú hodnotu a úroveň na znižovanie priemernej spotreby paliva ročne o 2 %.

²⁰ Rámcový dohovor OSN o zmene klímy je hlavným a najdôležitejším opatrením a odozvou v celej histórii ľudstva na zmiernenie a zamedzenie potenciálnej hrozby klimatických zmien v dôsledku rapidného nárastu antropogénnych emisií skleníkových plynov. Rámcový dohovor OSN o zmene klímy bol prijatý dňa 9. mája 1992 v New Yorku, v mene Slovenskej republiky bol dohovor podpísaný 19. mája 1993 – oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 548/2006 Z.z. Uznesením Národnej rady SR č. 555 z 18. augusta 1994 vyslovila Slovenská republika súhlas s dohovorom – listina o ratifikácii bola uložená 25. augusta 1994 u generálneho tajomníka OSN, v súlade s článkom 23 ods. 1 nadobudol dohovor platnosť 21. marca 1994, podľa článku 23 ods. 2 nadobudol dohovor platnosť pre Slovenskú republiku dňa 23. novembra 1994.

9.3 Pramene

Letecké právo, resp. medzinárodné letecké právo, ako vyplýva priamo z jeho podstaty, je dynamický systém, ktorý sa vyvíja súbežne so spoločnosťou a pod vplyvom daného vývoja následne pôsobí na samotnú spoločnosť. Regulatívna funkcia medzinárodného leteckého práva by však určitým spôsobom bola potláčaná do úzadia v prípade, ak by nebola možnosť konkrétnym spôsobom poznať pravidlá, ktoré sú ním stanovené. Prostriedkom myšlienkového procesu bádania obsahu konkrétnych právnych povinností sú pramene medzinárodného leteckého práva a leteckého práva ako takého. Na základe klasického delenia prameňov práva, vychádzajúc z teórie práva, je možné rozlišovať, nielen pramene medzinárodného leteckého práva, ale akéhokoľvek právneho odvetvia na formálne pramene práva a materiálne pramene práva.

Základnou úlohou formálnych prameňov medzinárodného leteckého práva je sprístupniť spoločnosti pravidlá a medzinárodnoprávne normy v uznanej alebo stanovenej forme. Formálnymi prameňmi medzinárodného leteckého práva z pohľadu ochrany životného prostredia sú všetky tie formy, v ktorých je možné nájsť prienik medzinárodného práva verejného, medzinárodnej úpravy leteckého práva a snahy o právnu reguláciu ochrany životného prostredia v dôsledku letectva v jeho najširšom slova zmysle. V konkrétnom vyjadrení je možné teda hovoriť o medzinárodných zmluvách, medzivládnych leteckých dohovoroch, reglementoch medzinárodných leteckých organizácií, ale takisto aj dohodách medzi leteckými podnikmi. Podľa nášho názoru je však nevyhnutné, aby vo svojej materii tieto pramene obsahovali nevyhnutne vyššie uvedený prienik úpravy.

Naproti tomu, ako bolo vyššie uvedené, poznáme aj materiálne pramene práva, ktoré je možné charakterizovať ako všetky tie mimoprávne skutočnosti právotvorného významu, ktoré podnietili medzinárodné spoločenstvo k prijatiu právnej úpravy obsahujúcej prienik medzinárodného leteckého práva a ochrany životného prostredia. Materiálne pramene danej problematiky si dovoľíme načrtnúť len demonštratívne, a teda, podľa nášho názoru medzi materiálne pramene môžeme zaradiť záujem medzinárodného spoločenstva na ochrane ovzdušia a ozónovej vrstvy, záujem na znižovaní vypúšťania negatívnych látok z leteckého paliva do ovzdušia, záujem na znižovaní hluku leteckých motorov alebo záujem na stanovení jasných a presných pravidiel pre budovanie leteckej infraštruktúry a rôzne ďalšie iné. V materiálnom vyjadrení teda pramene predstavujú všetky tie sociologické, ekonomické alebo environmentálne skutočnosti a príčiny, ktoré prinútili konkrétneho „zákonodarcu“, a to buď na vnútroštátnej, európskej alebo medzinárodnej úrovni, k prijatiu právnej úpravy

v oblasti ochrany životného prostredia v dôsledku vplyvu leteckej dopravy. V ďalšom texte nášho príspevku sa budeme preto venovať bližšie jednotlivým prameňom.

9.3.1 Medzinárodné právo

Medzinárodné právo verejné ako také, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia, sa v spojení s leteckým právom a dopravou venuje **primárne klimatickým zmenám. Z pohľadu medzinárodného práva je letecká doprava pomerne malým odvetím**, avšak z globálneho hľadiska predstavuje jeden z najrýchlejšie rastúcich zdrojov emisií skleníkových plynov. Možnosti znižovania emisií v leteckej doprave sú pritom obmedzené, ale letecké spoločnosti na celom svete môžu a chcú aj trhovými opatreniami prispieť k zníženiu emisií, a to svojimi finančnými príspevkami na znižovanie emisií v iných odvetviach, čím by kompenzovali svoje vlastné výrazné zvyšovanie emisií. Medzi pramene medzinárodného práva, ktoré nám pojednávajú o klimatických zmenách v dôsledku leteckej dopravy si dovoľíme zaradiť a následne aj bližšie analyzovať už spomínaný Kjótsky dohovor a vo vzťahu k leteckej doprave a tvorbe ozónovej vrstvy to bude Viedenský dohovor o ochrane ozónovej vrstvy.²¹

Prijatie **Kjótskeho protokolu** v roku 1977 predstavoval jeden z prvých významných krokov, ktorými celkovo 150 vlád, vrátane všetkých krajín Európskej únie prejavilo snahu eliminovať negatívne dôsledky ľudskej činnosti (vrátane leteckej dopravy) na životné prostredie, resp. klimatické podmienky. Táto zmluva zaväzuje priemyselné krajiny znížiť alebo obmedziť svoje emisie skleníkových plynov a dosiahnuť predurčené ciele. Kjótsky protokol sa sústreďí najmä na priemyselne vyspelé krajiny, nakoľko sú zodpovedné za väčšinu minulých aj súčasných emisií skleníkových plynov, majú najväčšie flotily civilného a vojenského letectva a v neposlednom rade takisto aj najhustejšie letecké siete a koridory. Okrem toho, vyjadrením vzájomného pomeru tvorby skleníkových plynov medzi vyspelými a rozvojovými krajinami je možné stanoviť tento pomer na cca 11 ton/rok/osoba v prípade priemyselných krajín, avšak naproti tomu 1 tona/rok/osoba v prospech rozvojových krajín. Zo 150 zmluvných strán protokolu je 36 krajín charakterizovaných ako krajiny priemyselne, ktoré si stanovili ciele vyplývajúce z protokolu, predovšetkým v podobe povinnosti zníženia emisie skleníkových plynov približne o 5 – 8 % v porovnaní s rokom 1990. Zaujímavosťou však je, že Spojené štáty americké a Austrália sa nikdy

²¹ Viedenský dohovor o ochrane ozónovej vrstvy bol prijatý dňa 22. marca 1985 vo Viedni, do platnosti vstúpil v roku 1988, Slovenská republika k dohovoru pristúpila sukcesiou dňa 28. mája 1993 – oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 53/1994 Z.z.

zmluvnými stranami protokolu nestali, hoci tak prvotne zamýšľali urobiť. Protokol v komplexnom ponímaní rozšíril možností krajín pri výbere spôsobu a nástrojov, ktoré sú na splnenie redukčných cieľov s ohľadom na podmienky krajiny najvhodnejšie. Zdefinovali sa tu nové flexibilné nástroje, ktorých spoločným cieľom je, čo ekonomicky najefektívnejšie dosiahnuť maximálny redukčných potenciál. Kjótsky protokol predstavuje však len jeden z prvých krokov pre riešenie právnych mechanizmov v boji proti klimatickým zmenám. Už v čase, keď sa o ňom viedli rokovania, bolo jasné, že na zastavenie klímy nestačí, no je odrazovým mostíkom riešenia tohto problému. Protokol má zásadný význam aj preto, lebo väčšina priemyselne vyspelých krajín nám dáva najavo svoju ochotu zmeniť v záujme zachrany klímy svoje priemyselné a ekonomické smerovanie.²²

Ďalším medzinárodným dohovorom, ktorý sa týka spojenia leteckej dopravy a ochrany životného prostredia je podľa nášho názoru **Viedenský dohovor o ochrane ozónovej vrstvy**,²³ ktorý predstavuje dokument, ktorého hlavným cieľom je chrániť nielen ľudské zdravie ale takisto aj životné prostredie pred nepriaznivými účinkami ľudskej činnosti, ktoré modifikujú alebo môžu modifikovať ozónovú vrstvu.²⁴ Okrem toho, dohovorom sa navzájom nabádajú krajiny k spolupráci pri harmonizácii vhodných politík za účelom kontroly činností, ktoré sú príčinou zmeny ozónovej vrstvy a ďalej k spolupráci pri tvorbe dohodnutých opatrení na vykonávanie tohto dohovoru. Viedenský dohovor o ochrane ozónovej vrstvy si dovoľíme vnímať ako rámcový konsenzus, ktorý doposiaľ ratifikovalo 196 krajín sveta. Napriek tomu, že už krajiny, ktoré sa zúčastnili rokovaní o Viedenskom dohovore diskutovali o možnom prijatí protokolu, ktorý by reguloval určité špecifické látky v atmosfére, konsenzus ako taký nebol dosiahnutý. V rámci uzatvárania spomenutého dohovoru došlo však ku dohode na spolupráci v oblasti výskumu a vedeckého spracovania informácií v rámci ochrany ozónovej vrstvy ako aj stanoveniu podielu leteckej dopravy či už

²² LEDECKÁ, V.: Právne mechanizmy boja proti klimatickým zmenám, In: ŠIRICOVÁ, L. (zost.): Medzinárodné právo životného prostredia, zborník príspevkov zo IV. študentského sympózia konaného dňa 20. apríla 2011 na PrF UPJŠ, ISBN: 978-80-7097-886-3.

²³ Na stretnutí vo Viedni bol prijatý dňa 22. marca 1985 Viedenský dohovor o ochrane ozónovej vrstvy, ktorý bol východiskovým dokumentom pri ďalšom riešení problému ozónovej vrstvy. Nadväzne naň bol dňa 16. septembra 1987 prijatý prvý vykonávací protokol - Montrealský protokol o látkach, ktoré porušujú ozónovú vrstvu.

²⁴ Ozónová vrstva funguje ako filter, zachytáva škodlivé ultrafialové žiarenie a prepúšťa svetlo a teplo. V úplnom rozsahu absorbuje UV – C žiarenie, so smrtiacimi účinkami pre živé organizmy a čiastočne absorbuje UV – B žiarenie, ktoré je schopné vyvolať celý rad nepriaznivých efektov. Ozón je vo vzdušnom obale Zeme veľmi nerovnomerne rozložený. V stratosfére, teda vo výške 10 – 50 km sa nachádza hlavný podiel ozónu. Je to v dôsledku energeticky bohatého UV žiarenie, ktoré z kyslíka tvorí ozónovú vrstvu. Ak by sme ozón nej maximálne skoncentrovali, vytvorili by sme asi trojmilimetrovú vrstvu.

klasicknej civilnej alebo vojenskej na jej tvorbe a následne k výmene týchto informácií.

Vo vzťahu k medzinárodným prameňom úpravy danej problematiky si však dovoľíme načrtnúť určitú úvahu. Domnievame sa, že prijatie medzinárodných dohovorov a zmlúv, ktoré sa týkajú spojenia leteckej dopravy a ochrany životného práva sú len akési podporné prostriedky, resp. prostriedky, ktoré danej problematike dávajú rámcovú úpravu. Podľa nášho názoru už zo vzťahu zákazníka v postavení leteckých spoločností a dodávateľa v postavení leteckých výrobcov je zrejmy určitý tlak subjektov vzťahu, ktorého pozitívnym prínosom sú úspornejšie a ekologickejšie motory a lietadlá. Domnievame sa, že tento tlak je tvorený v dôsledku jednak začlenenia leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými povolenkami, avšak predovšetkým v dôsledku neustáleho rastu cien leteckého paliva, a tým pádom tlaku zákazníka na úspornejšie a ekologické motory. Okrem toho, svetoví výrobcovia lietadiel sú v dôsledku tlaku verejnosti a environmentálnych aktivistov nútení výrazne prehodnocovať svoje výrobky z ekologického hľadiska, Airbus prišiel s myšlienkou lietať v zoskupeniach ako vtáci.²⁵ Viceprezident spoločnosti na základe výskumu uvádza, že uvedeným spôsobom by klesli počas letu emisie o deväť miliónov ton ročne, čas letu by sa skrátil a ušetrilo by sa na palive v priemere o 10 – 15% a úpravou motorov, v dôsledku ktorého by rýchlejšie stúpali pri vzlete by sa podstatne znížila úroveň hluku. Spoločnosť tieto plány hodlá realizovať do roku 2050, teda predstavujú dosť vzdialenú budúcnosť. Avšak už v súčasnosti spoločnosť Airbus s modelom A 380 v spojení s motormi Rolls – Royce je svetovým lídrom vo výrobe lietadiel čo sa týka úspornosti. Uvedený model bol navrhnutý tak, aby minimalizoval svoj vplyv na životné prostredie.²⁶ Pri prevádzke plní požiadavky všetkých doterajších, ako aj navrhovaných emisných nariadení a plní tak najprísnejšie hlukové limity. Ako už bolo povedané, v dôsledku rastu cien leteckého paliva a tým pádom aj rastu prevádzkových nákladov, výrobcovia neustále prichádzajú na trh s efektívnejšími riešeniami. Spomenuté sa prejavuje aj napr. v zavedení malého elektromotoru do podvozku lietadla, ktorý by zabezpečoval pohyb lietadla po letisku a runwayi. Dôvodom pre zavedenie takéhoto elektromotora je teda to, že pre letecké spoločnosti je dosť drahé keď sa ich lietadlá pohybujú leteckými motormi po dráhe alebo stoja takto v leteckej zápche, nakoľko pri takom pohybe dochádza k spotrebe cca jednej tony leteckého paliva. Výhodou tohto elektromotora pre aerolínie je úspora cca 0,5 mil. dolárov ročne avšak pre životné prostredie je to

²⁵ Airbus prišiel s myšlienkou lietať v zoskupeniach ako vtáci, In. Česká televize [online]. Dostupné na: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/195438-airbus-se-inspiruje-prirodou-chce-letat-ve-formacich/>.

²⁶ Airbus: Flying by Nature. Global Market Forecast 2007-2026. Blagnac: Airbus, 2007. 135 s.

výrazné zníženie hluku v okolí letiska a zníženie tvorby emisií CO₂ pri pohybe na letisku o 2/3.²⁷

Aj napriek tomu je letecká doprava v médiách neustále prezentovaná ako jeden z hlavných sektorov, resp. oblastí, ktoré prispievajú k globálnemu otepľovaniu, štatistické fakty hovoria naopak práve v prospech leteckej dopravy. I keď je stále nedostatočne vedecky preskúmaný vplyv leteckej dopravy na tvorbu oblačnosti z kondenzačných stôp, tzv. *contrails*, je už pomerne jasne a presne zmapovaný dopad leteckej dopravy a letectva ako takého na klímu spôsobenú leteckými emisiami. Nasledujúce skutočnosti vychádzajú zo spoločnej správy medzinárodných organizácií – IPPC (*angl. Intergovernmental Panel on Climate Change*) – teda Medzivládny panel pre zmenu klímy²⁸ a IATA – Medzinárodného združenie leteckých dopravcov (*angl. International Air Transport Association*),²⁹ podľa ktorej je príspevok leteckej dopravy k zmene klímy malý, pričom na tvorbe svetových emisií CO₂ sa podieľa 2% a do roku 2050 sa očakáva rast na úroveň 3%. Čo však podľa nášho názoru hovorí značne v prospech leteckej dopravy je predovšetkým to, že v dôsledku vyššie uvedených skutočností rapídne klesá spotreba paliva pri nových lietadlách napr. triedy Neo u spoločnosti Airbus alebo New Generation u spoločnosti Boeing, kedy priemerná spotreba paliva je 3,4 – 3,6 litra paliva/1 cestujúci/100 km, pričom trend ďalšieho znižovania spotreby je zrejmy, pričom ako vyplýva z oficiálnych zámerov spoločnosti S.A.S.– európskeho konzorcia³⁰ – samotný výrobca si dal záväzok do roku 2050 emisie CO₂ znížiť o 75%, emisie NO_x znížiť o 90 % a letecký hluk znížiť o 65 %.³¹ Naproti tomu, hlavný konkurent Airbusu, spoločnosť Boeing si za cieľ dala v najbližších 40 rokoch znížiť spotrebu paliva a CO₂ o 70 % a úroveň hluku o 90%.

²⁷ Informácia dostupná [online]. Dostupné na: <http://www.letenky.sk/aktuality/elektromotor-na-prednom-podvozku>.

²⁸ Oficiálna stránka organizácie [online]. Dostupné na: <http://www.ipcc.ch/organization/organization.shtml>.

²⁹ Oficiálna stránka organizácie : <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>.

³⁰ Oficiálna internetová stránka európskeho konzorcia pôvodných spoločností Aerospatiale, Deutsche Aerospace a Construcciones Aeronáuticas S.A.S., v súčasnosti pod vlastníckou štruktúrou spoločnosti EADS (80%) a BAE Systems (20%) – ako dvoch najväčších európskych zbrojárskych spoločností, známejšieho pod názvom Airbus. Airbus v súčasnosti zamestnáva cca 50 tisíc ľudí v štyroch európskych krajinách, a to Francúzsko, Nemecko, Veľká Británia a Španielsko, pričom konečná montáž lietadiel sa vykonáva vo Francúzsku, v meste Toulouse a niektorých typov aj v nemeckom Hamburgu. Hlavným a v podstate aj jediným konkurentom spoločnosti Airbus na globálnom trhu je americká spoločnosť Boeing, s ktorým Airbus vedie konštatnú politickú a obchodnú vojnu.

³¹ Informácie dostupné aj na oficiálnej internetovej stránke výrobcu [online]. Dostupné na: <http://www.airbus.com/company/environment/>.

9.3.2 Právo Európskej únie

Záujem na právnej regulácii ochrany životného prostredia z pohľadu leteckého práva naplno prejavila aj Európska Únia, avšak až na sklonku 20. a 21. storočia. Najvyššiu mieru aktivity a snahy o elimináciu negatívnych vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie je preto možné evidovať v európskom regióne pod taktovkou Európskej únie (ďalej aj EÚ alebo „Únia“). Túto aktivitu je možné evidovať v dvoch významných smeroch, konkrétne v projekte tzv. *Clean sky*³² a v úprave Európskeho systému obchodovania s emisiami (*European Union Emissions Trading Scheme – EU ETS*).³³ EU ETS predstavuje jeden z kľúčových nástrojov, ktorými sa EÚ snaží dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov, ku ktorému sa zaviazala podľa Kjótskeho protokolu³⁴ – znížiť do roku 2012 emisie skleníkových plynov o 8 % oproti úrovni z roku 1990. Systém nestojí na určovaní nových environmentálnych cieľov, ale na využití trhových mechanizmov. Vďaka EU ETS by sa mali kjótske záväzky dosiahnuť za cenu cca 2,9 – 3,7 miliardy eur ročne – čo predstavuje menej ako 1% HDP Únie.³⁵ Obchodovanie s emisiami okrem toho vytvára okolo seba celkom nový medzinárodný ekonomický subsektor so sprostredkovateľskými firmami, poradcami a podobne. Podľa Európskej komisie by boli náklady na plnenie Kjótskeho protokolu bez EU ETS až 6,8 miliardy eur ročne. K tvorbe vzťahu EU ETS a leteckej dopravy došlo smernicou 2004/101/ES,³⁶ ktorá začleňuje do systému EU ETS leteckú časť sektoru dopravy, ktorá do ovzdušia vypúšťa značné množstvo skleníkových plynov. Vďaka tejto smernici mali byť do roku 2012 zapojené do EU ETS všetky domáce, ako aj medzinárodné lety prilietajúce alebo odlietajúce z európskych letísk.³⁷ Do tejto iniciatívy sa zapojili takisto aj tri krajiny Európskeho združenia voľného obchodu, konkrétne Lichtenštajnsko, Nórsko a Írsko. Táto smernica stanovuje veľmi konkrétne ciele zapojenia leteckej dopravy do EU ETS, ako aj nástroje k ich dosiahnutiu. Leteckým dopravcom je od roku 2012 pridelených 97% ročných

³² Informácie na oficiálnej stránke projektu clean sky [online]. Dostupné na: http://www.cleansky.eu/sites/default/files/documents/b1_-_regulation_no_71-2008_-_consolidated.pdf.

³³ Climate Action: Emissions Trading system (EU ETS) [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm.

³⁴ UNFCCC: The Mechanisms under Kyoto Protocol: Emissions Trading, the Clean Development Mechanism and Joint Implementation [online]. Dostupné na: http://unfccc.int/kyoto_protocol/mechanisms/items/1673.php.

³⁵ Podrobnejšie sú ekonomické činnosti zapojené do systému EU ETS vymenované v Prílohe I smernice 2009/29/ES.

³⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 27. októbra 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/87/ES s cieľom začleniť činnosť leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v rámci Spoločenstva (v súčasnosti Európska únia).

³⁷ Energy Policies of IEA Countries: 2004 Review. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, 2004. 539 s. ISBN-10: 9264108033. s.175.

emisí a pre zvyšné roky 95% emisí, pričom 85% z týchto emisných povolení je im pridelených zdarma, k ostatným budú mať prístup prostredníctvom dražby.³⁸ Začlenenie leteckej dopravy do systému EU ETS spôsobilo určité výrazné problémy európskym leteckým spoločnostiam a narazilo na odpor zo strany medzinárodných leteckých spoločností.³⁹ Jednou z prvých spoločností, ktoré sa ohradili⁴⁰ voči systému bola Air China.⁴¹ Tá si vďaka nátlaku na francúzske spoločnosť Airbus vydobyla výnimku zo systému.⁴² Odmietavo sa k zaradeniu amerických aerolínií stavia aj americká snemovňa reprezentantov a systém bojkotujú aj Rusko a India. Finančne tak v konečnom dôsledku EU ETS zaťažuje najmä európske aerolínie, ktoré samozrejme s takýmto postupom nesúhlasia.

Európska únia má pomerne širokú právnu úpravu, týkajúcu sa ochrany životného prostredia. V súlade s témou príspevku preto spomenieme len tie hlavné, ktoré sa v širšej miere týkajú leteckej dopravy. Do takejto skupiny prameňov môžeme zaradiť nasledujúce formálne pramene:

- Nariadenie Rady (ES) č. 71/2008 z 20. decembra 2007, ktorým sa zakladá spoločný podnik čisté nebo (Ú. v. EÚ L 30, 4.2.2008, s. 1),
- Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, časti a zariadení, ako aj osvedčenia projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6),
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch za vedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách spoločenstva (UL L 85, 28.3.2002, str. 40).

Clean sky/Čisté nebo - aj takéto názvy bežne využíva prax pre prvé zmienené nariadenie, o ktorom sa dá zároveň povedať, že je najdôležitejším právnym dokumentom upravujúcim vplyv leteckej dopravy na životné prostredie. Zaujímavý je už samotný názov nariadenia, ktorý hovorí o zriadení spoločného

³⁸ SUCHÝ, J. Emisní obchodování v České republice: novinky z projednávání Národního alokačního plánu II aneb co s povolenkou. Pro-energy magazín, 2007, č.2 [online]. Dostupné na: <http://www.pro-energy.cz/clanky2/3.pdf>.

³⁹ Spracované podľa článku : Americká odvetá Bruselu : Naše aerolíny nebudou platit povolenky [online]. Dostupné na: http://ekonomika.idnes.cz/americka-odveta-bruselu-nase-aerolinky-nebudou-platit-povolenky-phy-/eko-zahranicni.aspx?A=111025_091903_eko-zahnircni_fih a ORFANUS.

⁴⁰ Spracované podľa článku Čína škrtí Európe křídla. Etrend [online]. Dostupné na: <http://ekonomika.etrend.sk/svet/cina-skrty-europe-kridla-c.html>.

⁴¹ Spracované podľa štúdie La Chine contre - attaque : TANNENBERG, V.L. ETS : La Chine contre - attaque. Journal de l'environnement, 2011 [online]. Dostupné na: <http://www.journaldelenvironnement.net/article/ets-la-chine-contre-attaque,23538>.

⁴² PARKER, L. Climate Change and the EU Emissions Trading Scheme (ETS): Looking to 2020, Congressional research service, 2010 [online]. Dostupné na: <http://fpc.state.gov/documents/organization/137269.pdf>.

podniku Čisté nebo. Ako uvádza článok 3 nariadenia: „**Spoločný podnik Čisté nebo je orgánom Spoločenstva (v súčasnosti Európskej únie – pozn. autorov) a má právnu subjektivitu.** Vo všetkých členských štátoch Európskeho spoločenstva má čo najširšiu právnu spôsobilosť priznanú právnickým osobám podľa právnych predpisov uvedených štátov.“

Z tohto môžeme jasne vyvodit', že účelom nariadenia je vytvorenie nového orgánu Európskej únie, ktorého cieľom je v zmysle článku 2 nariadenia najmä urýchlenie vývoja validácie a demonštrácie čistých technológií pre leteckú dopravu v EÚ s cieľom uviesť ich čo najskôr do praxe; zabezpečenie jednotnej realizácie európskeho úsilia zameraného na environmentálne zlepšenie v oblasti leteckej dopravy; vytvorenie radikálne inovačného systému leteckej dopravy založeného na integrácii vyspelých technológií a demonštrátorov v skutočnej veľkosti s cieľom znížiť environmentálny vplyv leteckej dopravy prostredníctvom výrazného zníženia hluku a plynových emisií a zlepšenia palivovej hospodárnosti lietadla;⁴³ urýchlenie tvorby nových znalostí, inovácie a využitie výskumu vo vhodnom operačnom prostredí na dôkaz zahrnutých technológií a plne integrovaného systému systémov, čo povedie k posilneniu priemyselnej konkurencieschopnosti. Realizácia týchto cieľov má byť zabezpečená z príspevku Európskej únie, ktorý môže byť maximálne 800 mil. €.

Celý čas sa zmieňujeme o podniku Čisté nebo, keďže tento orgán ešte nebol založený a v súlade s článkom 1 nariadenia má byť založený do 31. decembra 2017 so sídlom v Bruseli v Belgicku. Zároveň, je potrebné spomenúť, že samotná iniciatíva pre prijatie nariadenia, pramení už z dlhšie trvajúcej technologickej iniciatívy STI („spoločná technologická iniciatíva“).⁴⁴

Prílohou nariadenia je Štatút spoločného podniku Čisté nebo, ktorý tvorí jeho neoddeliteľnú súčasť. Obsahom tohto štatútu je najmä vymedzenie práv a povinností jednotlivých členov a vymedzenie pravidiel potrebných pre samotné fungovanie orgánu. Štatút však nehovorí nič o kompetenciách orgánu pôsobiacich navonok. Tu je potrebné vychádzať zo Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie a ďalších prameňov komunitárneho práva, avšak reálny spôsob fungovania bude zrejmý až po založení podniku Čisté nebo. Je však potrebné podotknúť, že v súlade s cieľmi sa bude jednať o orgán, ktorý môže reálne zlepšiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie.

⁴³ Ako vyplýva z predchádzajúcej vety, je jedným z cieľov je aj zlepšenie palivovej hospodárnosti, čo je rozdiel od vnútroštátnej úpravy (viď kapitola III.3).

⁴⁴ Odkaz na výzvu spoločnej technologickej iniciatívy [online]. Dostupné na: <http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/fp7/calls/sp1-jti-cs-2013-02.html>.

Ďalšie vyššie spomenuté nariadenie je vykonávacím predpisom veľkého rozsahu. Samotné nariadenie je predpis, ktorý sa hlbšie nevenuje právam jednotlivých subjektov, skôr definuje jednotlivé pojmy a formálne náležitosti jednotlivých úkonov.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch za vedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách spoločenstva sa v plnej miere preniesla do nariadenie Vlády SR č 274/2004 Z.z. o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel, preto bližšie pozri kapitolu III.3.

9.3.3 Vnútroštátne právo

Vzhľadom pre úplnosť spracovanej matérie sme sa rozhodli aj pre zaradenie krátkej podkapitoly pojednávajúcej o vnútroštátnej úprave, ktorá nie je možno až taká obsírna, ale tiež vyjadruje vôľu medzinárodného subjektu regulovať vplyvy na životné prostredie.

Je možné konštatovať, že celú vnútroštátnu úpravu SR zaoberajúcu sa životným prostredím v súvislosti leteckou dopravou, tvorí:

- zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- zákon č. 137/2010 Z.z. o ovzduší;
- zákon č. 2/2005 Z.z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 Z.z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov;
- zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- nariadenie Vlády SR č 274/2004 Z.z. o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel.

Posudzujúc celkovo právnu úpravu je možné tvrdiť, že najširšie reguluje ochranu životného prostredia letecký zákon, ktorý v § 5 ods. 1 jasne stanovuje, že každý let sa musí uskutočniť tak, aby sa zabezpečila ochrana životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťovania látok z lietadiel. Tým nepriamo odkazuje na zákon o ovzduší a kontrole hluku. Zároveň treba podotknúť, že takto zakotvená ochrana definuje, ako môže k znečisteniu ovzdušia (v právnom zmysle) dôjsť - jednak hlukom a jednak emisiami zo znečistenia látok z lietadiel. Takto koncipovaná ochrana zabezpečuje čo najširší rámec ochrany, ktorý bližšie definujú

vyššie spomenuté zákony a môže byť základom pre vznik čo najširšej zodpovednosti.

Zákon o ovzduší skloňuje priamo leteckú dopravu len raz a to pri národnom emisnom strope. Na účely ochrany životného prostredia, národným emisným stropom je maximálne množstvo znečisťujúcej látky alebo skupiny znečisťujúcich látok antropogénneho pôvodu vyjadrené v hmotnostných jednotkách, ktoré sa môžu v priebehu kalendárneho roka vypustiť do ovzdušia zo všetkých zdrojov na území Slovenskej republiky. V súvislosti s leteckou dopravou sa emisie vyprodukované lietadlami nezapočítavajú do tohto množstva, avšak výnimkou sú emisie z cyklu pristávania a štartu.⁴⁵ Zjednodušene je možné povedať, že pod ochranu životného prostredia, konkrétne ovzdušia, ktorú zabezpečuje zákon o ovzduší, nie je možné subsumovať emisie vypúšťané lietadlami, ktoré nepristanú na území SR resp. neabsolvujú medzipristátie. Tento záver je zaujímavý najmä z toho dôvodu, že napriek zvrchovanosti štátnej moci nad jeho územím, nemá zákonodarca záujem na takejto regulácii. Avšak je dôležité spomenúť, že zákon o ovzduší vymedzením skutkových podstát správnych deliktov,⁴⁶ ako následkov porušenia povinností vyplývajúcich zo zákona o ovzduší, v širokej miere pod následkom sankcií, pristupuje k dodržiavaniu emisného stropu lietadlami, a to konkrétne pri cykle pristávania štartu.

Zákon o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a nariadenie Vlády SR o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel sú právne predpisy, ktorými Slovenská republika prevzala do vnútroštátnej úpravy viaceré smernice EÚ týkajúce sa obmedzenia hlukových emisií spôsobených lietadlami.⁴⁷ Uvedený zákon pôsobí ako všeobecný predpis vo vzťahu ku ktorému je nariadenie len vykonávacím predpisom, ktorý bližšie ochranu konkretizuje. Medzi takéto konkrétne opatrenia je možné zaradiť napr. zákaz zapisovania

⁴⁵ Cyklus pristávania a štartu lietadiel je cyklus v každom prevádzkovom režime vyjadrený týmito časmi: približovanie štyri minúty; pohyb a chod naprázdno na zemi 26 minút; vzlietnutie 0,7 minúty; stúpanie 2,2 minúty.

⁴⁶ V zmysle § 30 a nasled. zákona č. 137/2010 o ovzduší.

⁴⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/EC z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18. 7. 2002); Smernica Rady 89/629/EHS zo 4. decembra 1989 o obmedzení emisií hluku civilných podzvukových lietadiel (Úradný vestník Európskych spoločenstiev L 363, 13. 12. 1989); Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/30/ES z 26. marca 2002 o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách spoločenstva (Úradný vestník Európskych spoločenstiev L 85, 28. 03. 2002); Smernica Rady 92/14/EHS z 2. marca 1992 o obmedzení prevádzky letúnov podľa časti II kapitoly 2 zväzku 1 prílohy 16 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, druhé vydanie (1988) (Úradný vestník Európskych spoločenstiev L 076, 23. 03. 1992) v znení smernice Rady 98/20/ES (Úradný vestník Európskych spoločenstiev L 107, 7. 04. 1998) a v znení smernice Rady 99/28/ES (Úradný vestník Európskych spoločenstiev L 118, 6. 05. 1999).

lietadiel, ktoré nedisponujú osvedčením o hlukovej spôsobilosti, alebo zavedenie prevádzkových opatrení na letiskách spočívajúcich v prevádzkovom obmedzení alebo dodatočných odplatách za použitie letiska.

Ak by sme chceli záverom zhrnúť celkový spôsob vnútroštátnej regulácie v oblasti ochrany životného prostredia, tak by sme došli k dvom záverom. Po prvé, Slovenská republika ako člen nadnárodných zoskupení bola pri tvorbe svojich zákonov výrazne ovplyvnená medzinárodnou úpravou, dokonca sa dá tvrdiť, že bola donútená k prijatiu niektorých ustanovení, keďže táto povinnosť jej vyplývala prami z nadnárodných záväzkov. Po druhé, keďže pre leteckú dopravu je typický cudzí prvok, bude pomerne časté využitie nadnárodnej úpravy, predovšetkým práva EÚ. Avšak, poznanie vnútroštátneho práva, ktoré v tejto oblasti slúži predovšetkým na prebratie práva EÚ, môže slúžiť na poznanie práva EÚ samotného.

9.4 Zodpovednosť leteckého prepravcu za škody spôsobené na životnom prostredí

Právna zodpovednosť je zvláštna forma právneho vzťahu, v ktorom dochádza na základe porušenia právnej povinnosti k vzniku novej právnej povinnosti, a to konkrétne sankčnej povahy.⁴⁸ V rámci ďalšieho textu budeme rozoberať zodpovednosť leteckého prepravcu za znečistenie životného prostredia. Na úvod by sme radi poznamenali, že v zásade existujú tri zodpovednostné princípy,⁴⁹ a to subjektívna zodpovednosť,⁵⁰ objektívna zodpovednosť⁵¹ a absolútna zodpovednosť.⁵² Subjektívna zodpovednosť za zavinenie, buď v podobe úmyselného alebo zavinenia z neobstaranosti sa v niektorých prípadoch dokonca prezumuje, avšak naopak, je tu prípustná exkulpácia v prípade, ak sa preukáže, že subjekt vynaložil náležitú starostlivosť, aby predišiel škode. Objektívna zodpovednosť vzniká bez ohľadu na zavinenie, existencia zavinenia sa tu neskúma vôbec, avšak k exkulpácii je možné dôjsť len výlučne v právnom predpise stanovených prípadoch a nakoniec, absolútna zodpovednosť vzniká bez ohľadu na zavinenie, avšak neexistuje tu možnosť liberácie.

⁴⁸ GERLOCH, A. Teorie práva. 3. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, s. 179.

⁴⁹ ČAPEK, J., Klíma, R., Zbíraková, J. Civilní letectví ve světě práva. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 143.

⁵⁰ Fault liability.

⁵¹ Strict liability.

⁵² Absolute liability.

9.4.1 V medziach medzinárodnoprávnej úpravy

Podľa nášho názoru na problematiku znečistenie životného prostredia v dôsledku leteckej dopravy je nevyhnutné, z dôvodu absencie ucelenej úpravy tejto problematiky na medzinárodnoprávnej úrovni, aplikovať úpravu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činnosti, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané.⁵³ V tomto prípade teda ide spravidla o činnosti, ktoré ich realizáciou v sebe nesú zvýšený stupeň rizika a týkajú sa mierového využitia jadrovej energie, znečistenia životného prostredia, prepravy nebezpečných látok a odpadov alebo práve prevádzky námorných lodí, lietadiel alebo kozmických objektov.⁵⁴ Tento typ zodpovednosti sa v medzinárodnom práve verejnom vyvinul v súvislosti s nutnosťou vyvážiť slobodu správania sa štátov s opodstatnenými obavami, že neobmedzený výkon technologickej a priemyselnej moci môžu zničiť ľudstvo. Cieľom inštitútu zodpovednosti za škodlivé dôsledky činností, ktoré nie sú medzinárodným právom zakázané, je vytvoriť mechanizmus, ktorý zabráni situácii, kedy obeť nemá prostriedok nápravy k náhrade spôsobenej škody. Tento inštitút sa používa vo vzťahu k škodlivým dôsledkom činnosti, ktoré zahŕňajú riziko spôsobenia významnej cezhraničnej škody prostredníctvom ich fyzických dôsledkov⁵⁵. Do uvedeného je podľa nášho názoru možné zaradiť takisto aj poškodenie životného prostredia v dôsledku leteckej dopravy. významným dokumentom v danej oblasti je Návrh princípov rozdelenia strát v prípade cezhraničnej škody vzniknutej z rizikových činností,⁵⁶ ktorý škodu definuje ako významnú škodu spôsobenú osobám, majetku alebo životnému prostrediu, ktorá okrem iného zahŕňa zhoršenie stavu životného prostredia a náklady na primerané opatrenia potrebné pre obnovenie majetku alebo životného prostredia vrátane prírodných zdrojov. Pojem životné prostredie podľa článku 2. písm. b) zahŕňa *prírodné zdroje, neživé i živé, ako sú vzduch, voda, pôda, fauna, flóra a interakcie medzi týmito zložkami a charakteristické zložky zemského povrchu*, pričom poškodené subjekty môžu byť fyzické osoby, právnické osoby alebo štáty. Podľa čl. 3, ktorý potvrdzuje závery vymedzené v preambule, v prípade vzniku

⁵³ K tejto problematike bližšie pozri – ŠTURMA, P. International Liability for Injurious consequences of Activities Not Prohibited by International Law: Mission Possible or Impossible?. In: P. ŠTURMA ed. Et. al.: Implementation and enforcement of International Environmental Law. 1 st. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2002, s21 -29, ISBN: 978-80-8588945-1.

⁵⁴ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), druhé doplnené a prepracované vydanie, IURA Edition, 2011, ISBN : 9788080784140.

⁵⁵ JANKUV, J.: International Legal Liability for Injurious Consequences Arising Out of Acts Not Prohibited by International Law, In : Societa set Iurisprudentia, 2013, num.1, str. 85-132, ISBN : 1339-5467.

⁵⁶ Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising Out of Hazardous Activities, 2.06.2006. Report of the International Law Commission on the Work of Its Fifty Eight Session, UN doc. A/61/10, [online]. Dostupné na: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/9_10_2006.pdf.

škody na životnom prostredí je nevyhnutné zabezpečiť rýchlo a adekvátnu náhradu škody obetiam cezhraničnej škody, ako aj zachovať a chrániť životné prostredie v prípade udalosti vzniku cezhraničnej škody vo vzťahu k zmierneniu škody na životnom prostredí, vrátane jeho zotavenia a obnovy. Táto zodpovednosť si nevyžaduje dôkaz ani vinu a má teda objektívnu povahu, bez potreby preukázania zavinenia.⁵⁷

9.4.2 V medziach vnútroštátnej úpravy

Na úseku ochrany životného prostredia v zmysle vnútroštátneho práva je potrebné rozlišovať dva druhy zodpovednosti. K takémuto rozdeleniu nabáda § 5 ods. 1 Leteckého zákona, ktorý jasne hovorí, že: *„Let sa musí vykonať tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich a posádky lietadla, iných lietadiel, osôb a majetku na zemi a aby sa zabezpečila ochrana životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťujúcich lázok z lietadiel.“*

Zodpovednosť vyplývajúcu zo znečistenia ovzdušia emisiami reguluje zákon o ovzduší⁵⁸, ktorý jednak ustanovuje sústavu orgánov a jednak vymedzuje skutkové podstaty správnych deliktov na úseku ochrany ovzdušia. Sankcie vyplývajúce zo správnych deliktov, majú dvojaký charakter, a to, buď peňažná sankcia, alebo zákaz činnosti. Zákon umožňuje okresnému úradu uložiť až do výšky 330.000 €.

Zodpovednosť za nadmerný hluk reguluje zákon o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí⁵⁹ a nariadenie Vlády SR,⁶⁰ ktoré však upravujú predovšetkým prevenciu formou kontroly osvedčení. Následná individuálna zodpovednosť môže byť vyvedená jedine zavedením dodatočných odplát za použitie letiska.

Zároveň netreba zabúdať na ochranu, ktorú prostredníctvom všeobecnej zodpovednosti zabezpečuje Občiansky zákonník a obchodný zákonník, avšak to pre obmedzený rozsah príspevku nemôže byť jeho predmetom.

⁵⁷ ŠTURMA, P.: Medzinárodná zodpovednosť za škody v medzinárodnom práve životného prostredia. In.: P. ŠTURMA, M. DAMOHORSKY, J. ONFREJ, J. ZÁSTEROVA a M. SMOLEK. Medzinárodné právo životného prostredia: I. časť / obecná. 1. vyd. Praha: Eva Rozkotová – IFEC, 2004. s. 117, ISBN: 978-80-903409-2-X

⁵⁸ Zákon NR SR č. 137/2010 Z.z. o ovzduší.

⁵⁹ Zákon NR SR č. 2/2005 Z.z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 272/1994 z.z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov.

⁶⁰ Nariadenie Vlády SR č. 274/2004 Z.z. o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel.

9.5 Letecká doprava a ochrana životného prostredia ako základné ľudské právo optikou Súdneho dvora Európskej únie a Európskeho súdu pre ľudské práva

Hluk na letiskách je jedným z vážnych environmentálnych problémov, ktoré zaťažujú predovšetkým mestské oblasti. Záujmy, ktoré sú ním dotknuté, nie sú zanedbateľné, pričom na strane jednej stojí najmä letecká doprava, pohyb tovarov a osôb a na strane druhej ochrana životného prostredia a zdravia osôb. Uvedená problematika tvorila súčasť rozhodovacej činnosti Súdneho dvora Európskej únie⁶¹ (ďalej len „SD EÚ“ alebo „súd“), kedy sa SD EÚ poskytla príležitosť vyjadriť sa k tejto napätej situácii prostredníctvom návrhov generálneho advokáta Pedra Crúz Villalon vo veci C – 120/10 *European Air Transport SA proti Collège d'environnement de la Région de Bruxelles – Capitale, Région de Bruxelles – Capitale*.⁶² V daných návrhoch, generálny advokát uviedol, že popri smernici 2002 /30 existujú aj iné nástroje sekundárneho práva, ktoré sú takisto zamerané na boj proti hluku vrátane hluku na letiskách. Ochrana je doplnená rozhodovacou činnosťou Európskeho súdu pre ľudské práva (ďalej aj len „ESLP“) a takisto aj článkami 7 a 37 Charty základných práv Európskej únie.⁶³

V súvislosti s priesečníkom problematík ochrany životného prostredia, leteckej dopravy a základných ľudských práv SD EÚ uskutočnil prieskum zo všeobecného hľadiska. Konštatoval, že ako je známe, ochrana pred škodami spôsobenými hlukom je v rámci práva Únie a vnútroštátnych právnych poriadkov zabezpečená prostredníctvom základných práv. Táto ochrana má teda ústavnú povahu a jej relevantnosť pre daný spor je nepochybná. Článok 7 Charty základných práv⁶⁴ zakotvuje základné právo na rešpektovanie súkromného a rodinného života a obdobia, pričom článok 37 výslovne priznáva právo na ochranu životného prostredia.⁶⁵ Toto posledné uvedené právo je vyjadrené ako zásada a existuje nielen v teoretickej rovine, ale je aj odpoveďou na predchádzajúce súdne konanie

⁶¹ Oficiálna internetová stránka Súdneho dvora Európskej únie sídlaceho v Palais de la Cour de Justice v Luxemburgu [online]. Dostupné na: http://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo2_6999/.

⁶² Návrhy generálneho advokáta Súdneho dvora [online]. Dostupné na: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30db30df6cae65264b589d56970045995d3e.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuNb310?text=&docid=84539&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=445049>.

⁶³ Oficiálne znenie Charty základných práv Európskej únie [online]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0389:0403:sk:PDF>.

⁶⁴ Spomenutý článok znie : „Každý má právo na rešpektovanie svojho súkromného a rodinného života, obdobia a komunikácie.“

⁶⁵ Spomenutý článok znie: „Vysoká úroveň ochrany životného prostredia a zlepšovania kvality životného prostredia sa musia začleniť do politik Únie a zabezpečiť v súlade so zásadou trvalo udržateľného rozvoja.“

vo veci uznania ústavnej povahy práva na ochranu životného prostredia⁶⁶, v ktorom zohrali svoju úlohu ústavné tradície členských štátov. Potvrdzujú to aj vysvetlivky k Charte,⁶⁷ v ktorých sa uvádza, že článok 37 rovnako vychádza z ustanovení niektorých národných ústav. Treba zdôrazniť, že z článku 52 ods. 3 Charty vyplýva, že v rozsahu, v akom táto charta obsahuje práva, ktoré zodpovedajú právam zaručeným Európskym dohovorom o ochrane ľudských práv a základných slobôd⁶⁸ (ďalej len „EDLP“), zmysel a rozsah týchto práv je rovnaký ako zmysel a rozsah práv ustanovených v tomto dohovore. Vo vysvetlivkách k tomuto ustanoveniu sa uvádza, že zmysel a rozsah zaručených práv je stanovený nielen znením týchto právnych nástrojov, ale aj judikatúrou ESLP. Článok 52 ods. 3 druhá veta Charty stanovuje, že ustanovenie prvej vety tohto odseku nebráni tomu, aby právo Únie priznávalo širší rozsah ochrany týchto práv⁶⁹. To naopak bráni tomu, aby Únia prijala opatrenia poskytujúce menšiu ochranu. Ochrana životného prostredia je cieľom, ktorý ESLP začlenil do svojho výkladu článku 8 EDLP ako súčasť základného práva na rešpektovanie súkromného a rodinného života a obdobia.⁷⁰ Konkrétne ESLP pri mnohých príležitostiach vyhlásil, že znečistenie hlukom je súčasťou ochrany životného prostredia v zmysle článku 8 EDLP,⁷¹ Otázkou týkajúcou sa hluku na letiskách sa tento súd osobitne zaoberal v rozsudku *Hatton vs. Spojené kráľovstvo*⁷² a uznal, že hluk spôsobovaný lietadlami odôvodňuje a v určitých prípadoch vyžaduje, aby členské štáty prijali aktívne ochranné opatrenia.⁷³ Podľa článku 53 Charty je tento výklad pre Úniu záväzný a Súdny dvor musí naň prihliadať.

⁶⁶ Pozri napríklad článok 20a nemeckého základného zákona; článok 24 ods. 1 gréckej ústavy; článok 5 poľskej ústavy; článok 66 portugalskej ústavy; článok 45 španielskej ústavy alebo článok 35 Listiny základných práv a slobôd Českej republiky.

⁶⁷ Vysvetlivky k Charte [online]. Dostupné na: http://otcovia.sk/docs/vysvetlivky_k_Charte_zakladnych_prav_Europskej_unie.pdf.

⁶⁸ Znenie Eur. dohovoru o ľudských právach [online]. Dostupné na: http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_SLK.pdf.

⁶⁹ Pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. októbra 2010 *McB, C-400/10 PPU*, Zb. s. I-8965, bod 53 a z 22. decembra 2010, *DEB, C-279/09*, Zb. s. I-13849, bod 35.

⁷⁰ Pozri okrem iných rozsudky *López Ostra v. Španielsko* z 9. decembra 1994, séria A 303-C, a *Tătar v. Rumunsko* z 27. januára 2009.

⁷¹ Rozsudky *Hatton v. Spojené kráľovstvo* z 8. júla 2003, Zbierka rozsudkov a rozhodnutí 2003-VIII, a *Moreno Gómez v. Španielsko* zo 16. novembra 2004, Zbierka rozsudkov a rozhodnutí 2004-X.

⁷² Už citovaný.

⁷³ Pozri FROHWEIN, J., PEUKERT, W.: *EMRK-Kommentar*. 3. vyd. 2009, článok 8, bod 43 a nasl.; Lozano Cutanda, B.: *La ecologización de los derechos fundamentales: la doctrina López Ostra c. España, Guerra y otros c. Italia y Hatton y otros c. Reino Unido del TEDH*. In: *Revista española de derecho europeo*, č. 1, 2002, a Eleftheriadis, P.: *The Future of Environmental Rights in the European Union*. In: Alston, P.: *The EU and Human Rights*. Oxford University Press, Oxford 1999.

Pokiaľ ide o rozhodovaciu činnosť Európskeho súdu pre ľudské práva,⁷⁴ danej problematike sa venoval predovšetkým v rozhodnutí Hatton proti Spojenému kráľovstvu, v ktorom konštatoval, že aj keď v danom prípade išlo o hluk z lietadiel na medzinárodnom letisku, ESLP rozhodol, že hoci činnosť vykonávali súkromné strany, článok 8 Dohovoru, znejúci : „Každý má právo na rešpektovanie svojho súkromného a rodinného života, obydlia a korešpondencie“, sa aj tak uplatní z dôvodu, že štát bol zodpovedný za riadne regulovanie súkromného priemyslu, aby sa predišlo zvýšeniu, resp. aby sa znížila úroveň hluku.⁷⁵ V tomto prípade Súd preto dospel k záveru, že štát mal zodpovednosť za kontrolou leteckej dopravy a tým aj hluku z lietadiel. Súd však nezistil porušenie, keďže vo všeobecnosti nemožno povedať, že by štát nedosiahol spravodlivú rovnováhu medzi záujmami sťažovateľov a záujmami ostatných a spoločnosťou ako celku v regulačnom rozpise, ktorý zaviedol. Okrem toho, vo vzťahu k tvrdenia žalobcu, že rozsah súdneho preskúmania, ktoré vykonali anglické súdy bol príliš obmedzený ustanovil, že v tom čase mali právomoc iba skúmať, či orgány konali neracionálne, nezákonne či preukázateľne nerozumne (klasický koncept anglického verejného práva). Anglické súdy nemohli zvážiť, či tvrdené zvýšenie počtu nočných letov predstavovalo oprávnené obmedzenie práva rešpektovať súkromný a rodinný život či obydlie tých, ktorí žili blízko letiska Heathrow. Súd potvrdil, že došlo k porušeniu článku 13 Dohovoru.⁷⁶ Význam daného rozsudku vidíme v tom, že ESLP skonštatoval, že vážne zásahy do životného prostredia leteckou činnosťou môžu mať dosah na blaho osôb a môžu ich zbaviť možnosti pokojného užívania obydlia, čím poškodzujú ich rodinný a súkromný život. Vidíme teda, že nielen priamym zásahom štátnych orgánov alebo konkrétnym rozhodnutím štátu možno porušiť základné právo jednotlivca. Štát svojou deklaráciou ochrany ľudských práv v ústave a podpísaním medzinárodných dohovor preberá na seba záväzok, že jeho právne predpisy, rozhodovanie i ovplyvňovanie správania súkromných

⁷⁴ Oficiálna internetová stránka Európskeho súdu pre ľudské práva sídliaceho v Paláci ľudských práv v Štrasburgu [online]. Dostupné na: <http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=home>.

⁷⁵ V danom prípade išlo o to, že pani Hatton, pochádzajúca z Veľkej Británie bývala v blízkosti najväčšieho medzinárodného letiska Heathrow. Od roku 1993, keď bol povolený rozšírený režim nočných letov, ona i jej rodina trpeli hlukom a poruchami spánku. Zaspáť skôr ako o polnoci pre hluk nemohla, pričom ráno ju hluk pristávajúcich a odlietajúcich lietadiel zobúdzať o 4. alebo 5. hodine ránej. Po čase začala trpieť vážnymi poruchami spánku a bolesťami hlavy. Nakoniec sa spolu s manželom a dvomi deťmi v roku 1997 odsťahovala z danej oblasti. Pani Hatton sa v tom istom roku obrátila na ESLP, aby rozhodol, že Veľká Británia tým, že povolila novú schému letov bez toho, aby preskúmala ich možný rušivý dosah porušil článok 8 Dohovoru, ktorý chráni súkromný a rodinný život ako aj obydlie.

⁷⁶ Spomenutý článok znie nasledovne : „Každý, koho práva a slobody priznané týmto dohovorom boli porušené, má právo na účinný opravný prostriedok pred vnútroštátnym orgánom bez ohľadu na to, že porušenie spôsobili osoby pri plnení ich úradných povinností“.

subjektov prostredníctvom konkrétnych opatrení bude zabezpečovať reálne uplatňovanie základných práv a slobôd.

9.6 Záver

Bez dopravy, v tomto prípade leteckej dopravy, ako si dovoľíme konštatovať, sa s istotou nezaobídeme. Pokiaľ chceme cestovať zelenšie, resp. so zníženým vplyvom na životné prostredie, je potrebné uvažovať o určitých zásadných zmenách. Najšetrnejší k životnému prostrediu a zároveň najzdravší spôsob dopravy je chôdza alebo cyklistika. Avšak, pokiaľ sa jedná o vzdialenosti väčšie, nie je z časového hľadiska a pravdepodobne ani z fyzického hľadiska možné tieto spôsoby dopravy využívať. Radi by sme poznamenali, že k ďalším ekologickým spôsobom dopravy patrí takisto aj vlaková doprava. Dopad na životné prostredie je možné zmierniť aj využívaním mestskej hromadnej dopravy, používaním automobilov s hybridným pohonom alebo pohonom alternatívnym, ale aj spolujazdcami alebo výrazným obmedzením leteckej dopravy. Ekológovia a environmentálni aktivisti čoraz naliehavejšie upozorňujú na riziká spojené so znečistením životného prostredia, predovšetkým na riziká spojené s globálnym otepľovaním a s ním spojené možné nepriaznivé scenáre vývoja životného prostredia. Táto téma sa dostala do povedomia spoločnosti, laickej ako aj odbornej natoľko, že sa danou problematikou začali zaoberať spoločne najvyšší predstavitelia štátov na medzinárodných konferenciách. Aby bolo možné zastaviť globálne otepľovanie, ku ktorému, ako sme viackrát v príspevku upozornili, do určitej miery prispieva takisto aj letecká doprava, krajiny by sa museli zhodnúť na výraznom znížení emisií skleníkových plynov. Vzhľadom na ekonomické náklady spojené so znižovaním emisií je dosiahnutie dohody v tejto oblasti veľmi zložitá a skôr dochádza len k určitým čiastkovým dohodám. Najväčším problémom zavádzania ekologicky zameraných opatrení sú práve ekonomické náklady a s nimi spojená obava o stagnáciu ekonomického rozvoja. Začali preto vznikať mnohé nástroje, ktoré sa pokúšali o čo najefektívnejšie riešenie environmentálnych problémov, pričom jedným z takýchto nástrojov je aj obchodovanie s emisími povolenkami, ktoré sme rozoberali vyššie. To má zabezpečiť, aby znižovanie emisií bolo vykonávané z hľadiska finančných nákladov efektívnym a prijateľným spôsobom. Letecká doprava patrí medzi jeden z činiteľov podieľajúcich sa na vplyve na životné prostredie a s narastajúcim objemom prepravy stúpa aj jej dôležitosť. Štáty a medzinárodné organizácie už viackrát v histórii prejavili vôľu regulovať znečistenie a chrániť životné prostredie. Pri medzinárodnom charaktere leteckej dopravy je možné dosiahnuť tento cieľ len spoločným postupom viacerých štátov. Tu dávame za príklad Európsku úniu, ktorá prejavila svoj jasný zámer podieľať sa na ochrane životného prostredia prijatím nariadenia Clean Sky,

ktorého hlavným cieľom je zníženie emisií, hluku a dosiahnuť úsporu paliva lietadiel do stanoveného dátumu, konkrétne do konca roku 2020, a to až o 50%. Avšak považujeme za potrebné pripomenúť, že reálne zlepšenie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie je behom na dlhé trate a reálnu zmenu je potrebné datovať po desaťročiach. Budeme, spoločnosti, predovšetkým Európskej únii, ako jej občania, avšak aj spoločnosti globálnej, držať prsty, aby sa jej v príspevku spomenuté ciele podarilo patrične aj naplniť.

2. časť:
MEDZINÁRODNÉ KOZMICKÉ PRÁVO

1 PRÁVNÝ REŽIM KOZMONAUTOV A ČLENOV MEDZINÁRODNEJ POSÁDKY NA KOZMICKEJ STANICI

Lukáš Mareček

1.1 Úvod

Už v antickom Ríme sa začínala presadzovať zásada teritoriality, ktorá získala postupne výraznú prevahu nad zásadou personality, ktorá sa v súčasnosti využíva, môžeme povedať, že len subsidiárne voči už spomenutej teritoriálnej zásade, v zmysle ktorej každá osoba, ktorá sa nachádza na území určitého štátu podlieha aj jeho jurisdikcii. V súvislosti s rozvojom techniky a dobývania vesmíru, najmä od roku 1961, roku v ktorom sa vzniesla vesmírna loď Vostok 1 s prvým človekom do nepoznaných výšin, sa táto otázka stala opätovne aktívnou. Medzinárodné spoločenstvo sa postupne ujednotilo na názore, že vesmír ako trojdimenzionálny priestor, napriek existencii určitej počiatkovej opozície, má podliehať medzinárodnoprávnemu režimu – ak by sme použili terminus technicus, má byť vecou spoločnou tj. *res communis omnium*¹ – ako aj následne bolo dojednané v dokumente so siahodhlým názvom Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných telies (ďalej len „Kozmická zmluva“),² konkrétne v článku dva tejto Kozmickej zmluvy a preto je aktuálna otázka, akému režimu má podliehať osoba nachádzajúca v tejto, slovami básnika povedané „*zemi nikoho*“, odborne a právne ale korektnejšie povedané zemi všetkých? Druhou otázkou je otázka jeho návratu do zemskej atmosféry, pretože napriek relatívne pokročilej vyspelosti, stále vesmírne agentúry nie vždy vedia zabezpečiť, aby kozmonaut pristál resp. vstúpil do atmosféry na území toho štátu, ktorý ho aj vyslal prípadne možnej existencii ťažkostí, ktoré v kozmickom priestore nadobúdajú úplne iný rozmer, než na našej rodnej planéte.

1.2 Definovanie pojmu kozmonaut a člen medzinárodnej posádky

Všeobecne známou skutočnosťou je skutočnosť, že najväčší počet kozmonautov bolo vyslaných zo Spojených štátov, preto je na mieste uviesť aj definíciu ktorú nám ponúka Oxfordský slovník americkej armády, ktorý osobu kozmonauta, respektíve astronauta čo je jeho angloamerické synonymum, definuje ako a) *a person who is trained to travel in a spacecraft*,³ z tejto definície nám vychádza že každý člen

¹ BROWNLIE I., prelož.: SVITANA R. a kol.: Princípy medzinárodného verejného práva, Bratislava: Euro codex, 2013. s. 185.

² V ČSSR uverejnená v Zb. č. 12/1968 na str. 102 pod. č. zmluvy 40/1968 Zb.

³ „Osoba ktorá je vycvičená na cestovanie vo vesmírnej lodi“. Oxford University Press, The Oxford Essential Dictionary of the U.S. Military, published 2002 [online]. Dostupné na:

medzinárodnej posádky je aj kozmonautom ak vychádzame z ruského názvoslovía alebo astronautom ak z názvoslovía angloamerického. Z logickej úvahy nám môže vyplynúť že nie každý kozmonaut musí byť aj členom medzinárodnej posádky, keďže predpokladom na to je vôbec existencia medzinárodného projektu v rámci ktorého aj posádka vesmírnej stanice pochádza z viacerých štátov. V blízkej budúcnosti bude pravdepodobne nutné premyslieť aj definovanie pojmu kozmonaut samého o sebe a či pod pojem kozmonaut spadá aj napríklad turista, ktorý nie je členom vesmírnej posádky, ale zároveň spĺňa definičné znaky kozmonauta podľa niektorých významových slovníkov⁴ ktorého ho definujú jednoducho ako b) účastníka kozmického letu, čo nie je len slovná hračka teoretikov ale má, ako načrtneme neskôr, aj svoje reálne následky.

1.3 Pramene právneho postavenia kozmonautov

Základným prameňom alebo ak chceme základným normatívnym rámcom celého vesmírneho práva a z toho titulu prirodzene aj režimu kozmonautov je Kozmická zmluva,⁵ ktorá bola aj prvou medzinárodnou zmluvou ktorá pojem kozmonaut použila vôbec,⁶ avšak detailnejšiu úpravu postavenia kozmonauta môžeme nájsť až v Dohode o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru z roku 1968. Prameňom ich postavenia ale môžu byť, okrem všeobecných, aj osobitné dohovory, najmä aj v tejto práci spomenutá medzinárodná zmluva podpísaná 29. januára 1998 o spolupráci na civilnej medzinárodnej vesmírnej stanici „Civil international space station“ (ďalej len vesmírna stanica ako „ISS“ a medzinárodná zmluva ako „Zmluva o ISS“).⁷

1.4 Jurisdikcia štátu

Zo zásady môžeme predpokladať, že môžu nastať dva prípady, ktoré aj v praxi reálne nastávajú a síce prípad že:

- a) kozmonaut je na vesmírnej stanici svojho štátu, alebo zložitejší prípad
- b) kozmonaut, eventuálne člen vesmírnej stanice sa nachádza na stanici iného alebo

<http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780199891580.001.0001/acref-9780199891580-e-670>.

⁴ Synonymický slovník slovenčiny. Red. Mária Pisárčiková. Bratislava: Veda, 2000. s. 998.

⁵ POTOČNÝ M., ONDŘEJ J.: Medzinárodní právo veřejné, Praha: C. H. Beck, 2011, s. 176.

⁶ Encyclopedia of Public International Law, Law of the Sea – Air and Space, Vol. 11. Amsterdam a.o. 1989, s. 40.

⁷ Agreement Among the Government of Canada, the Governments of the Member States of the European Space Agency, the Government of Japan, the Government of the Russian Federation and the Government of the United States of America Concerning Cooperation on the Civil International Space Station, State Dept. No. 01-52, Jan. 9, 1998 [online]. Dostupné na: http://download.esa.int/docs/ECSL/ISS_IGA.pdf.

viacerých štátov, čo rozoberieme neskôr.

V prípade ak sa jedná o prvý prípad, je situácia v zásade jednoduchá, nakoľko čl. 8 Kozmickej zmluvy ustanovuje že „každý štát si ponecháva jurisdikciu a kontrolu nad objektom zapísaným v jeho registri aj nad celou posádkou vypusteného objektu po dobu, kedy sa nachádzajú v kozmickom priestore alebo na nebeskom telese.“⁸ ak by sa kozmonaut nachádzal v priestoroch predmetnej vesmírnej lode, bolo by správne hovoriť o zásade teritoriality, pretože tento priestor vesmírnej stanice predstavuje obdobne ako paluba lode či lietadla *územný priestor pôsobnosti vnútroštátneho právneho poriadku*.⁹ Niektorí autori zdôrazňujú dôležitosť používania pojmu *kvázi teritoriality* pretože subjekt ostáva v jurisdikcii štátu, ktorý ho vyslal aj napriek tomu, že sa nenachádza na jeho štátnom území, či dokonca aj mimo vesmírnej stanice napríklad na nebeskom telese ktorým môže byť mesiac, alebo asteroid alebo aj jednoducho v prázdnom priestore vesmíru.¹⁰ V tomto zmysle môžeme vnímať zásadu kvázi teritoriality ako akúsi formu zmiešania zásady teritoriálnej a personálnej. V tejto súvislosti je možné podotknúť interpretačný problém ktorý so sebou prináša autentická verzia textu v anglickom jazyku, kde deklarácia právnych princípov upravujúcich aktivity štátov pri prieskume a využívaní vesmíru (ktorá predchádzala prijatiu Kozmickej zmluvy) používa slovné spojenie, „...shall retain jurisdiction and control over such object, and any personnel thereon, while in outer space...“¹¹ čo by znamenalo, ak by sa takýto text dostal aj do Kozmickej zmluvy, že jurisdikcia štátu sa nevzťahuje na osoby ktoré nie sú na vesmírnej stanici, skutočnosť že štáty zmenili slovo „thereon“ na slovo „thereof“ predstavuje prameň poznania vôle štátov zachovať svoju jurisdikciu nad kozmonautom aj pri odchode z vesmírnej stanice do prázdneho priestoru.¹² Ak by sme sa vrátili k pred tým povedanému, môžeme vyvodiť, že prípadná občianskoprávna alebo trestnoprávna zodpovednosť kozmonauta nie je v žiadnom prípade vylúčená, či aj dokonca, môžeme jednoznačne definovať právny poriadok štátu, podľa ktorého sa bude taký delikt posudzovať.

Určitou osobitosťou by predstavoval prípad, ak spácha civilný delikt osoba vyslaná štátom A na vesmírnej stanici štátu B. V takom prípade je k priestoru vesmírnej

⁸ Vyhláška MZV č. 40/1968 Zb., Kozmická zmluva.

⁹ ČEPELKA Č., DAVID V.: Úvod do medzinárodného práva, Brno: Universita J. E. Purkyně v Brně, 1978, s. 187.

¹⁰ Bližšie pozri: ASTEN E.: Legal pluralism in: edit. SUNDAHL M. J., GAPALAKRISHNAN V.: New perspectives on space law. Indian space research organisation et IISL. 2011, s. 116-144.

¹¹ Resolution adopted by General assembly: Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, 13. dec. 1963. [online]. Dostupné na: http://www.oosa.unvienna.org/oosa/SpaceLaw/gares/html/gares_18_1962.html.

¹² Bližšie pozri CHENG B.: Astronaut in: PLANCK: Encyklopaedia of international law. s. 41 event. MANFRED L.: The law of outer space (an experience in contemporary law-making), Leiden: A.W.Sijthoff IPC NV, s. 71.

stanice potrebné pristupovať ako k územiu štátu a teda treba vychádzať z príslušných kolíznych noriem. Na tomto mieste je možné spomenúť aj eventualitu trestnoprávneho postihu kozmonauta slovenskej štátnej príslušnosti na vesmírnej stanici iného štátu, ktorý by bol posudzovaný podľa slovenského trestného práva v zmysle § 4 Trestného zákona, prirodzene za predpokladu že sa tento dostane do sféry vplyvu slovenských orgánov. Na druhej strane nie je vylúčená ani trestná zodpovednosť iného občana, než občana SR, v prípade spáchania obzvlášť závažného trestného činu na slovenskom kozmonautovi v zmysle § 5 Trestného zákona. Môžeme vidieť že riešenie tejto problematiky v druhom prípade je znateľne zložitejšie než tomu bolo v prípade prvom, pretože môže nastať situácia pri ktorej kozmonaut bude podliehať tak jurisdikcii štátu ktorý ho vyslal ako aj jurisdikcii iného štátu, s týmto názorom sa môžeme stretnúť aj článku B. Chenga v Planckovej encyklopédii, ktorý uvádza zhodne že kozmonaut podlieha tak jurisdikcii štátu ktorý ho vyslal ako aj tzv. registrového štátu, teda štátu v ktorého registri sa dané nebeské teleso (vesmírna stanica) nachádza.¹³ Pri súčasnom rozvoji vesmírneho programu, je ale zatiaľ pravdepodobnosť že kozmonaut jedného štátu sa, ľudovo povedané, „ostehne“ a teda akosi neplánovane objaví (mimo medzinárodnej spolupráce) na vesmírnej stanici iného štátu pomerne nízka. Avšak k druhému prípadu, teda k prípadu že sa kozmonaut nachádza v priestoroch medzinárodnej vesmírnej lode, ktorá podlieha jurisdikcii viacerých štátov, dochádza v praxi bežne. V takom prípade je aj z týchto dôvodov vhodné uzatvárať medzinárodné zmluvy, ktoré aj túto tému rozpracúvajú a tak slúžia k prevencii prípadných diplomatických konfliktov štátov.

Najlepším príkladom je zmluva o ISS, ktorá je typickým medzinárodným projektom v mimozemskom priestore. Táto zmluva upravuje otázku jurisdikcie v článku 5 odseku 2, ktorý stanovuje nasledovné - „each partner retain jurisdiction... over personnel in or on the Space Station who are its nationals“ z čoho vieme a contrario vyvodiť, že ostatné zmluvné strany pristúpením k tejto dohode súhlasia s tým, že sa vzdávajú svojej jurisdikcie nad členom posádky v prospech jurisdikcie toho štátu, teda tej zmluvnej strany, ktorá kozmonauta vyslala.¹⁴ Jedná sa však o ďalekosiahli záver, ktorý nemožno vysvetliť takouto jednoduchou konštatáciou a vyžaduje si hlbšie vysvetlenie.

Takýto výklad článku 5 odseku 2 už vyššie zmieneného, úzko súvisí aj s výkladom článku 22 odsek 1, ktorý sa k veci vyjadruje ešte bližšie, hoci už špecifickejšie ohľadne jurisdikcie v trestnej oblasti, „(zmluvné strany)... may exercise criminal jurisdiction over a personnel in or on any flight element who are their national

¹³ Bližšie pozri CHENG B.: Astronaut in: PLANCK: Encyklopaedia of international law. s. 40.

¹⁴ „Každý z partnerov si ponecháva jurisdikciu ... nad personálom v alebo na Vesmírnej stanici, ktorí sú jeho občanmi“. Agreement Among Canada, ESA States, Japan, Russia, and the USA concerning cooperation on the civil international space station, podpísaná vo Washingtone dňa 29.01.1998.

representative“ z čoho vieme, v spojení s odsekom 3 ktorý zakladá povinnosť extradície kozmonauta ktorý bol zaistený o to lepšie vyvodit' záver uvedený vyššie.¹⁵ Akýmsi kvázi policajným orgánom, teda osobou ktorá bude zodpovedná za vykonanie predbežných opatrení na zaistenie osoby a zabezpečenie posádky, najmä v prípadoch ak člen posádky začne byť nebezpečný pre ostatných členov posádky, bude tá osoba ktorá je inak zodpovednou za vydávanie pokynov a teda veliteľ vesmírnej stanice. Otvorenou otázkou ostáva, ako by sa takéto zaistenie v skutočnosti uskutočnilo, pre absenciu osobitných osôb ktoré by boli povinné veliteľovi pri zaistení páchatela asistovať, absenciu priestorov predbežného zadržania a nakoniec aj možnosť protiprávnej činnosti samotného veliteľa stanice. Keďže k takej skutočnosti (z dôvodu že kozmonautmi sú zväčša starostlivo vyberané osoby) doposiaľ nedošlo, naďalej ostáva len v rovine úvah. Môžeme dokonca tvrdiť, že medzinárodné spoločenstvo akoby ignorovalo možnosť interakcie medzi fyzickými osobami v mimozemskom priestore a teda aj absentuje zodpovedajúca diskusia na túto tému.¹⁶ Nie je možné ale tento problém bagatelizovať z dôvodu postupného rozvoja vesmírnej činnosti a už v súčasnosti môžeme vidieť trendy civilného využívania vesmíru a projektu rôznych vesmírnych výletov či dokonca hotelov, kedy sa do vesmíru dostane už väčšie množstvo osôb, ktoré nebudú podliehať tak prísny bezpečnostným previerkam a tak je dôvodné sa nazdávať že aj k takejto činnosti dochádzať môže. Ján Klučka preto uvádza, ak použijeme parafrázu anglického textu, že „osobitná zmluva, ktorá by pojednávala o problémoch ktoré môžu nastať medzi jednotlivcami vo vesmíre by mala byť prijatá v rámci tzv. „astrolaw“, ktoré musí byť oddelené od vesmírneho práva, z dôvodu rozdielnosti subjektov a prameňov práva.¹⁷ Čím je opäť iba zvýraznená skutočnosť že sa jedná jednak o skutočnosť ktorá nie je v medzinárodnom práve vyriešená a jednak sa jedná o tak komplexnú otázku, ktorá by mala mať postavenie samostatného odvetvia medzinárodného práva.

1.5 Kozmonaut ako vyslanec celého ľudstva

Už samotná Kozmická zmluva vo svojom článku 5 priznáva kozmonautom vznešený status *„envoyés de l'humanité dans l'espace“* - vyslancov ľudstva a teda kozmonaut nepredstavuje len vyslanca štátu, ktorý ho doslovne vyslal ale ľudstva ako takého. Výklad tohto pojmu, môžeme povedať, že je už uzatvorený, čomu ale tak nebolo vždy

¹⁵ „Môžu vykonať trestnú jurisdikciu nad členom personálu v alebo na akejkol'vek letom prvku ktorý je jeho štátnym príslušníkom.“ Ibid.

¹⁶ Viz. KLUČKA J.: Today's role of private international law within the regulations of outer space activities. In: Essays in honour of Michael Bogdan. s. 200.

¹⁷ KLUČKA J.: Today's role of private international law within the regulations of outer space activities. In: Essays in honour of Michael Bogdan. s. 201.

a v 60' rokoch minulého storočia sa objavovali názory podľa ktorých sa ustanovením článku 5 Kozmickej zmluvy zakotvujú obdobné práva, či lepšie povedané imunity a výsady ako v prípade diplomatov. Už vtedy sa ale objavovali názory, že toto ustanovenie Kozmickej zmluvy nemá za cieľ vytvoriť takýto režim kozmonauta¹⁸, rovnako toto ustanovenie nemá za cieľ vytvoriť nejakú formu ďalšieho, osobitného nadnárodného postavenia nezávislého od domovského štátu,¹⁹ ale len prozaické priznanie niektorých práv, ako sa to vníma aj v súčasnosti.

Čo do tejto otázky, je vhodné postúpiť od všeobecného ku konkrétnemu a preto uvedieme ustanovenia Kozmickej zmluvy v čl. 5

„Zmluvné štáty považujú kozmonautov za vyslancov ľudstva v kozmickom priestore a poskytnú im všemožnú pomoc v prípade nehody, tiesne alebo núdzového pristátia na území iného zmluvného štátu alebo na šírom mori. Ak kozmonauti pristanú týmto spôsobom, dopraví sa bezpečne a rýchlo do štátu, v registri ktorého je kozmické plavidlo zapísané. Pri vykonávaní činnosti v kozmickom priestore a na nebeských telesách poskytujú kozmonauti jedného zmluvného štátu všemožnú pomoc kozmonautom ostatných zmluvných štátov.“²⁰

Z priznania takéhoto postavenia kozmonautovi môžeme vyvodiť konkrétne práva alebo ak chceme povinnosť poskytnúť všemožnú pomoc pri:

- a) (urýchlenom) návrate kozmonauta naspäť do vysielajúceho štátu,
- b) ťažkostiach v mimozemskom priestore.

Štáty sú preto povinné poskytnúť všemožnú pomoc kozmonautovi, ktorý je vyslancom celého ľudstva, preto štát nesmie prihliadať na to či je kozmonaut jeho štátnym príslušníkom, alebo je príslušníkom iného štátu, či dokonca štátu s ktorým má prerušené diplomatické a konzulárne styky a inak by jeho občanovi nepomohol, či dokonca je s týmto štátom vo vojnovom konflikte. Napriek existencii vojnového konfliktu je teda štát povinný pomôcť kozmonautovi iného štátu, čo naberá inú farbu vo svetle skutočnosti, že členovia vesmírnych posádok sú častokrát príslušníkmi ozbrojených zložiek vysielajúci štátu, zo zásady leteckých síl. Takýto, napríklad príslušník armády, v zmysle prvej časti článku 5 by mal právo na návrat na planétu a to aj prostredníctvom pristátia na nepriateľskom území. Tento prípadný kombatant (nie je dokonca vylúčené že kozmonaut by mohol mal pri sebe aj osobnú zbraň) by v zmysle konca citovanej vety mal byť dokonca aj promptne

¹⁸ Bližšie pozri, KOPAL V.: Problems of Legal Responsibility for Space Activities. In: Studie z medzinárodného práva. sv. 11, 1966, s. 76.

¹⁹ ČAPEK J. a kol.: Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005, s. 230.

²⁰ Vyhláška MZV č. 40/1968 Zb., Kozmická zmluva.

dopravený do registrového štátu.²¹ Opätovne je otázne do akej miery budú tieto ustanovenia rešpektované v praxi a či v budúcnosti nedôjde k ich zmenám. Nerešpektovanie tohto ustanovenia ale v súčasnosti môžeme považovať za medzinárodne nedovolené konanie a „*nie je možné tak konať, ani z titulu represálií (protiopatrení), pretože ide o záležitosť kogentne normovanej ochrany ľudských práv*“.²² Ustanovenie tohto článku kozmickej zmluvy avšak nezakladá len jednoduchú povinnosť dopravenia kozmonauta do jeho štátu, ale vyžaduje aj rýchlosť takéhoto dopravenia. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že povinnosť takéhoto jeho rýchleho vydania nenachádza oporu v medzinárodnom obyčajovom práve a preto, na rozdiel od samotnej povinnosti vydať kozmonauta ktorá je súčasťou medzinárodného *ius cogens*, je v prípade požiadavky „urýchlene“ možné diskutovať o tom, do akej miery bude prípadný štát, ktorý nie je zmluvnou stranou Kozmickej zmluvy, tento atribút rešpektovať.²³ Môžeme sa nazdávať že to bude úzko súvisieť s medzištátnymi diplomatickými stykmi, druhým dychom ale dodávame, že táto otázka, pre počet štátov aktívnych vo vesmírnej činnosti a počet zmluvných strán Kozmickej zmluvy, nie je aktuálna. Čím nie je vylúčené jej zaktuálnenie v budúcnosti, čo ale nie je predmetom tejto témy.

Kozmická zmluva in abstracto predstavuje ale iba všeobecný rámec, ktorý nepostačuje pre potreby reálnej praxe, použitím slovníka rímskych právnikov, jedná sa častokrát o akúsi *pacta de contrahendo* a preto na jej upresnenie boli prijaté aj iné medzinárodné zmluvy, medzi ktorými bola aj Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru, podpísaná 22. apríla 1968 (ďalej len „Dohoda o pomoci“).²⁴ Dohoda o pomoci upresňuje povinnosti a postup štátov v prípade nehody, tiesne alebo núdzového pristátia a opätovne zdôrazňuje, tak ako aj Kozmická zmluva nielen povinnosť umožnenia návratu kozmonauta, ale aj prvok rýchlosti tohto návratu. Na rozdiel od Kozmickej zmluvy ale rozširuje aj povinnosti štátov o informačnú povinnosť. Dohoda o pomoci taktiež vo svojom článku 4 stanovuje povinnosť štátov poskytnúť pomoc nie len v prípade ak kozmonaut pristane na území zmluvnej strany, ale aj v prípade ak pristane v medzinárodnom priestore šíreho mora, kde majú povinnosť všetky zmluvné strany, ktoré majú možnosť, prispieť k záchranným a pátracím akciám.

Na obzore sa nám ale objavuje ďalší problém, ktorý predstavuje formulácia Dohody o pomoci, ktorá znie „*personnel of spacecraft*“ a preto je otázne do akej miery je štát

²¹ Pre úplnosť je potrebné dodať, že sa vždy bude jednať o registrový štát, teda štát ktorý kozmonauta vyslal, bez ohľadu na jeho štátnu príslušnosť. Čo môžeme tiež chápať ako jeden z dôsledkov postavenia kozmonauta ako vyslanca (celého) ľudstva.

²² ČEPELKA Č. et ŠTURMA P.: Medzinárodné právo verejné, Praha: Eurolex Bohemia, 2003, s. 295.

²³ Bližšie pozri, Ibid.

²⁴ V ČSSR uverejnená v Zb. č. 35/1970 na str. 102 Vyhláškou MZV č. 114/1970 Zb.

povinný poskytnúť takto všemožnú pomoc turistom, ktorý nepredstavujú personál vesmírnej lode, zároveň ale sú kozmonautmi podľa druhej definície o ktorej sme písali vyššie. Aj v prípade ak by sme dospeli k názoru, že tieto osoby nespádajú pod úpravu Dohody o pomoci, neznamenaloby to ani v súčasnosti eventualitu že tieto osoby ostanú bez akejkoľvek pomoci, práve pre ľudský rozmer takejto tragédie.²⁵ Práve pre tento humanitárny akcent takejto situácie je ale pravdepodobnejšia alternatíva použitia extenzívnejšieho výkladu pojmu kozmonaut a bude poskytovaná pomoc nie len kozmonautom na vedeckých misiách ale aj vesmírnym turistom v zmysle už existujúcej Dohody o pomoci.²⁶ Tomuto výkladu je blízky aj interpretačný názor iných autorov a to z dôvodu že už samotná Vesmírna zmluva, používa pojem astronaut v širšom zmysle „*over any personnel*“, hoci je na druhej strane potrebné dodať, že výklad právnej doktríny, nemôže nahradiť legálnu definíciu, ktorá v tejto oblasti citeľne chýba a bolo by ju potrebné do medzinárodného práva zakomponovať.²⁷

1.6 Záver

V priebehu tejto práce sme mohli spozorovať množstvo otázok ktoré nie sú rozpracované dostatočne presne nato, aby sme mohli vytvoriť jednotný a jasný úsudok, prípadne vytvárali polemiky aj v minulosti a nie je vylúčené že ich interpretácia sa môže v budúcnosti pod vplyvom ďalšieho vývoja zmeniť. Z toho dôvodu vieme vyvodiť že právny režim kozmonautov a členov medzinárodných posádok predstavuje, ako v konečnom dôsledku aj celkovo celé vesmírne právo, odvetvie medzinárodného práva ktoré sa nachádza ešte len v jeho počiatkoch a bude potrebné revidovanie súčasných a prípadné prijímanie ďalších medzinárodných zmlúv ktoré tieto problémy vyjasnia a zjednotia. Dôvodom týchto nezodpovedaných otázok môže byť, v spojení so zdlhavosťou prijímania medzinárodnej zmluvy, aj skutočnosť nie až tak vysokej problémovosti týchto otázok, nakoľko ľudský pokrok v dobýjaní vesmíru je ešte len vo svojich počiatkoch a preto ani nevzniká toľko právnych otázok ktoré by bolo potrebné riešiť. A ako nám hovorí právna teória, kde niet spoločenských vzťahov, kde niet spoločenského diania, niet ani práva. Tento

²⁵ Podobných aktivít štátov, ktoré z vlastnej vôle pomáhajú stroskotancom (či iným ľuďom v tiesni v dôsledku nehody), je už v súčasnosti viacero príkladov. Čo nám ale prirodzene nevylučuje prípadnú situáciu, ak by sa štáty nezhodli na kooperácii alebo vôbec nechceli týmto osobám pomôcť a práve z toho titulu je potrebné aby medzinárodné právo túto otázku náležite riešilo a túto medzeru nám môže vyplniť buď prijatie nového dohovoru, ktorý explicitne rozšíri okruh osôb, voči ktorým štáty takúto povinnosť majú, alebo sa použije extenzívny výklad, ako píšeme neskôr.

²⁶ Pozri aj: HOBE S., GOH G. M., NEUMANN J.: Space tourism activities – emerging challenges to air and space law? In: Journal of space law. Vol. 33 num. 2, 2007, s. 371-373.

²⁷ KLUČKA J.: Today's role of private international law within the regulations of outer space activities. In: Essays in honour of Michael Bogdan. s. 199.

stav sa ale možno už v strednodobom horizonte s nástupom komercializácie orbitu určite zmení. Spoločnosť a ľudská činnosť vystúpi z jarma našej atmosféry a právo vo svojej plnej sile a kráse sa začne uplatňovať aj v týchto priestoroch. Je len otázkou názoru, či je správne čakať na moment keď nastanú také skutočnosti, kedy bude medzinárodné spoločenstvo nútené zasadnúť a podrobnejšie riešiť problémy režimu osôb na orbite, alebo sa na ne pripraviť už pred ich príchodom.

2 PRÁVNE POSTAVENIE ŠTÁTOV, KTORÉ NERATIFIKOVALI KOZMICKÚ ZMLUVU

Radoslav Kič

2.1 Úvod

Prvým krokom predznamenujúcim potrebu budúcej úpravy kozmického priestoru bolo vypustenie objektu zo zemského povrchu na obežnú dráhu Zeme. Stalo sa tak roku 1957, kedy Zväz sovietskych socialistických republík (ZSSR) vypustil umelú družicu Sputnik 1, aktívnu do začiatku nasledujúceho roku.¹ Takéto dotyky ľudskej činnosti s kozmom mohli mať za následok rozprúdenie debát o prechode vzdušným priestorom štátu nad tým-ktorým daný objekt prelietaval, no bolo prijaté všeobecné presvedčenie, že v takomto „nadzemskom“ priestore sa viac nevykonáva vnútroštátna judikatúra a kontrola. Začal sa označovať ako „ďalší priestor“ (neskôr kozmický).²

V roku 1959 vznikol Výbor pre mierové využívanie kozmického priestoru zriadený Valným zhromaždením OSN (COPUOS, rezolúcia 1472/XIV), aby preskúmaval rozsah medzinárodnej spolupráce v oblasti mierového využitia vesmíru, vypracovával programy v tejto oblasti ďalej realizované pod záštitou Spojených národov s cieľom podporiť pokračujúci výskum a šírenie informácií o kozmickom priestore a taktiež študoval aj právne problémy vyplývajúce z výskumu vesmíru (bližšie o výbore v ďalšej časti).³ Takto naštartovaný proces úpravy vzťahov mimo zemského povrchu vyústil do prijatia Deklarácie právnych zásad, ktorými sa spravuje činnosť štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru (rezolúcia 1962/XVIII). Keďže deklaratórne rezolúcie OSN majú skôr povahu akýchysi „odhodlaní“ sa danou úpravou riadiť, nie sú záväzné, no v prípade kozmického práva viedli k zmluvnej úprave.⁴ Zásady upravené touto deklaráciou našli teda svoje uplatnenie v Zmluve o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies (Kozmická zmluva).

¹ Sputnik 1 [online]. Dostupné na: <http://nssdc.gsfc.nasa.gov/nmc/masterCatalog.do?sc=1957-001B>.

² KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 349.

³ United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space [online]. Dostupné na: <http://www.oosa.unvienna.org/oosa/COPUOS/copuos.html>.

⁴ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 127.

2.2 Výbor pre mierové využívanie kozmického priestoru (COPUOS)

Roku 1958 sa Valné zhromaždenie OSN rozhodlo prijať rezolúciu, ktorou zakladalo ad hoc Výbor pre mierové využívanie kozmického priestoru. Mal 18 členov a bol predchodcom stáleho orgánu zriadeného rok na to. Tento ad hoc výbor mal za úlohu zvážiť právne problémy, ktoré by mohli v súvislosti s kozmickou činnosťou vzniknúť, ďalej zvážiť medzinárodnú spoluprácu na programoch v oblasti kozmu, ktorá by mohla fungovať pod záštitou OSN, zabezpečiť organizačné opatrenia, ktoré by mali takúto spoluprácu uľahčiť a najmä zvažovať činnosti OSN, špecializovaných agentúr a iných medzinárodných orgánov v súvislosti s mierovým využívaním kozmu.

Po zriadení stáleho orgánu (1959) Valné zhromaždenie v roku 1961 navrhlo Výboru, aby sa v spolupráci s generálnym sekretariátom snažil o dosiahnutie bližšej kooperácie s vládnyimi a nevládnymi organizáciami zaoberajúcimi sa akoukoľvek problematikou vznikajúcou v súvislosti s kozmickým priestorom, pomohol pri štúdiu opatrení podporujúcich medzinárodnú spoluprácu v tejto oblasti a zabezpečiť výmenu informácií týkajúcich sa činnosti v kozmickom priestore. Rezolúcia vyžadovala od Generálneho tajomníka, aby viedol verejný register vypustených objektov do kozmu na základe informácií poskytnutých od štátu, ktorý objekt vypúšťa.⁵

Dnes má Výbor 76 členských štátov a zaraďuje sa medzi najväčšie výbory zriadené pri OSN. Taktiež vytvoril 2 podkomisie (Vedecká a technická podkomisia a Právna podkomisia), ktoré sa každoročne stretávajú, aby riešili otázky Valného zhromaždenia a problémy členských štátov vznikajúce v tejto oblasti. Komisia a podkomisie dávajú na základe konsenzu Valnému zhromaždeniu odporúčania a ako výsledok svojej činnosti vydávajú každoročnú správu.⁶

2.3 Deklarácia právnych zásad, ktorými sa spravuje činnosť štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru

Prijatie tejto deklarácie Valným zhromaždením OSN roku 1963 sa stalo východiskovým bodom pre budúcu zmluvnú úpravu kozmického priestoru. Obsahuje 9 princípov, ktorými by sa štáty mali riadiť pri objavovaní a využívaní kozmického priestoru. Tieto princípy vyjadrovali záujem medzinárodného

⁵ United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space: History and Overview of Activities [online]. Dostupné na: http://www.oosa.unvienna.org/oosa/en/COPUOS/cop_overview.html.

⁶ United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space [online]. Dostupné na: <http://www.oosa.unvienna.org/oosa/COPUOS/copus.html>.

spoločenstva na obmedzovaní suverenity štátov v kozmickom priestore, na zvyšovaní medzinárodnej spolupráce štátov, ale aj na riešení otázky bezpečnosti a slobody využívania. V zmysle bezpečnosti využívania kozmu sa štát musí pri svojej činnosti riadiť medzinárodným právom, pričom za svoje činy a za činy mimovládnych subjektov vykonávajúcich činnosť v kozmickom priestore (ktorých kozmické objekty sú v tom-ktorom štáte registrované) nesie medzinárodnoprávnú zodpovednosť. Vlastníctvo a výkon jurisdikcie vypúšťajúceho štátu nad umelým kozmickým objektom vypustením nezanikajú a v prípade návratu na Zem pristátím mimo územia vypúšťajúceho štátu sa objekt alebo časti objektu musia vrátiť štátu, v ktorom bol objekt registrovaný. Samozrejme, ak by takýto objekt spravil pri pristáti na cudzom území akúkoľvek škodu, štát registrácie je za ňu zodpovedný. Zodpovednosť nezaniká ani pri škodách spôsobených telesu cudzieho štátu vo vzdušnom a kozmickom priestore.⁷ Tieto zásady sú v ďalšom texte doplnené zmluvnou úpravou.

2.4 Zmluvy a princípy vesmírneho priestoru

Právnu úpravu kozmického priestoru zabezpečuje komplex medzinárodných zmlúv, dohovorov, dohôd, princípov alebo aj deklarácií prijatých na pôde OSN, prípadne aj rezolúcií prijatých Valným zhromaždením, vrátane vyššie spomínanej deklarácie právnych zásad. Na regionálnej úrovni sa úprava zaoberá najmä ekonomickým využívaním zdrojov vesmírneho režimu (napr. telekomunikácie), reguláciou činnosti aktérov (napr. frekvenčné pásma) zakladajúcich spoluprácu medzi štátmi na základe regionálneho alebo globálneho charakteru ako sú napr. Dohoda o založení medzinárodného systému a organizácie vesmírnych komunikácií (INTERSPUTNIK),⁸ Konvencia o založení Európskej organizácie pre satelitnú komunikáciu (EUTELSAT), Dohodu o arabskej korporácii pre vesmírne komunikácie (ARABSAT) a podobne.⁹ V ďalšom texte priblížim samotnú Kozmickú zmluvu, Dohodu o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru, Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi, Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru a Dohodu upravujúcu činnosť štátov na Mesiaci a ostatných nebeských telesách.

⁷ Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. United Nations 1963, General Assembly Resolution, A/RES/18/1962 (XVIII) [online]. Dostupné na: <http://www.un-documents.net/a18r1962.htm>.

⁸ 142/1973 Zb.

⁹ ŠAGATH D.: Aplikácia teórie medzinárodných režimov na vesmírny priestor, Olomouc, 2011, s. 44 [online]. Dostupné na: http://theses.cz/id/5inoal/Sagath_Daniel_2011_Diplomova_prace.pdf.

2.4.1 Kozmická zmluva

Vznik tejto zmluvy sa okrem zásad obsiahnutých v rezolúcii spája aj s priekopníkmi užívania kozmického priestoru – USA a ZSSR. Keďže v 60-tých rokoch sa takpovediac predbiehali vo vedeckom a technickom pokroku dobývania vesmíru, mali záujem na tom, aby druhá strana bola niečím limitovaná. Tak v roku 1966 obe krajiny predstavili návrhy zmlúv COPUOS-u, ktoré prispeli ku konečnej podobe zmluvy.¹⁰

Zmluva priznáva celému ľudstvu právo na výskum a využívanie kozmického priestoru vrátane Mesiaca bez akejkoľvek nožnej diskriminácie, na základe rovnosti a podľa medzinárodného práva, pričom voľný prístup k nebeským telies sa zaručuje (článok I). Články II-IV regulujú činnosť štátov vo vesmíre tým, že im nepriznávajú právo si privlastniť nijakú časť kozmického priestoru, Mesiaca alebo iných nebeských telies vyhlásením suverenity, okupovaním alebo iným spôsobom, taktiež sa musia zdržať činností ohrožujúcich medzinárodný mier a bezpečnosť, umiestňovania zbraní hromadného ničenia na obežnú dráhu Zeme, prípadne na akékoľvek iné miesto v kozmickom priestore. Zmluva chápe kozmonautov ako „vyslancov ľudstva v kozmickom priestore“, pričom im je každý zmluvný štát povinný poskytnúť pomoc v prípade nehody, tiesne alebo núdzového pristátia na území iného zmluvného štátu alebo na šírom mori a čo najrýchlejšie a bezpečne ich dopraviť na územie štátu, v ktorom je kozmické plavidlo zapísané (článok V). Kozmická zmluva ďalej priznáva zmluvným štátom, medzinárodným organizáciám vykonávajúcim činnosť v kozmickom priestore a členským štátom týchto organizácii medzinárodnú zodpovednosť za ich činnosť v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies a za vypúšťanie objektov do tohto priestoru. Objekty vypúšťané zmluvným štátom musia byť zapísané v registri, pričom štáty po jeho vypustení nad objektom nestrácajú kontrolu a jurisdikciu.¹¹

Táto Zmluva vstúpila v platnosť po uložení ratifikačných listín piatimi vládami vrátane vlád ustanovených touto Zmluvou ako depozitárne vlády (ZSSR, USA a Veľká Británia), u ktorých sa ratifikačné listiny signatárskych štátov uschovávajú. Zmluva bola a je otvorená na podpis všetkým štátom, pričom jej platnosť pre štát podlieha podľa článku XIV ods. 2 ratifikácii.

2.4.1.1 Problematika pristúpeniu ku Kozmickej zmluve

Keďže vyhlásenie o prevzatí práv a povinností nevydala žiadna zmluvná strana Kozmickej zmluvy, ostali jej dva spôsoby prístupu – ratifikácia (a obdobné

¹⁰ MATTE, N., M.: Outer Space Treaty, in: R. BERNHARDT (ed.), Encyclopedia of Public International Law, Instalment 1 (1981), p. 267.

¹¹ Uverejnený pod č. 40/1968 Zb.

prístupy k nej) a podpísanie. Ratifikovalo ju 103 štátov, pričom podpisom k nej pristúpilo ďalších 25. Ratifikácia je aktom potvrdenia ochoty byť právne viazaný zmluvou a niešť za jej porušenie následky. Naproti tomu podpis je len akýmsi gestom vyjadrenia predbežného súhlasu, ale signatárskemu štátu, ktorý dokument neratifikoval z neho neplýnú žiadne záväzné právne následky.¹²

2.4.1.2 Problém vyhlásenia zvrchovanosti nad geostacionárnou dráhou Bogotskou deklaráciou

Geostacionárna dráha (GEO) je dráha vo výške 36 000 km nad zemským povrchom, po ktorej obiehajú umelé družice takou rýchlosťou, že obehnú Zem v rovnakom čase, ako sa Zem otočí okolo vlastnej osi. Problém s touto dráhou sa objavil v roku 1976, kedy rovníkové štáty (Kolumbia, Zair, Kongo, Indonézia, Keňa, Uganda a ako pozorovateľ aj Brazília) vydali tzv. Bogotskú deklaráciu, ktorej časťou bolo aj vyhlásenie suverenity nad GEO, ktorá podľa ich výkladu a chápania im bola článkom II Kozmickej zmluvy neprávom odopretá. GEO považovali za ich vlastnú časť (prírodný zdroj) a nie za časť kozmického priestoru.¹³ Gro takéhoto výkladu tkvie najmä v satelitnom a telekomunikačnom využívaní takéhoto priestoru, keďže umelé telesá vypustené do kozmu budú „fixne umiestnené v jednom bode“. Vzhľadom k tomu, že k dispozícii je len 360 stupňov orbity a satelity musia byť stále od seba oddelené niekoľkými stupňami, aby sa navzájom nerušili, ide o relatívne vzácny priestor, ktorý motivoval rovníkové štáty k ich presvedčeniu, pretože ekonomické dôsledky využívania orbity inými štátmi by po priznaní suverenity rovníkovým štátom mohli mať blahý vplyv na rozvoj takýchto krajín. Medzinárodné spoločenstvo sa s takýmto výkladom nestotožnilo a považovalo podľa článku II Kozmickej zmluvy GEO priestor naďalej za súčasť kozmu. Každopádne stále jestvujú dve organizácie, ktoré chránia využívanie kozmického, a teda aj GEO priestoru (právna podkomisia COPUOS-u a ITU – Medzinárodná telekomunikačná únia). Právna podkomisia prijíma rozhodnutia na základe konsenzu strán, ktorým sa eliminuje nesúhlas s prijímanými ustanoveniami a tým sa predchádza možným problémom. ITU zasa prerozdeľuje

¹² LISTNER, M.: The Moon Treaty: failed international law or waiting in the shadows?, The Space Review, 24. October, 2011 [online]. Dostupné na: <http://www.thespacereview.com/article/1954/1>.

¹³ Doplnenie: „Equatorial countries declare that the geostationary synchronous orbit is a physical fact linked to the reality of our planet because its existence depends exclusively on its relation to gravitational phenomena generated by the earth, and that is why it must not be considered part of the outer space“[online]. Dostupné na: http://www.jaxa.jp/library/space_law/chapter_2/2-2-1-2_e.html.

orbitálne priestory so zreteľom na ich efektívne využívanie, pričom dáva všetkým štátom rovnakú možnosť umiestňovania družíc a teda aj tým rovníkovým.¹⁴

2.4.2 Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru

Táto dohoda vznikla ako reakcia na Kozmickú zmluvu v otázke poskytnutia všemožnej pomoci kozmonautom. V tom zmysle chcela rozšíriť záväzky štátov vo vzťahu ku kozmonautom plynúce zo samotnej zmluvy a dať jej konkrétnejší výraz.

Dohoda nadobudla platnosť v decembri 1968 (pre ČSR február 1969), obsahuje 10 článkov, ktoré upravujú nielen postavenie kozmonautov po navrátení na Zem v špecifických prípadoch, ale aj ako zaobchádzať s kozmickými objektmi, aby bolo zaručené prinavrátenie vypúšťajúcemu štátu.

Článok 1 upravuje prípad nehody kozmickej lode, ktorá utrpela nehodu alebo sa nachádza v tiesni alebo vykonala núdzové či nezamýšľané pristátie na území, ktoré podlieha právomoci zmluvnej strany, alebo na voľnom mori či ktoromkoľvek inom mieste, ktoré nespadá pod právomoc žiadneho štátu. Takáto zmluvná strana je povinná upovedomiť vypúšťajúce orgány a generálneho tajomníka OSN, ktorý má informáciu bez odkladu rozšíriť všetkými vhodnými komunikačnými prostriedkami, ktoré má k dispozícii. Voči kozmickej lodi budú vykonané opatrenia na jej záchranu a poskytne sa jej všemožná pomoc. Podobne to platí aj v priestoroch, ktoré nespádajú pod právomoc akéhokoľvek štátu (napr. šíre more) – pomoc a záchranné operácie pre posádku zabezpečujú zmluvné strany, ktoré tú pomoc môžu fakticky poskytnúť. Tuná, samozrejme, platí predpoklad, že pomoc poskytne štát nie z druhej polovice zeme (ktorý by bol možno tiež schopný pomôcť), ale napríklad štát, ktorého pobrežie je k objektu a kozmonautom najbližšie, respektíve ktorý vie tú pomoc poskytnúť najrýchlejšie. Zmluvná strana, ktorá má dôvodné obavy, že kozmický objekt alebo jeho súčasti objavené na území spadajúcom pod jej právomoc alebo ňou zachránené kdekoľvek inde, sú nebezpečného alebo škodlivého charakteru, môže o tom upovedomiť vypúšťajúce orgány, ktoré bez meškania vykonajú pod vedením a kontrolou uvedenej zmluvnej strany účinné opatrenia na odstránenie možného nebezpečenstva alebo škody.¹⁵ Dohodu ratifikovalo 94 štátov, ďalších 25 ju podpísalo a 2 štáty vydali vyhlásenie o prevzatí práv a povinností z nej.

¹⁴ Dan St. John: The Bogotá Declaration and the Curious Case of Geostationary Orbit, The View From Above, 31. Januar, 2013 [online]. Dostupné na: <http://djilp.org/3494/the-bogota-declaration-and-the-curious-case-of-geostationary-orbit/>.

¹⁵ Uverejnený pod č. 114/1970 Zb.

2.4.3 Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi

Dohovor hneď v prvom článku definuje a približuje pojmy škoda, vypustenie, vypúšťajúci štát a kozmický objekt. Vypúšťajúci štát je absolútne zodpovedný za zaplatenie náhrady za škodu spôsobenú jeho kozmickým objektom na povrchu Zeme alebo lietadlám za letu. Absolútna zodpovednosť neplatí v prípade, ak škoda vznikla na kozmickom objekte jedného štátu kozmickým objektom druhého štátu inde než na povrchu Zeme, Vtedy je druhý štát zodpovedný iba, ak škoda vznikla jeho vinou alebo vinou osôb, za ktoré je zodpovedný. Problém nastane v prípade škody spôsobenej inde než na povrchu Zeme kozmickému objektu jedného vypúšťajúceho štátu alebo osobám či majetku na palube tohto kozmického objektu kozmickým objektom iného vypúšťajúceho štátu a škody tým spôsobenej tretiemu štátu alebo jeho fyzickým či právnickým osobám. Vtedy sú prvé dva štáty solidárne zodpovedné tretiemu štátu, pričom bremeno náhrady za škodu sa rozdelí medzi prvé dva štáty podľa miery ich zavinenia.

Dohovor ustanovuje, že nárok na náhradu škody sa predkladá vypúšťajúcemu štátu diplomatickou cestou, prípadne ak neudržiava s daným štátom styky tak buď cez iný štát, ktorý udržiava, alebo cez generálneho tajomníka OSN. Nárok na náhradu je možné uplatniť najneskôr jeden rok odo dňa vzniku škody alebo od menovitého zistenia vypúšťajúceho štátu, ktorý je za škodu zodpovedný, alebo do jedného roka odo dňa, keď sa o týchto skutočnostiach dozvedel. Predloženie nároku na náhradu škody vypúšťajúcemu štátu podľa tohto Dohovoru nevyžaduje, aby štát predkladajúci nárok alebo fyzické či právnické osoby, ktoré zastupuje, vyčerpali predtým miestne prostriedky na nápravu, ktoré môžu mať k dispozícii. Spravidla sa poskytuje taká náhrada za škodu, ktorá uvedie fyzickú či právnickú osobu, štát alebo medzinárodnú organizáciu, ktorých nárok sa predkladá, do stavu, ktorý by existoval, keby škoda nebola nastala. Ak sa do jedného roka nedosiahne dohoda o nároku na náhradu škody odo dňa, keď štát predkladajúci nárok oznámi vypúšťajúcemu štátu, že predložil dokumentáciu o svojom nároku, zriadi príslušné strany na žiadosť ktoréhokoľvek z nich komisiu na zistenie nárokov. Komisia na zistenie nárokov rozhodne o podstate nároku na náhradu, a pokiaľ sa má náhrada zaplatiť, určí jej výšku. Skladá sa z troch členov. Jedného člena vymenuje štát predkladajúci nárok, druhého člena vymenuje vypúšťajúci štát, tretieho člena, a to predsedu, volia obe strany spoločne.¹⁶

¹⁶ Uverejnené pod č. 58/1977 Zb.

2.4.4 Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru

Cieľom dohovoru je zabezpečiť povinný systém registrácie objektov vypustených do kozmického priestoru, ktorý by mohol pomôcť ich identifikácii a prispieť k používaniu a rozvoju medzinárodného práva upravujúceho výskum a využívanie kozmického priestoru. Dohovor sa vyjadruje k potrebe duálnej registrácie kozmických objektov vypustených do kozmického priestoru na národnej a medzinárodnej úrovni. V tom zmysle na medzinárodnej úrovni vedie ústredný register generálny tajomník OSN podľa článkov III-IV tohto Dohovoru (rezolúcia 3235/XXIX) a na národnej štát, ktorý kozmický objekt do kozmického priestoru vypustil. Ak by sa na vypustení kozmického objektu do vesmíru podieľali dva alebo viaceré štáty, spoločne by rozhodli, ktorý z nich objekt zaregistruje. Čo sa týka podmienok vedenia národného registra, štát registrácie o nich rozhoduje sám tak isto, ako aj o obsahu registra. Samozrejme, takýto prístup neplatí voči údajom poskytujúcim generálnemu tajomníkovi OSN o vypúšťanom kozmickom objekte štátom registrácie – tu sa štáty riadia článkom IV, kde je taxatívne uvedené, aké všetky údaje vypúšťajúci štát je povinný poskytnúť generálnemu tajomníkovi (pre potreby ústrednej registrácie).

Ak by nastala situácia, keď by bola zmluvnému štátu (alebo jeho fyzickej, právnickej osobe) spôsobená škoda kozmickým objektom iného štátu a zmluvný štát by nevedel identifikovať štát registrácie kozmického objektu, ktorý tú škodu spôsobil, tak sa môže obrátiť na ostatné zmluvné štáty Dohovoru, najmä na štáty, ktoré majú kozmické monitorovacie a sledovacie zariadenia, so žiadosťou o pomoc. V takýchto prípadoch sa od štátu, ktorému bola škoda spôsobená, požaduje v čo najširšej možnej miere poskytnúť informácie o čase, okolnostiach udalosti a ich povahe medzinárodnému spoločenstvu.¹⁷

2.4.5 Dohoda upravujúca činnosť štátov na Mesiaci a ostatných nebeských telesách

Doteraz posledná mnohostranná zmluva kozmického práva je Dohoda o činnosti štátov na Mesiaci a iných nebeských telesách z roku 1979, ktorá doteraz nenadobudla platnosť. Nadväzuje na Kozmickú zmluvu, ale aj na ďalšie už uzavreté zmluvy a potvrdzuje, že akúkoľvek činnosť na Mesiaci možno vykonávať len v súlade s medzinárodným právom a najmä Chartou OSN v záujme upevnenia medzinárodného mieru a bezpečnosti. Zmluvné strany sa zaviazali, že Mesiac budú využívať len na mierové účely. Na Mesiaci je vyhlásená sloboda vedeckého výskumu pre všetky štáty bez akejkoľvek diskriminácie, pričom na jeho účely môžu štáty zbierať a odvážať vzorky minerálov z Mesiaca. Túto slobodu môžu

¹⁷ Podrobnosti v právnom predpise č. 130/1978 Zb.

štáty využívať kdekoľvek na a pod povrchom. Ďalej sú štáty oprávnené pristávať a štartovať z Mesiaca, umiestňovať tam svoj personál, kozmické aparatúry, stavby či zariadenia alebo sa voľne pohybovať po Mesiaci. Podľa Dohody sa Mesiac a jeho prírodné bohatstvo považujú za spoločné dedičstvo ľudstva, a teda nesmú byť nikým privlastnené. Strany Dohody sa dohodli aj na vytvorení medzinárodného režimu pre ťažbu prírodných zdrojov na Mesiaci hneď, ako bude možné takúto ťažbu uskutočňovať.¹⁸

2.5 Záver

Aj keď môžeme povedať, že aplikácia noriem kozmického práva je v ranom rozvoji, upravená medzinárodnými dokumentmi je podľa možnosti podrobne. S Kozmickou zmluvou, Dohodou o pomoci kozmonautom a Dohovorom o zodpovednosti za škody vyhlásila súhlas nadpolovičná väčšina všetkých štátov sveta, s Dohovorom o registrácii objektov len tretina a s Dohodou upravujúcou činnosť štátov na Mesiaci pár štátov. Keďže k týmto zmluvám, ale najmä ku Kozmickej zmluve, nepristúpilo celé spoločenstvo štátov, naskytla sa otázka, aké je postavenie štátov, ktoré k ním nepristúpili. Ako vieme, Kozmickú zmluvu považuje za záväznú väčšina štátov sveta už viac ako pol storočie, pretože pre štát je výhodnejšie riadiť sa obmedzeniami plynúcimi zo zmluvy, ako riskovať jej nedodržiavanie a následné zneužitie možnosti využívania kozmického priestoru na vojnové, mier ohrozujúce, alebo iné účely akýmkoľvek iným štátom. Práve v takomto chápaní Kozmickej zmluvy spoločenstvom štátov, byť všeobecne viazaný pravidlami užívania kozmu po tak dlhý čas bez väčších medzinárodnoprávných problémom, vidím spoločný záujem na tom, aby zmluvu dodržiavalo celé spoločenstvo štátov a nielen tie, ktoré s ňou vyslovili súhlas. A teda Kozmická zmluva sa považuje už za medzinárodnú obyčaj, ktorej nedodržanie sa bude sankcionované podľa všeobecných pravidiel medzinárodného práva.

¹⁸ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 355-356.

3 RIEŠENIE SPOROV V KOZMICKOM PRÁVE

Karina Jámborová

3.1 Úvod do problematiky a historické počiatky

Vesmír je tajuplné miesto. Je to priestor, kde sa vykonáva vedecký výskum, sondy preskúmavajú asteroidy a spolupracujú s ostatnými štátmi. Satelity, vesmírne stanice a rôzne iné technické vymoženosti ľudstva tu obiehajú okolo Zeme. Najdôležitejšie zo všetkých činností je však samotné bádanie vesmíru.¹ Preniknutie doň bolo po dlhé stáročia iba snom či víziou mnohých generácií. Samostatná úprava právneho režimu nebola skutočne potrebná, a tak kozmos nemal osobitný právny režim. S technickým pokrokom však prišli prvé družice, prvý človek na Mesiaci a nové neobmedzené možnosti.

Začiatky kozmického práva sa často spájajú s prvou vyslanou družicou. Samotné počiatky tohto pojmu však siahajú hlbšie do minulosti. Belgický právnik Emile Laude, ktorý bol autorom krátkeho komentára na onomatistiku vzdušného práva predpokladal vo svojej práci vznik nového práva - „Law of space“ čiže kozmického práva. Nebol však sám. V. A. Zarzar predstavil svetu myšlienku medziplanetárneho lietania. Upozorňoval aj na takzvanú „teóriu zón“, podľa ktorej sa vzdušný priestor člení na dve zóny. Prvou je národná a nad ňou sa nachádza medzinárodná zóna.

Prvý, kto vytvoril komplexný prehľad o celej oblasti kozmického práva bol až Vladimír Mandl. Jeho práca bola vydaná v roku 1932 v Nemecku. Mandl bol československý právnik, pôvodom z Plzne narodený v 1899. Dodnes je jeho prínos pre medzinárodné právo známy iba užšej časti verejnosti - aj z dôvodu nízkeho počtu originálnych výtlačkov v nemčine.²

3.2 Vznik kozmického práva

Diskusia o kozmickom práve sa zintenzívnila po vyslaní prvej družice na obežnú dráhu v roku 1957, keď Zväz sovietskych socialistických republík vypustil prvý kozmický objekt, ktorý sa dostal až na obežnú dráhu Zeme. Postupne vypúšťaním ďalších kozmických objektov začalo vznikať presvedčenie, že nadzemský a vzdušný priestor nie sú totožné. Tieto úvahy potvrdila medzištátna prax, keďže štáty neprotestovali proti preletom kozmických objektov v ich nadzemskej sfére.

¹ PERELMAN, B.: Grounding U.S. Commercial Space Regulation in the Constitution, In: Georgetown Law Journal, č. 3, volume 100, s. 1 [online]. Dostupné na: <http://georgetownlawjournal.org/articles/grounding-u-s-commercial-space-regulation-in-the-constitution/>.

² DOYLE E.S.: Origins of International Space Law and the International Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1. vydanie, San Diego, California: Univelt, 2002, s. 1-6 [online]. Dostupné na: http://www.iislweb.org/docs/Origins_International_Space_Law.pdf.

Postupom času táto prax prispela k vzniku obyčajového pravidla medzinárodného práva kozmického o slobodnom výskume a využívaní kozmického priestoru.

Jednou z hlavných úloh medzinárodného spoločenstva v šesťdesiatich rokoch bolo práve preto riešenie otázok spojených s kozmickým právom. V roku 1963 bola prijatá dôležitá rezolúcia Valného zhromaždenia OSN obsahujúca Deklaráciu právnych zásad, ktorými sa spravuje činnosť štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru. V roku 1967 boli tieto zásady zahrnuté do Kozmickej zmluvy (Zmluvy o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies). Napriek veľkému prínosu, ktorý znamenala, bolo zrejmé, že jej úprava na úrovni všeobecných zásad nie je postačujúca pre prax. Valné zhromaždenie preto odporučilo pripraviť návrhy ďalších medzinárodných dohovorov. Takto vznikli dva medzinárodné dohovory - Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návratu a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru (1967) a Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (1972). Výsledkom práce Výboru OSN pre mierové využitie kozmického priestoru sa stal v roku 1975 Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru. Doteraz poslednou mnohostrannou zmluvou kozmického práva je Dohoda o činnosti štátov na Mesiaci a iných nebeských telesách (1979).³ Ako možno vyčítať zo spomenutých dohovorov, právny režim kozmického priestoru bol signatármi dohodnutý tak, aby vyhovoval potrebám rozvíjajúcej sa kozmonautiky, ale aj medzinárodnej spolupráci pri využívaní a výskume kozmu. Hlavným bodom spolupráce bolo vylúčenie nebezpečenstva zneužitia získaných poznatkov k ohrozeniu celosvetového mieru a bezpečnosti.⁴ Ako však dobre vieme, existencia dohovorov či právnej regulácie nezaručuje ich dodržiavanie. Výnimkou nie je ani oblasť vesmíru, kde tiež dochádza k vznikom právnych sporov.

V tejto práci by som vám rada predstavila aspoň niektoré z nich. Spolu by sme bližšie nahliadli do ich riešenia, rozhodnutí a základov, na ktorých sa budovali.

3.3 Prípady v kozmickom práve

V kozmickom práve poznáme dva dohovory, ktoré obsahujú zodpovednostné pravidlá:

- 1) Zmluvy o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies (1967) a
- 2) Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými

³ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 349-354.

⁴ Potočný, M.: Mezinárodní právo: zvláštní část. Praha: Vydavatel'stvo, 1996, s. 113.

objektmi (1972)

Chýbajú však medzinárodné dohody regulujúce práva a povinnosti výrobcu kozmických objektov. Existujú iba regionálne. Kľúčovým pojmom vo vyššie spomenutých dohovoroch je objektívna zodpovednosť výrobcu. Pokiaľ je predaný predmet poškodený, v anglosaskom práve, môžeme hovoriť najmä o porušení zmluvných podmienok.

Žalobu za porušenie zmluvných podmienok však môže použiť iba samotná zmluvná strana na základe jej zmluvy s výrobcom. Predtým ako bližšie nahliadneme do konkrétnych sporov je potrebné poznamenať, že na základe Kozmickej zmluvy sa môžu spolupodieľať na kozmických aktivitách aj súkromné podniky. Je taktiež všeobecne uznávané, že štáty by mali byť zodpovedné za aktivity svojich súkromných spoločností.⁵

3.3.1 Cosmos-954

Jeden z prvých dôležitých konfliktov v oblasti kozmického práva bol prípad *Cosmos-954*. V januári 1978 satelit Zväzu sovietskych socialistických republík - Cosmos 954, vypadol z kozmického priestoru vstupujúc do vzdušného priestoru Kanady.

Komponenty nukleárneho satelitu sa rozpadli a rozptýlili rádioaktívny odpad nad severozápadnou Kanadou v priestore veľkosti Rakúska. Strach z nukleárneho výbuchu a hazardovania so životným prostredím vyvolali celosvetovú paniku.

ZSSR odpálilo spomínaný satelit v septembri 1977. Cosmos-954 bol vytvorený pre dozor nad Tichým a Atlantickým oceánom. Mal ho vykonávať spolu s Cosmos-952, ktorý sa podaril úspešne vyzdvihnúť do vyššej obežnej dráhy. Satelit 954 však nefungoval správne a nebol ho možné poslať na svoju obežnú dráhu, a teda bol čím ďalej tým viac priťahovaný zemskou gravitáciou nadol. Biely dom pozorne monitoroval situáciu. Prezident Carter dokonca kontaktoval ZSSR za účelom poskytnutia spolupráce pri vypočítaní predpokladaného dopadu satelitu. ZSSR vysvetlilo, že Cosmos 954 bol navrhnutý tak, aby sa pri opätovanom kontakte so zemskou atmosférou zničil. Ubezpečilo ich tiež o tom, že satelit nie je zbraňou, ani bombou a nehrozí žiaden jadrový výbuch. Po vstúpení satelitu do vzdušného priestoru Kanady sa zintenzívnila medzinárodná spolupráca. Podľa výsledných hlásení situácia bola plne zvládnutá práve vďaka tejto vzájomnej spolupráci. Kanada však požadovala náhradu škody za preniknutie do ich vzdušného priestoru a

⁵ DIEDERIKS-VERSCHOOR, I.H. P. :An Introduction to Space Law, The Netherlands: Kluwer Law International, 2008, s.147-148 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=oP9qa8PjcGQC&pg=PA156&lpg=PA156&dq=case+space+law&source=bl&ots=5kigpZGjMF&sig=3pFjj1ce47x01n2NwpDy-22s3-o&hl=en&sa=X&ei=HactU7QLs67sBvb6gbAG&ved=0CCgQ6AEwADgU#v=onepage&q=case%20space%20law&f=false>.

spôsobenie dopadu rádioaktívnych komponentov satelitu na ich územie. V tomto spore boli prameňom rozhodnutia Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (článok 2) a Kozmická zmluva.⁶ Na základe faktov a týchto dohovorov nakoniec ZSSR zaplatilo tri milióny kanadských dolárov a Kanada ich prijala.⁷

3.3.2 **Appalachian Ins. Co. v. McDonnell Douglas Corp.**

Ďalším významným sporom bol *Appalachian Ins. Co. v. McDonnell Douglas Corp.* Ešte pred vznikom konfliktu došlo k viacerým dôležitým skutočnostiam. Vo februári 1989 bol vypustený komunikačný satelit Westar VI, ktorý bol vlastníctvom Western Union Telegraph. *McDonnell Douglas a Western Union* uzavreli zmluvu, na základe ktorej mal Douglas poskytnúť Western Union výstupný kužeľ rakety (PAM-Payload Assist Module).

Cieľom bolo, aby táto raketa dostala Westar VI do vyššej obežnej dráhy, odkiaľ by mohla užitočne fungovať. Obsahom dohody bol aj fakt, že Western Union sa vzdáva práva žalovať z dôvodu nedbanlivosti spoločnosť *McDonnell* aj jej budúcich zmluvných partnerov v prípade, že by utrpela akúkoľvek škodu. Douglas podpísal zmluvy aj so spoločnosťami Morton Thiokol and Hitco, ktorých predmetom bolo vytvorenie súčiastok pre PAM. Po odpálení Westar VI však zlyhal výstupný kužeľ rakety a satelit sa preto nepodarilo dostať do požadovanej obežnej dráhy. Napriek jednoznačným zmluvným opatreniam zbavujúcich zodpovednosti, mnohí poisťovatelia Western Union Telegraph Co. žalovali korporáciu McDonnell. Zakladali svoju žalobu na tom, že zmluva značne znevýhodňovala jednu stranu z dôvodu jej výrazne slabšieho postavenia. V takýchto prípadoch by súd mohol rozhodnúť o neaplikovaní opatrení v zmluve. Silná spoločnosť Western Union sa však ťažko dala predstaviť ako obeť zmluvného vyjednávania. Typickým príkladom by bola skôr situácia, keď je pacient nútený podpísať určitý dokument, aby mu bolo poskytnuté naliehavé ošetrenie. V konkrétnej situácii si však nielenže súd dokázal predstaviť veľkú spoločnosť ako obeť, ale aj ostal otvorený tejto možnosti. Navrhovatelia poukazovali najmä nato, že silné postavenie korporácie Western Union bolo v danom prípade bezpredmetné. Zdôrazňovali, že Douglas má v danej oblasti výroby

⁶ HALLOWAY, E.: Nuclear Powered Satellites: The 'U.S.S.R. COSMOS 954 and the Canadian Claim [online]. Dostupné na: <http://www.uakron.edu/dotAsset/4acf6020-02f6-4cd8-aa19-416a0303ad10.pdf>.

⁷ BENKEO, M. GRAAFF, W. REIJNEN, G.: Space Law in the United Nations, Dordrecht:Martinus Nijhoff Publishers, 1985, s.97-98 [online]. Dostupné na: http://books.google.sk/books?id=0gDHK_Xm56oC&pg=PR10&lpg=PR10&dq=Benk%C3%A8,+M.:Space+Law+in+the+United+Nations&source=bl&ots=x-u9Ynjdx3&sig=mtktNHcjKEG6leTZ_oi aG4p2aGY&hl=en&sa=X&ei=5nssU8m1BsirhAfn5oHgDw&ved=0CDIQ6AEwAQ#v=onepage&q=Benk%C3%A8%2C%20M.%3ASpace%20Law%20in%20the%20United%20Nations&f=false.

výstupných kuželov pre raketoplány NASA monopol. Taktiež dokazovali, že jediná šanca Western Union ako dostať satelit na požadovaný orbit bolo prostredníctvom NASA. Súd sa však oboznámil aj s existenciou spoločnosti Ariane, ktorá poskytovala podobné služby ako Douglas. Western Union teda mala možnosť uzavrieť zmluvu aj s inou spoločnosťou a nebola odkázaná na uzavretie zmluvy s *McDonnell Douglas Corp.* Na základe spomenutej skutočnosti súd rozhodol, že opatrenia obsiahnuté v zmluve sú platné a vynútiteľné.⁸

3.3.3 Spor Martin Marietta v INTELSAT

Spojené štáty americké sa bohato podieľajú na vykonávaní kozmických aktivít. Okrem štátnych orgánov sú v spomenutej oblasti produktívne aj mnohé súkromné spoločnosti, a preto sa často kozmické spory ocitajú práve pred národnými súdmi.

Napriek tomu, že prípady spadajú do oblasti vesmírneho práva, často sa v nich využívajú žaloby z porušenia zmluvných podmienok či porušenia vnútroštátnych predpisov. V každom prípade tieto spory významne ovplyvnili kozmické právo a jeho vývoj. Jedným z najvýznamnejších bol práve spor Martin Marietta v INTELSAT (*International Telecommunications Satellite Organization*).⁹ Tento konkrétny prípad je aj dôkazom, že ak by spoločnosti venovali viac času zdokonaľovaniu právnych dokumentov, mohlo by im to ušetriť milióny. Poukazuje aj na prínos právnikov, ktorí by nemuseli vždy nastúpiť na scénu, až keď sa spolupráca rozpadla, aby pozbierali zvyšky. Na scénu môžu nastúpiť aj skôr a poskytnúť preventívnu ochranu.

Martin Marietta a INTELSAT boli dvomi vedúcimi spoločnosťami angažujúcich sa vo vesmírnych aktivitách. Ich vzájomná spolupráca začala v roku 1987 podpísaním zmluvy o odpálení satelitu. Martin Marietta ponúkol svoju nosnú raketu Titan III na vypustenie dvoch INTELSAT VI satelitov. Dohodnutá suma za túto službu bola 220 miliónov dolárov. Z dohody vyplývala spoločnosti M. M. povinnosť vybavenia poistenia za škodu u tretej strany. INTELAT sa dobrovoľne rozhodlo samopoistiť svoj majetok. Druhý satelit sa úspešne podarilo dostať na cieľnú obežnú dráhu. Odpálenie prvého satelitu však neprebehlo úspešne. Medzinárodná

⁸ MOSTESCHAR, S (ed.): *Research and Invention in Outer Space: Liability and Intellectual Property Rights*, The Netherlands : Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s.120-122 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=T4cGeX1dq5cC&printsec=frontcover&dq=research+and+Invention+in+Outer+Space:+Liability+and+Intellectual+Property+Rights&hl=en&sa=X&ei=R-8uU7q2AYujhgx1oHQAw&ved=0CDMQ6AEwAA#v=onepage&q=research%20and%20Invention%20in%20Outer%20Space%3A%20Liability%20and%20Intellectual%20Property%20Rights&f=false>.

⁹ JASENTULIYANA, N.: *Space Law: Development and Scope*, Westport: Greenwood Publishing Group, 1992, s. 208-211 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=I2o9Gfn9A5IC&pg=PA209&dq=Martin+Marietta+v+INteLSAT&hl=sk&sa=X&ei=rhcvU7uVKcTRhAfanYC4AQ&ved=0CE4Q6AEwBA#v=onepage&q=Martin%20Marietta%20v%20INteLSAT&f=false>.

Telekomunikačná Satelitná Organizácia mohla využiť svoje oprávnenie obsiahnuté v dohode a požiadať o opätovné náhradné odpálenie satelitu. Bol to jediný právny prostriedok, ktorý mohla za daných zmluvných podmienok využiť. Nevyužila ho. Čo sa konkrétne odohralo medzi spoločnosťami po tomto incidente môže byť iba predmetom dohadov. Nesporným faktom je, že sa nedohodli na ďalšom spoločnom postupe. Vzhľadom na spomenuté udalosti je prirodzene predpokladateľné, že práve spoločnosť INTELSTAT sa ako prvá obrátila na súd. Nie je to však pravda. Akokoľvek neočakávané to môže byť, práve spoločnosť Martin Marietta podnikla prvý krok.

Podľa všetkého tým reagovala na vyhrážanie sa žalobou pre prípad, ak by neuhradila náklady spojené s prvým neúspešným odpálením satelitu vo výške 120 miliónov dolárov. INTELSTAT pravdepodobne verila, že Martin Marietta by zaplatila požadovanú sumu, aby sa vyhla súdnym poplatkom a poškodeniu dobrého obchodného mena. Prekvapivo však prvá podala návrh na začatie súdneho konania, v ktorom chcela dosiahnuť deklaratórne rozhodnutie súdu o pozbavení jej zodpovednosti voči spoločnosti INTELSTAT.

Upozorňovala najmä na skutočnosti uvedené v spoločnej zmluve. Podľa článku 17, obe strany prijali riziko poškodenia vlastného majetku a preto sa poistili. Ďalej podľa článku 6, jediným prostriedkom nápravy, ktorý zmluva povoľovala bolo opätovné odpálenie satelitu. Prostriedok nápravy však spoločnosť nevyužila. Naopak INTELSTAT tvrdil, že Martin Marietta nebola kontraktom pozbavená zodpovednosti za nedbanlivosť či hrubú nedbanlivosť. Popri iných skutočnostiach poukazovali aj na ustanovenie kontraktu, v ktorom sa korporácia Martin Marietta zaviazala k vykonávaniu svojej činnosti podľa svojich najlepších schopností a vedomostí. Chybné testovanie ich prístroja, ktorý v konečnom dôsledku nebol schopný naplniť svoj účel tak bolo porušením zmluvných podmienok. INTELSTAT požadovalo náhradu škody vo výške viac ako 400 miliónov dolárov.¹⁰ Súd riešil spor primárne s ohľadom na podpísanú zmluvu. Súd nižšieho stupňa zamietol, nároky INTELSTAT za hrubú nedbanlivosť. Dôvodom bolo, že neúspešné odpálenie satelitu bolo iba nepodarenou misiou, ktorej neúspech nedokazoval nedostatočnú snahu zo strany spoločnosti Martin Marietta. Spor sa dostal až na odvolací súd, ktorý práve s týmto zamietnutím nesúhlasil. Jeho stanovisko sa opieralo o nejednoznačnosť zmluvy a o to, či existuje garancia, že INTELSTAT nedokáže poskytnúť dôveryhodné dôkazy na potvrdenie svojho tvrdenia. Rozhodol poskytnúť spoločnosti INTELSTAT

¹⁰ CHIA-JUI, CH.: The Use of Airspace and Outer Space for All Mankind in the 21st Century: Proceedings of the International Conference on Air Transport and Space Application in a New World Held in Tokyo Form 2-5 June 1993, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s. 70-77 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=r2rF2Jp0bP4C&pg=PA72&dq=Martin+Marietta+v.+INTELSAT&hl=sk&sa=X&ei=jfAuU8mTG8jOhAe0koDoBQ&ved=0CDkQ6AEwAQ#v=onepage&q=Martin%20Marietta%20v.%20INTELSAT&f=false>.

priestor, aby dokázala porušenie zmluvnej povinnosti protistrany. K ďalším krokom na súde však nedošlo, pretože strany sa rozhodli podpísať tajnú dohodu.¹¹ Napriek tomu, že výsledok sporu sa asi nikdy nedozvieme, priebeh konania vyslal vtedajšej spoločnosti jasnú správu. Súdby nebudú ochraňovať žiadnu zo strán, pokiaľ ochranu neposkytne samotná zmluva. Z toho dôvodu by sa kontraktom malo venovať primerané množstvo času. Mal by byť jasný, zrozumiteľný a počítat' s pozitívnymi aj negatívnymi situáciami. Inak to zúčastnené strany môže vyjsť drahó.¹²

3.3.4 Spor Nemitz vs. Spojené štáty americké

V roku 2004 vznikol jeden z najznámejších a najpopulárnejších sporov v oblasti kozmického práva. Odvolateľom bol Gregory W. Nemitz, ktorý tvrdil, že je vlastníkom asteroidu Eros. Svoje vlastnícke právo odvodzoval z registrácie na webovej stránke Archimedes Inštitúte a z jeho výkladu Kalifornského obchodného zákonníka. Vo februári roku 2001 pristála vesmírna loď NASA na povrchu asteroidu Eros. Odvolateľ tvrdil, že NASA porušilo jeho vlastnícke právo a požadoval kompenzáciu za parkovanie vesmírnej lode na jeho pozemku.

Odhadol peňažnú hodnotu asteroidu na 8 000 000 000 dolárov. Tvrdil, že každým dňom, ktorým NASA neplatí parkovné mu vzniká dodatočná škoda v hodnote 5 miliónov dolárov, pretože nedokáže plne užívať celý povrch svojho asteroidu. Súd však rozhodol v jeho neprospech. Poukázal nato, že ani registrácia na webovej stránke, ani výklad obchodného zákonníka nepredstavoval právnu skutočnosť, s ktorou by sa spájal vznik vlastníckeho práva k asteroidu. Taktiež poukázal na Zmluvu o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies, ktorý neumožňoval nadobudnutie vlastníckeho práva k asteroidom. Napriek tomu, že Nemitz spor prehral, v kozmickom práve sa nastolila zaujímavá otázka - „Môžu sa nebeské telesá stať vlastníctvom súkromných osôb?“ Z dohovoru jednoznačne vyplýval zákaz nadobúdania vlastníctva nebeských telies štátom. Nie však nešťatným subjektom. Odpoveďou na spomenutú otázku sa stal zákaz nadobúdania takýchto práv aj pre

¹¹ KAYSER, V.: *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects*, Springer, 2001, s. 189-192 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=lsSvI46ing0C&pg=PA189&dq=Martin+Marietta+v.+INTELSAT&hl=sk&sa=X&ei=jfAuU8mTG8jOhAe0koDoBQ&ved=0CDEQ6AEwAA#v=onepage&q=Martin%20Marietta%20v.%20INTELSAT&f=false>.

¹² CHIA-JUI, CH.: *The Use of Airspace and Outer Space for All Mankind in the 21st Century: Proceedings of the International Conference on Air Transport and Space Application in a New World Held in Tokyo Form 2-5 June 1993*, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s. 76-77 [online]. Dostupné na: <http://books.google.sk/books?id=r2rF2jp0bP4C&pg=PA72&dq=Martin+Marietta+v.+INTELSAT&hl=sk&sa=X&ei=jfAuU8mTG8jOhAe0koDoBQ&ved=0CDkQ6AEwAQ#v=onepage&q=Martin%20Marietta%20v.%20INTELSAT&f=false>.

nešťátne subjekty. Dôvodom zákazu bolo najmä aby nedochádzalo k obchádzaniu medzinárodného práva štátni prostredníctvom nešťátnych subjektov.¹³

3.4 Záver

V tejto práci som vám chcela priblížiť vývoj kozmického práva a poukázať nato, ako tento vývoj ovplyvnil jednotlivé spory. A naopak ako jednotlivé spory ovplyvnili jeho vývoj. Ukázali sme si, že kozmické spory sa často riešia práve na národnej úrovni, kde zohráva veľký význam práve zmluvná úprava. Kozmické právo je však stále veľmi mladé a neustále sa vyvíja. Už od dávnej minulosti je človek fascinovaný vesmírom. Ľudia sa celé stáročia snažili preniknúť do nepoznaného. Splnenie tohto sna je späté s technickým pokrokom spoločnosti. Vesmír sa pre nás stáva každým dňom dostupnejším, ale nie menej záhadným. Aj preto môžeme nazvať kozmické právo právom budúcnosti. Malými krokmi ho spoznáваме a snažíme sa vytvoriť určité umelé pravidlá na reguláciu správania sa v ňom. Nízky počet sporov možno úzko súvisí s nízkym počtom ľudí v ňom. Je vesmír nekonečný? Existuje v ňom život? Kozmické právo ešte čaká dlhá cesta vývoja. Možno až nekonečne dlhá.

¹³ KELLY, R.: Journal of Space Law, č.2, volume 30, University of Mississippi School of Law, 2004, s.297-309 [online]. Dostupné na: <http://www.spacelaw.olemiss.edu/jsl/pdfs/back-issues/jsl-30-2.pdf>.

4 REGIONÁLNE MEDZINÁRODNÉ ORGANIZÁCIE ZAMERANÉ NA ČINNOSTI V KOZMICKOM PRIESTORE

Bc. Jakub Lupač

4.1 Úvod

Pohľad na oblohu, najmä nočnú, človeka fascinoval už od nepamäti. Pozorovaniam alebo všeobecne astronómii sa venovali všetky civilizácie od čias kedy po prvýkrát pozdvihli zrak k nebu. Nebesia, Slnko, planéty sa považovali buď priamo za bohov alebo boli ich primárnym výtvorom. Aj najčítanejšia kniha všetkých čias – Biblia hovorí o tom, že Boh na počiatku stvoril nebo a zem.¹ Rozvoj overených vedeckých poznatkov o kozme v priebehu vekov rástol. Stredoveký učenici ako Galileo Galilei, Mikuláš Koperník a mnohí ďalší, ktorí sa dostali kvôli tomu do sporu so spoločnosťou a Katolíckou cirkvou boli vyhlásení za kacírov, neustále zvedavo skúmali oblohu a premýšľali nad jej tajomstvami. Pokrok však neustal. Človek sa pokúšal dostať stále bližšie a bližšie. Počas druhej svetovej vojny došlo k objavu raketového pohonu Wernerom von Braunom.² Neskôr v roku 1957 ľudstvo vypustilo do kozmického priestoru prvý umelý objekt v histórii – družicu Sputnik 1. Nasledovali ďalšie sondy, na ktorých palube sa už nachádzal život. Psy a šimpanzy boli len predzvesťou toho, čo má prísť – človek vo vesmíre. Jurij Gagarin a jeho slávny deň, keď ako prvý človek v histórii so svojou vesmírnou loďou dosiahol orbit Zeme. Z vojenských programov sa výskum kozmu presunul do civilných intencií. Napr. v USA z ministerstva obrany na civilnú agentúru NASA.³

Na základe týchto udalostí sa ľudstvo začalo zamýšľať nad tým, komu patrí kozmický priestor. Medzinárodné dohovory jednoznačne stanovili, že *„kozmickej priestor a nebeské telesá sú slobodne prístupné pre výskum a využívanie všetkými štátmi bez diskriminácie, na základe rovnosti, podľa medzinárodného práva a bez ohľadu na stupeň ich hospodárskeho a vedeckého vývoja.“*⁴ Takto bolo zadefinované základné pravidlo správania sa vo vesmíre. Vyplynulo z predchádzajúcej praxe, ktorá sa stala všeobecne uznanou a teda vzniklo obyčajové pravidlo. Štáty dostali voľnú ruku. Rozvoj napredoval ďalej. Pristátie človeka na mesiaci, vypustenie prvej medzinárodnej vesmírnej stanice či vypustenie Hubblovho vesmírneho ďalekohľadu, poukazuje na neutíchajúcu snahu o výskum vesmíru za použitia najnovších technických výtvarov vedy.

¹ Biblia, Gn 1,1.

² HAJDUK, A., ŠTOHL, J. (eds.) a kol.: Encyklopédia astronómie. Bratislava: Vydavateľstvo Obzor, 1987. s. 110.

³ ONDŘEJ, J.: Suverenita a vlastníctví ve vztahu ke kosmu a činnost soukromných osob. In: Acta Universitatis Carolinae. Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum, 2008. s. 275.

⁴ Vyhláška Ministerstva zahraničných vecí č. 40/1968 Zb. In: Klučka, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť). 2. vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2011. s. 350.

Technický rozvoj však nie je dostupný pre všetky štáty. Ako objav nového vynálezu, ktorý poslúži výskumu kozmu, tak aj samotná vesmírna misia stojí krajiny nemalé finančné prostriedky. Oveľa viac ako si krajiny, ktoré majú mnoho interných výdavkov prioritnejšieho významu, môžu dovoliť. Na druhej strane sú tieto peňažné prostriedky, ktoré plynú najmä z daní obyvateľov, vynaložené značne neekvivalentne. Pristátie človeka na mesiaci, výskum na orbitálnych staniciach, vysielanie sond na iné planéty neprináša v zásade takmer žiaden profit. Samozrejme poznáme výnimky, ako napr. vývoj telekomunikačných či geostacionárnych satelitov. Mnohé štáty však nemajú záujem investovať do bádania za hranicu atmosféry a už skoro vôbec nie na vlastnú päsť. Jedným z riešení ako priložiť ruku k dielu a nevynaložiť neprimerané financie je združovanie krajín v medzinárodných organizáciách. Tieto na základe príspevkov jednotlivých členov naakumulujú kapitál potrebný pre lety do vesmíru, či budovanie observatórií tu na Zemi. Rovnako je obmedzený počet kvalitných odborníkov. Ďalším významným plusom medzinárodných organizácií je nahromadenie ľudských zdrojov. Len dostatok odbornosti a financií môže priniesť kvalitné výsledky v technologickej oblasti použiteľné pre ďalší pokrok ľudstva a naplnenie v súčasnosti utopického sna na let k iným svetom.

4.2 Regionálne medzinárodné organizácie zaoberajúce sa činnosťami v kozmickom priestore ako subjekty kozmického práva

Status regionálnych medzinárodných organizácií zaoberajúcich sa činnosťami v kozmickom priestore vymedzujú medzinárodné dohovory. V tejto kapitole sa pokúsime načrtnúť, ako jednotlivé medzinárodné zmluvy kozmického práva vplývajú na práva a povinnosti, resp. na postavenie takýchto medzinárodných organizácií a modifikujú ich do nevšedných rozmerov vlastných tejto oblasti právnej úpravy.

Prvý medzinárodný dokument venujúci sa kozmickému právu bola **Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies** (ďalej len „Kozmická zmluva“).⁵ Tento dohovor zakotvil základné zásady využívania kozmického priestoru medzi štátmi. Môžeme povedať, že je to všeobecná právna úprava kozmického práva, ktorú následne konkretizujú a modifikujú špeciálne dohovory prijímané spoločenstvom štátov v neskoršom období. Podľa niektorých autorov sú viaceré zásady formulované Kozmickou zmluvou súčasťou medzinárodného obyčajového práva (napr. čl. II - zákaz privlastnenia si kozmického priestoru) a preto sú ich povinné

⁵ Zmluva 40/1968 Zb. o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies.

dodržiavať aj štáty, ktoré ju neratifikovali.⁶ Táto medzinárodná zmluva medzinárodným organizáciám venujúcim sa činnostiam v kozme nepriznáva zhodný status ako štátom. Primárnym subjektom zodpovednosti podľa nej sú štáty. Aj keď v súlade s článkom VI Kozmickej zmluvy *„Ak činnosť v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies vykonáva medzinárodná organizácia, má zodpovednosť za dodržiavanie tejto zmluvy tak medzinárodná organizácia, ako aj zmluvné štáty, ktoré sú členmi tejto organizácie.“* nesie určitú zodpovednosť aj medzinárodná organizácia, nikdy ju nenesie samostatne. Štát sa nemôže zbaviť zodpovednosti za činnosť, ktorá sa vykonáva v mene medzinárodnej organizácie.

Kozmická zmluva nehovorí nič o vlastníctve medzinárodnej organizácie voči objektom vypusteným do kozmického priestoru. Článok VIII Kozmickej zmluvy ustanovuje, že *„Zmluvný štát, v registri ktorého je objekt vypustený do kozmického priestoru zapísaný, si zachováva jurisdikciu a kontrolu nad týmto objektom a nad jeho celou posádkou po čas, keď sa nachádza v kozmickom priestore alebo na nebeskom telese. Vlastníctvo objektov a ich súčastí vypustených do kozmického priestoru vrátane objektov, ktoré pristáli alebo boli skonštruované na nebeskom telese, nie je dotknuté ich pobytom v kozmickom priestore alebo ich návratom na Zem....“* Z tohto ustanovenia jednoznačne vyplýva, že jediným subjektom vlastniacim objekty vypustené do kozmického priestoru podľa by mal byť štát.

Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru (ďalej aj „Dohovor o registrácii“) upravuje registráciu vypustených objektov.⁷ Na základe tejto registrácie sa štát stáva jediným vlastníkom vypusteného objektu a zároveň jediným vykonávateľom jurisdikcie a kontroly nad daným objektom. Dohovor však neopomína ani medzinárodné organizácie. Čl. VII ustanovuje, že *„(1.) Odkazy na štáty obsiahnuté v tomto Dohovore okrem článkov VII až XII sa vzťahujú na každú medzinárodnú medzivládnu organizáciu, ktorá vykonáva kozmickú činnosť, ak vyhlási, že prijíma práva a záväzky predvídané v tomto Dohovore, a ak väčšina členských štátov tejto organizácie je stranami tohto Dohovoru a Zmluvy o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru včítane Mesiaca a iných nebeských telies. (2.) Členské štáty každej takej organizácie, pokiaľ sú stranami tohto Dohovoru, urobia všetky vhodné kroky pre to, aby sa zabezpečilo, že organizácia urobí vyhlásenie podľa predchádzajúceho odseku.“* Na základe tohto ustanovenia medzinárodná organizácia, v prípade, že urobí predpokladané prehlásenie, nadobúda status obdobný, aký požívajú zmluvné strany.

⁶ LYALL, F.: On the Moon. Journal of Space Law, 1998, No. 2, s. 130-131.; He Quizhi.: The Outer space treaty in perspective, Journal of Space Law, vol. 25, No. 2, 1997. s. 95 a 97 In: ONDŘEJ, J.: Suverenita a vlastníctví ve vztahu ke kosmu a činnost soukromných osob. In: Acta Universitatis Carolinae. Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum, 2008. s. 278.

⁷ Dohovor č. 130/1978 Zb. o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru.

Medzinárodná organizácia sa však nemôže stať zmluvnou stranou Dohovoru. Každopádne toto ustanovenie môže spôsobiť viacero komplikácií. Ak medzinárodná organizácia urobí vyhlásenie, vzniká jej informačná povinnosť v súlade s Dohovorom o vypúšťaní kozmických objektov. Musí si zriadiť vlastný register. Najväčšie problémy však spôsobí to, že medzinárodná organizácia registráciou daného predmetu je jediným a výlučným vykonávateľom jurisdikcie a kontroly nad daným objektom. Osoby nachádzajúce sa na palube kozmického objektu podliehajú jurisdikcii vypúšťajúceho štátu. Podliehajú právam a povinnostiam vyplývajúcim z jeho vnútroštátneho poriadku na registračnom základe. Medzinárodné organizácie ako subjekty, ktoré vzniknú za určitým úzko vymedzeným účelom, nemajú komplexné právne poriadky ako štáty, ktoré popri týchto špecifických činnostiach vykonávajú moc aj nad množstvom bežných situácií. To celú záležitosť komplikuje. Rovnako neprichádza do úvahy registrácia vo viacerých (všetkých) členských štátoch medzinárodnej organizácie. „Dohovor zdôrazňuje zásadu jediného registračného miesta, takže v prípade, vypustenia kozmického objektu medzinárodnou organizáciou alebo spoločne viacerými štátmi treba rozhodnúť o tom, kto bude uvedený ako štát jeho registrácie. Napríklad družice vypúšťané Európskou vesmírnou agentúrou (ďalej aj „ESA“) sú registrované vo Francúzsku.“⁸ To v zásade odstraňuje problémy jurisdikčného charakteru. Aj napriek tomu, že objekt vypustí medzinárodná organizácia, jeho jediným vlastníkom je členský štát. To však nemení nič na zodpovednostných vzťahoch podľa Kozmickej zmluvy. Zodpovedá ako medzinárodná organizácia, tak aj členské štáty. Z vyššie uvedeného vyplýva, že napriek tomu, že Kozmická zmluva nepredpokladala registráciu predmetov v mene medzinárodnej organizácie, Dohovor o registrácii už áno. V prípade kozmických objektov, ktoré nenesú ľudskú posádku, takmer nenastávajú hore uvedené jurisdikčné ťažkosti. Vlastníctvo si môže ponechať medzinárodná organizácia ako subjekt medzinárodného práva a bude niest' aj z toho vyplývajúcu zodpovednosť. Preto niektoré medzinárodné organizácie uskutočnili vyhlásenie predpokladané Dohovorom o registrácii a ich kozmické objekty sú zapísané do registra. Konkrétne ide o ESA a o EUMETSAT.

K hmatateľnosti článku VI Kozmickej zmluvy, zodpovednosti za činnosti v kozmickom priestore, prispel osobitný **Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi** (ďalej aj „Dohovor o zodpovednosti“),⁹ ktorý vymedzil režimy zodpovednosti, subjekty zodpovednostných vzťahov, riešenie sporov, určovanie výšky škody a napokon aj

⁸ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť). 2. vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2011. s. 355.

⁹ Vyhláška ministra zahraničných vecí č. 58/1977 Zb. o Dohovore o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi.

postavenie medzinárodných organizácií v zodpovednostných vzťahoch. Opäť aj Dohovor o zodpovednosti priznáva medzinárodnej organizácii obdobný status ako štátu, v prípade, že urobí dohovorom požadované vyhlásenie. V takomto prípade je primárne zodpovedná medzinárodná organizácia a členské štáty zodpovedajú solidárne, ak: „a) každý nárok na náhradu takej škody sa najprv predloží organizácii; b) a iba vtedy, ak organizácia v lehote šiestich mesiacov nezaplatila dohodnutú určenú sumu ako náhradu za túto škodu, môže sa štát predkladajúci nárok dovolávať zodpovednosti členských štátov, ktoré sú stranami tohto Dohovoru, za zaplatenie tejto sumy.“¹⁰

„Postavenie medzinárodných organizácií nie je rovnaké s postavením štátov. Práva medzinárodných organizácií sú obmedzené v tom zmysle, že sa nemôžu stať zmluvnou stranou podľa čl. XXIV, teda nemôžu zmluvu ani vypovedať v zmysle článku XXVII. Obmedzenie oprávnení vyplýva z článku XXII ods. 4., podľa ktorého každý nárok na náhradu škody musí byť predložený členským štátom tejto organizácie, ktoré sú jej stranami. V tomto opačnom garde, teda na strane "predkladajúceho" štátu, sa medzinárodná organizácia nemôže domáhať nároku na náhradu škody v súlade s Dohovorom o zodpovednosti, ktorá jej bola spôsobená.“¹¹ Predložiť nárok na náhradu škody môže iba štát aj vtedy, ak bola škoda spôsobená jeho štátnemu príslušníkovi. Nárokujúcim subjektom bude teda vždy iba štát, ktorý ratifikoval Dohovor o zodpovednosti a v súlade s jeho článkom IX, predloží nárok vypúšťajúcemu štátu (alebo medzinárodnej organizácii) diplomatickou cestou.

Ustanovenia Dohovoru o zodpovednosti je však nutné považovať za všeobecnú a dispozitívnu úpravu zodpovednostných vzťahov medzi subjektmi medzinárodného práva, ktoré vznikajú pri vypúšťaní kozmických objektov a v súvislosti s kozmickými objektmi. Článok XXIII ustanovuje, že: „(1.) Ustanovenia tohto Dohovoru sa nedotýkajú iných platných medzinárodných dohôd, pokiaľ ide o vzťahy medzi štátmi, ktoré sú stranami týchto dohôd.; (2.) Žiadne ustanovenie tohto Dohovoru nebráni štátom, aby uzavreli medzinárodné dohody potvrdzujúce, dopĺňujúce či rozširujúce jeho ustanovenia.“ Z tohto ustanovenia vyplýva, že Dohovor o zodpovednosti jednak nezrušuje žiadne bilaterálne či multilaterálne medzinárodné zmluvy uzavreté skôr, ani nebráni ich uzatváraniu v budúcnosti. Medzi takéto zmluvy je možné zaradiť napríklad Dohodu medzi Kanadou, členskými štátmi ESA, Japonskom, Ruskom a USA týkajúcu sa činnosti

¹⁰ Čl. XXII ods. 3. Dohovoru o zodpovednosti.

¹¹ MRÁZ, S.: Medzinárodnoprávna zodpovednosť za činnosť v kozmickom priestore. In: Almanach – Aktuálne otázky svetovej ekonomiky a politiky, číslo 4/2013, ročník VIII, Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, Ekonomická univerzita v Bratislave, 2013. s. 32 [online]. Dostupné na: <http://fmv.euba.sk/RePEc/brv/almnch/A2013-4.pdf>.

Medzinárodnej vesmírnej stanice (ďalej len „Dohoda o ISS“). Článok 16 tejto Dohody o ISS obsahuje ustanovenia o zrieknutí sa vzájomných nárokov vyplývajúcich zo zodpovednosti za škodu medzi partnermi – ESA a ostatnými zúčastňujúcimi sa štátmi (tzv. *cross-waiver of liability*). Toto zrieknutie sa vzťahuje v zásade na všetky činnosti medzi partnermi, okrem konkrétne definovaných v dohovore. Takúto úpravu vzájomných vzťahov možno považovať za využitie možnosti dispozitívne riešiť otázku zodpovednosti ponúkanej čl. XXIII Dohovoru o zodpovednosti.

Možno konštatovať, že medzinárodné právo ponúka štátom možnosť kreovať medzinárodné organizácie s podobným postavením ako majú štáty samé. O tom, že medzinárodné organizácie (samozrejme aj regionálne) možno zaradiť medzi subjekty kozmického medzinárodného práva niet pochyb. Zo zmlúv im vyplývajú konkrétne práva a povinnosti, čo svedčí o tom, že disponujú medzinárodnoprávnou subjektivitou.¹² Ich postavenie však nikdy nemôže mať kvalitu jednotlivých štátov. Ich práva zmluvy obmedzujú a v tom sa prejavuje aj obmedzenosť ich subjektivity, na rozdiel od štátov, ktoré majú neobmedzený medzinárodnoprávny status. Medzinárodnoprávne organizácie sú fakticky úzko späté so štátmi, ktoré vytvárajú predpoklady na ich činnosť.¹³ Je badať nezáujem priznávať medzinárodným organizáciám najširší možný status, aký im zmluvy ponúkajú. V zásade tieto organizácie tvoria skôr určitú nezávislú pôdu, na ktorej štáty spolupracujú pri výskume kozmu, organizačnú štruktúru do vnútra, pričom navonok vystupujú najmä štáty samostatne a menej už medzinárodná organizácia. Pozorujeme to najmä pri registrácii kozmických objektov, ktoré aj keď sú vypúšťané fakticky v rámci programu medzinárodnej organizácie, vlastnícke právo a jurisdikciu si zápisom ponecháva štát. To má potom následky aj voči personálu, či v súvislosti s návratom kozmických objektov, ktoré nedopadli na územie vypúšťajúceho štátu.¹⁴

4.3 Regionálne medzinárodné organizácie vykonávajúce činnosť v kozme

V tejto kapitole sa budeme venovať niektorým z regionálnych medzinárodných organizácii zameraných na činnosti v kozmickom priestore. Vzhľadom na ich množstvo nie je možné sa v tomto obmedzenom rozsahu podrobne venovať každej z nich. Vybrali sme preto najvýznamnejšie, najznámejšie a v literatúre

¹² MRÁZ, S.: Medzinárodnoprávna zodpovednosť za činnosť v kozmickom priestore. In: Almanach – Aktuálne otázky svetovej ekonomiky a politiky, číslo 4/2013, ročník VIII, Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, Ekonomická univerzita v Bratislave, 2013. s. 24 [online]. Dostupné na: <http://fmv.euba.sk/RePEc/brv/almnch/A2013-4.pdf>.

¹³ Tamže, s. 32.

¹⁴ Vyhláška ministra zahraničných vecí č. 114/1970 Zb. o Dohode o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru.

najpertraktovanejšie, o ktorých sa pokúsime ponúknuť stručný prehľad. Najvýznamnejšou a všeobecne zameranou regionálnou medzinárodnou organizáciou venujúcou sa kozmickým činnostiam je ESA. „Od 70. rokov začali vznikať doposiaľ nevidané medzinárodné kozmické organizácie satelitných komunikačných systémov. Sú to: INTELSAT, INMARSAT, EUTELSAT, INTERSPUTNIK, ARABSAT a AFROSAT. V súvislosti s tvrdou konkurenciou na trhu kozmického spojenia, väčšina týchto organizácií bola koncom 90. rokov sprivatizovaná. Subjektmi medzinárodného práva zostali len dve organizácie – INTERSPUTNIK a ARABSAT.“¹⁵

4.3.1 European Space Agency (ESA)

Európska vesmírna agentúra vznikla na základe Dohovoru o založení Európskej vesmírnej agentúry (ďalej len „Dohovor ESA“), ktorý bol podpísaný v roku 1975 v Paríži.¹⁶ Do jej vzniku v Európe pôsobili dve nezávislé medzinárodné organizácie zamerané na činnosti v kozme – Európska organizácia pre vesmírny výskum (European Space Research Organisation – ESRO) a Európska organizácia pre vývoj a konštrukciu odpaľovacích zariadení pre vesmírne lode (European Launcher Development Organisation – ELDO). Aj napriek tomu, že tieto organizácie mali veľmi obdobnú základňu členských štátov, nevyhli sa konfliktným situáciám. V rámci Európskej vesmírnej konferencie v r. 1972 a 1973 došlo k snahe inštitucionálne zjednotiť tieto organizácie a preto sa členské štáty ELDO, ESRO a Európskej rady satelitnej komunikácie rozhodli zlúčiť kompetencie ELDO a ESRO do uceleného medzinárodnoprávného subjektu – Európskej vesmírnej agentúry,¹⁷ ktorá je v súčasnosti po americkej NASA a ruskom ROSKOSMOS tretou najvýznamnejšou vesmírnou agentúrou a určite najvýznamnejšou regionálnou vesmírnou agentúrou.

Zakladajúcimi krajinami ESA boli Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Holandsko, Španielsko, Švédsko, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo. V súlade s článkom XXI Dohovoru ESA až po uložení ratifikačných listín týmito krajinami nadobudol dohovor platnosť (1980). Postupne sa členskými štátmi ďalej stávali Írsko, Rakúsko a Nórsko, Fínsko, Portugalsko, Grécko, Luxembursko, Česká

¹⁵ MRÁZ, S.: 45. výročie Zmluvy o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies, In: Medzinárodné vzťahy, č. 2, roč. X, Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2012. s. 129 [online]. Dostupné na: <http://fmv.euba.sk/RePEc/brv/journal/MV2012-2.pdf>.

¹⁶ Dohovor o založení Európskej vesmírnej agentúry, 6. vydanie, september 2005, [online]. Dostupné na: https://www.vedatechnika.sk/SK/ESA_SR/Documents/Dokumenty%20ESA/esa-convention-SK.pdf.

¹⁷ PEDRAZZI, M. In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume III – DE to FE). New York: Oxford University Press, 2012. s. 979-980.

republika a Rumunsko. V súčasnosti je schválený vstup Poľska, status spolupracujúcich krajín má Estónsko, Maďarsko a Slovinsko.¹⁸

Slovenská republika, podobne ako Cyprus a Lotyšsko, uzavrela s ESA dohodu o spolupráci.¹⁹ Účelom tejto dohody je vytvoriť právny rámec využívania kozmického priestoru a podmienky na realizáciu vzájomne prínosných spoločných projektov. Dohoda o spolupráci vymedzuje oblasti ponúkajúce potencionálne možnosti spolupráce.²⁰ V rámci dohody sa strany zaväzujú vzájomne sa informovať o aktivitách a programoch. Strany si budú poskytovať vzájomne možnosti účasti na vzdelávacích programoch, výmenných pobytoch a pod. Slovenská republika na základe tejto dohody nadobudla na zasadaniach rady ESA na ministerskej úrovni štatút pozorovateľa. ESA získala na slovenskom území postavenie právnickej osoby a Slovenská republika jej zaručí výsady a imunity vyplývajúce z Dohovoru o výsadách a imunitách špecializovaných agentúr. Riešenie sporov medzi stranami z tejto dohody bude prebiehať odlišným spôsobom ako je to upravené v Dohovore ESA (viď nižšie). Implementáciou dohody o spolupráci bolo poverené Ministerstvo školstva Slovenskej republiky. „Na základe tejto dohody prebieha medzi Slovenskou republikou a ESA vzájomná výmena informácií, účasť na školiacich programoch, výmena odborných pracovníkov ako aj študentov, spolupráca pri organizovaní odborných seminárov a podobných podujatí. Slovenská republika je taktiež prizývaná ako pozorovateľ k rôznym rokovaniam ESA, predovšetkým na Radu ESA, ktorá je jej najvyšším riadiacim orgánom, ale i k špecifickým poradným orgánom, napríklad pre vedecký program, satelitnú navigáciu, pozorovanie Zeme, pilotované lety a pod. Vďaka tejto Dohode o spolupráci sa Slovenská republika môže oboznamovať s výskumnými a vývojovými projektmi ESA a zmapovať svoj domáci vedecký i priemyselný potenciál zapojenia sa do týchto projektov. Zmluva je platná do roku 2015, najneskôr dovedy by SR mala zhodnotiť svoj záujem uchádzať sa o ďalšiu etapu spolupráce – stať sa Európskym spolupracujúcim štátom (ECS – European Cooperating State). V tejto fáze by Slovenská republika počas piatich rokov financovala výskumné a vývojové projekty slovenských organizácií v rámci schválených programov ESA a začala tak budovať konkurencieschopnosť a prenos know-how do domáceho priemyslu schopného uchádzať sa v budúcnosti o všetky zákazky vyhlasované v ESA. Po završení tejto druhej etapy by Slovenská republika

¹⁸ Co je ESA? 24. júl 2012 [online]. Dostupné na:

http://www.esa.int/cze/ESA_in_your_country/Czech_Republic/Co_je_ESA.

¹⁹ Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 319/2010 Z. z. Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a Európskou vesmírnou agentúrou o spolupráci vo výskume a využívaní kozmického priestoru na mierové účely

²⁰ napr. astronómia, astrofyzika, výskum a pozorovanie Zeme, telekomunikácie, vývoj technológií, inžinierstvo.

bola oprávnená uchádzať sa o plné členstvo v ESA pristúpením k Dohovoru o založení Európskej vesmírnej agentúry a trvalým vyčlenením financií zo štátneho rozpočtu na financovanie aktivít ESA. Slovenské organizácie výskumu a vývoja by sa tak smeli uchádzať o výskumné projekty i dodávky technológií v povinných i množstve voliteľných programoch ESA.²¹

Preambula Dohovoru ESA potvrdzuje v úvode uvedené tvrdenie, že ESA (rovnako ako iné regionálne medzinárodné organizácie) vznikla z dôvodu akumulácie ľudských, technických a finančných zdrojov, ktoré v oblasti vesmírneho výskumu presahujú možnosti ktoréhokoľvek samostatného európskeho štátu. Účelom ESA je výlučne na mierové účely presadzovať a posilňovať spoluprácu medzi európskymi štátmi v oblasti vesmírneho výskumu a technológie a ich použitia vo vesmíre, s výhľadom na ich používanie na vedecké účely pre operačné systémy vesmírnych aplikácií formovaním dlhodobej európskej vesmírnej politiky a zosúladovaním politík jednotlivých štátov a medzinárodných organizácií, prípravou a implementovaním programov a činností v oblasti vesmírneho výskumu, koordinovaním Európskeho vesmírneho programu a národných programov, najmä čo sa týka aplikačných družíc a formulovaním a implementovaním priemyselnej politiky (čl. II Dohovoru ESA). ESA vykonáva dva druhy činností a programov. Jednak sú to povinné činnosti, na ktorých sa musia vždy zúčastniť všetky členské štáty a nepovinné činnosti, na ktorých sa zúčastňujú všetky členské štáty, okrem tých, ktoré vyhlásia, že nemajú záujem o účasť na danej činnosti. Povinné činnosti sú uskutočňované z prostriedkov ESA, teda z príspevkov všetkých členských štátov a rovnako zisky a iné benefity z týchto činností plynúce požívajú všetky členské štáty. Na nepovinných (optional activities) činnostiach sa nemusia zúčastniť všetky štáty. Tieto činnosti tvoria približne 80% činností ESA. Jednou z nepovinných činností je aj účasť ESA na spoločnom programe štátov týkajúcom sa ISS. Nepovinné činnosti sú hradené zúčastnenými štátmi podľa obdobného kľúča aký sa používa v prípade povinných činností.²² Obdobne to platí pokiaľ ide o zisky a iné benefity (technológie, práva duševného vlastníctva, know-how), ktoré patria iba zúčastneným štátom.

Orgánmi ESA je rada a generálny riaditeľ, ktorému pomáha personál (čl. X Dohovoru ESA). Rada sa skladá zo zástupcov členských štátov, schádza sa podľa potreby v ústredí agentúry v Paríži, buď na úrovni delegátov, ktorá rieši čiastkové zásadné úlohy chodu agentúry (častejšie, zhruba každé 3 mesiace) alebo na úrovni

²¹ Základné informácie o ESA. Dostupné na webovej stránke Centrálného informačného portálu pre výskum, vývoj a inovácie Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky [online]. Dostupné na: https://www.vedatechnika.sk/SK/ESA_SR/Stranky/Co-je-ESA.aspx.

²² PEDRAZZI, M. In: WOLFRUM, R. (eds.): *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Volume III – DE to FE). New York: Oxford University Press, 2012. s. 981.

ministerskej (každé 2-3 roky), pričom v tomto zložení určuje najzásadnejšie politiky a smery napredovania ESA. Členské štáty disponujú na rade jedným hlasom, ktorý strácajú v prípade, ak si neplnia finančné záväzky voči agentúre. Rada je uznášaniaschopná, ak je prítomná väčšina delegátov. Rada si zvolí na dvojročné obdobie predsedu, ktorý má na starosti agendu týkajúcu sa príprav a uskutočňovania zasadnutí Rady (čl. XI Dohovoru ESA). Generálny riaditeľ je menovaný dvojtretinovou väčšinou hlasov všetkých členských štátov. Je výkonným riaditeľom a zákonným zástupcom agentúry. V svojej činnosti sa riadi pokynmi Rady a stará sa o riadny chod agentúry na všetkých frontoch činnosti. Generálny riaditeľ disponuje vedeckým, technickým a administratívnym personálom spolu s úradníkmi, ktorý mu pomáha viesť agentúru. Vedúcich riadiacich pracovníkov vymenuje na jeho odporúčanie rada, ostatných členov personálu menuje generálny riaditeľ sám (čl. XII Dohovoru ESA).

Spory vznikajúce z Dohovoru ESA sa budú riešiť v súlade s čl. XVII rozhodcovským konaním po tom, čo sa ich nepodarí urovnať Rade. Tento článok je však dispozitívny a možno ho upraviť dohodou strán sporu.

Článok XV Dohovoru ESA priznáva agentúre právnu subjektivitu. Následne jej priznáva aj z toho vyplývajúce právne privilégia a imunitu, v rozsahu konkretizovanom v prílohe I Dohovoru ESA. Vzhľadom na tento status môže agentúra spolupracovať s inými medzinárodnými organizáciami a inštitúciami a s vládami, organizáciami a inštitúciami nečlenských štátov a vstupovať s nimi do zmluvných záväzkov upravujúcich túto spoluprácu (čl. XIV Dohovoru ESA). Na základe týchto ustanovení došlo aj k uzavretiu spolupráce medzi ESA a SR či medzi ESA a Európskou Úniou (ďalej len „EÚ“), a i. Špecifická situácia nastala v prípade Dohody o ISS, ktorej zmluvnou stranou je aj agentúra. V tomto prípade sa jedná o nepovinnú činnosť, teda nemusia sa na nej zúčastniť všetky členské štáty. Uzatvoriť dohodu v mene celej ESA v takomto prípade nie je výhodné pre krajiny, ktoré vyslovili opt-out z tohto programu. Preto aj napriek tomu, že fakticky je ESA stranou Dohody o ISS, pod zmluvou ako strany zmluvy sú podpísané členské štáty, ktoré sa zúčastňujú tejto činnosti, jednotlivo. Dochádza k zvláštnej situácii, keď aj napriek tomu, že sa v oblasti kozmickej činnosti členské štáty vzdali časti svojej suverenity v prospech agentúry, opt-out jedného z členských štátov spôsobí to, že už nemôže konať ESA ako medzinárodnoprávny subjekt a celok, lebo by to spôsobilo vznik napr. zodpovednostných vzťahov podľa Dohovoru o zodpovednosti aj voči nezúčastneným štátom. Z toho, že je daná zmluva uzatvorená s ESA vyplýva v skutočnosti len to, že členské štáty agentúry pristúpivšie k Dohode o ISS v rámci vzájomných vzťahov uplatnia mechanizmus spolupráce založený Dohovorom ESA.

Okrem spomínanej participácie ESA na Dohode o ISS, agentúra spolupracuje aj EÚ. Jedná sa najmä o spoluprácu týkajúcu sa programu Galileo. Ide o navigačný systém, ktorý bude nezávislý od amerického GPS a bude znamenať pre Európu nezávislosť v navigačných technológiách od externých dodávateľov. Druhým programom je GMES (Global Monitoring for Environment and Security).²³ Cieľom je zabezpečiť ochranu a bezpečnosť životného prostredia. Medzi EÚ a ESA bola v roku uzavretá 2003 rámcová dohoda o vzájomnej spolupráci.²⁴ Účelom je najmä záujem na koherentnom a progresívnom rozvoji Európskej vesmírnej politiky. Spolupráca je zameraná na nezávislý prístup Európy do vesmíru, ktorý by bol nákladovo efektívny, Európska vesmírna politika bola v súlade so záujmami EÚ a celkovo prispieť k ďalšej spolupráci medzi organizáciami. Z tejto dohody následne vyplynula aj spolupráca na spomínaných programoch Galileo a GMES.

ESA je medzinárodnou organizáciou, ktorá urobila vyhlásenie v súlade s medzinárodnými zmluvami kozmického práva, konkrétne Dohody o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru, Dohovoru o zodpovednosti a Dohovoru o registrácii a tým nadobudla status podobný, aký majú štáty. Nestala sa však zmluvnou stranou, pretože tieto dohovory neumožňujú medzinárodnej organizácii pristúpiť k zmluve ako strana.²⁵

4.3.2 INTERSPUTNIK

Organizácia kozmických telekomunikácií alebo aj Intersputnik vznikla na základe Dohody o utvorení medzinárodnej sústavy a Organizácie kozmických telekomunikácií "Intersputnik" podpísanej v roku 1971 v Moske medzi vládami štátov východného bloku.²⁶ Medzi zakladajúcimi krajinami bolo Bulharsko, ČSSR, Kuba, Maďarsko, Mongolsko, NDR, Poľsko, Rumunsko a ZSSR. V súčasnosti členskú základňu tvorí 26 štátov, medzi ktorými neparticipuje Slovenská republika. Závazky z členstva ČSSR prešli výlučne na Českú republiku, ktorá je členom Intersputniku dodnes.

²³ PEDRAZZI, M. In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume III – DE to FE). New York: Oxford University Press, 2012. s. 982.

²⁴ Council Decision on the signing of the Framework Agreement between the European Community and the European Space Agency, Council of the European Union, Brussels, 7th October 2003, [online]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/space/files/policy/european_communityand_european_agency_framework_agreement_en.pdf.

²⁵ PEDRAZZI, M. In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume III – DE to FE). New York: Oxford University Press, 2012. s. 983-984.

²⁶ Vyhláška ministra zahraničných vecí č. 142/1973 Zb. o Dohode o utvorení medzinárodnej sústavy a Organizácie kozmických telekomunikácií "Intersputnik"

Sídlo Intersputniku je v Moskve. Je to otvorená medzinárodná organizácia, ktorej členské štáty priznali status právnickej osoby s právomocou uzatvárať zmluvy a s hmotnoprávnou aj procesnou subjektivitou. Účelom Intersputniku je snaha prispievať k upevneniu a rozvoju všestranných hospodárskych, vedecko-technických, kultúrnych a iných stykov telekomunikáciami, ako aj rozhlasovým a televíznym vysielaním pomocou umelých družíc, rozšíriť spoluprácu v teoretickom aj experimentálnom výskume v tejto oblasti, ako aj v projektovaní, utváraní, prevádzke a rozvoji medzinárodnej telekomunikačnej sústavy pomocou umelých družíc.

Intersputnik zriadil medzinárodnú telekomunikačnú sústavu zloženú z telekomunikačných družíc vo vesmíre a z pozemnej riadiacej sústavy. Kozmický komplex je vlastníctvom organizácie alebo sa najíma od členov organizácie, kým pozemské stanice ostávajú vlastníctvom členských štátov. Do tejto siete bola zapojená aj pozemná stanica nachádzajúca sa v Sedleci pri Prahe. Systém bol neskôr rozšírený aj na stacionárne družice.²⁷

Organizácia má zriadené dve orgány – Radu, ktorá je riadiacim orgánom a Riaditeľstvo, na čele s generálnym riaditeľom, ktoré je stálym výkonným a správnym orgánom. V Rade je každý člen zastúpený jedným zástupcom, ktorý má jeden hlas. Rada sa schádza najmenej raz ročne, pričom je možné zvolať aj mimoriadne zasadanie. Zasadania sa konajú v Moskve, ak sa nerozhodne inak. Rade patrí rozhodovanie o najzásadnejších smeroch napredovania – plány rozvoju a zdokonaľovania sústavy, programy vypúšťania družíc, volí generálneho riaditeľa, schvaľuje rozpočet atď. Riaditeľstvo sa skladá z generálneho riaditeľa, jeho námestníka a personálu. Generálny riaditeľ je monokratickým úradníkom, hlavným správnym úradníkom a zákonným zástupcom Intersputniku. Zodpovedá Rade. Medzi jeho hlavné povinnosti patrí riadiť bežný chod organizácie, riadiť sa pokynmi Rady, vykonávať jej rozhodnutia, uzatvárať medzinárodné zmluvy podľa jej príkazu, predkladať správu o činnosti a i. Okrem týchto orgánov Dohoda zriadila aj revíziu komisiu zloženú z troch členov volených Radou, ktorá plní kontrolnú funkciu v organizácii.

Intersputnik je jednou z posledných nesprivatizovaných medzinárodných organizácií venujúcej sa činnosti v oblasti telekomunikácii. Jej zákazníkmi sú správy telekomunikácií, vlády a súkromné spoločnosti vo viac ako 40 krajinách.²⁸

²⁷ HAJDUK, A., ŠTOHL, J. (eds.) a kol.: Encyklopédia astronómie. Bratislava: Vydavateľstvo Obzor, 1987. s. 250.

²⁸ Prezentácia Intersputnik – International Organization of Space Communications, 2012 [online]. Dostupné na: http://www.intersputnik.com/userfiles/files/intersputnik_presentation_2012.pdf.

4.3.3 INTELSAT

INTELSAT – International Telecommunications Satellite Consortium (do r. 1973)/Organisation (po r. 1973) bola medzinárodná organizácia, v súčasnosti je už sprivatizovaná, zaoberajúca sa prenosom dát prostredníctvom družíc vypustených na geostacionárne dráhy.²⁹ Založená bola v roku 1964 na dočasnej báze Dohodou, ktorou sa zakladajú dočasné opatrenia pre svetový komerčný satelitný systém medzi štátmi a nimi určenými poskytovateľmi telekomunikačných služieb.³⁰ INTELSAT neposkytoval nikdy služby koncovému odberateľovi, ale podobne ako Intersputnik, jeho zákazníkmi aj v súčasnosti sú spoločnosti poskytujúce internetové služby, telekomunikačné služby, vysielatelia a poskytovatelia sieťových služieb.³¹ V tejto dočasnej podobe nemala organizácia právnu subjektivitu. Každý štát určil národného poskytovateľa telekomunikačných služieb, ktorý bude stranou špeciálnej dohody a poskytne svoje prostriedky, za ktoré nadobudne podiel. Ich príspevok bol závislý od veľkosti ich medzinárodnej telekomunikačnej prevádzky podľa štatistík Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ďalej len „ITU“) a od toho sa odvíjali aj hlasovacie práva v dočasnej komisii pre komunikačné satelity, čo bol hlavný rozhodovací orgán dočasného INTELSATu. Cieľom tejto štruktúry bolo vytvoriť svetový telekomunikačný systém, teda určitý hardvér, na ktorého základe sa postaví viac formalizovaná organizácia.³²

K podpisu Definitívnej dohody o INTELSATe došlo v roku 1971 a do platnosti vstúpila v roku 1973. V tomto štádiu existencie mala organizácia už aj medzinárodnoprávnu subjektivitu. Orgánmi boli Schôdza členských štátov, Schôdza zmluvných strán, Rada guvernérov a Výkonný orgán generálneho riaditeľa. Schôdza členských štátov sa stretávala každé 2 roky a rozhodovala spôsobom jeden štát – jeden hlas. V jej právomoci bolo určovať generálne politické ciele a dlhodobé smery napredovania. Schôdza zmluvných strán bola zložená zo štátnych dodávateľov telekomunikačných služieb, ktorí sa na základe určenia štátom stali podpisom operačnej dohody zmluvnými stranami. Schôdza zmluvných strán sa konala ročne alebo častejšie, ak to bolo potrebné. Každá štátna spoločnosť mala jeden hlas. Rozhodovalo sa najmä o finančných otázkach, určovanie kapacity vesmírneho odvetvia, nastavenie minimálneho príspevku, a i. Rada guvernérov bola nástupcom dočasnej komisie a teda bola najdôležitejším orgánom.

²⁹ HAJDUK, A., ŠTOHL, J. (eds.) a kol.: Encyklopédia astronómie. Bratislava: Vydavateľstvo Obzor, 1987. s. 245.

³⁰ LYALL, F., In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume V – HU to IN). New York: Oxford University Press, 2012. s. 243-244.

³¹ Intelsat Company Facts [online]. Dostupné na: <http://www.intelsat.com/about-us/company-facts/>.

³² LYALL, F., In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume V – HU to IN). New York: Oxford University Press, 2012. s. 244.

Zodpovedala za dizajn, vývoj, konštrukciu a údržbu satelitov telekomunikačného systému. Napokon Výkonný orgán bol zodpovedný za uvádzanie rozhodnutí Rady do života. Na jeho čele stál generálny riaditeľ, ktorý bol zákonným zástupcom INTELSATu.³³

Primárnym cieľom INTELSATu bolo vybudovanie kozmického segmentu potrebného pre verejné telekomunikačné služby vysokej kvality a spoľahlivosti na komerčnej báze prístupného na nediskriminačnom princípe vo všetkých častiach sveta.

V roku 2001 sa z INTELSATU stala nadnárodná obchodná spoločnosť INTELSAT Ltd. po mnohých rokoch pôsobenia ako regionálna medzinárodná organizácia. Dôvodom bola potreba lepšie sa prispôbovať konkurencii. V tom čase mal INTELSAT už 148 členov. Na jej mieste vznikla nová medzinárodná medzivládna organizácia ITSO (International Telecommunication Satellite Organization), ktorá s INTELSAT Ltd. uzavrela dohodu o poskytovaní verejných služieb. Hlavným poslaním ITSO je dohľad nad poskytovaním medzinárodnej celosvetovej telekomunikačnej služby tak, aby bola v súlade s Dohodou o ITSO a to: udržiavanie globálneho prepojenia a pokrytia, poskytovanie služby svojim zákazníkom s životne dôležitým prepojením a poskytovanie nediskriminačného prístupu k systému spoločnosti.³⁴

INTELSAT počas svojej existencie ponúkol ako medzinárodná organizácia sprostredkovanie najdôležitejších momentov ľudskej histórie. Sprostredkoval, okrem iného, vysielanie pristátia prvého človeka na Mesiaci, prevádzku tzv. Horúcej linky medzi Moskvou a Washingtonom počas studenej vojny, zabezpečoval komunikáciu počas vesmírnych misíí Apollo a Sojuz, zabezpečoval vysielanie najvýznamnejších športových podujatí, zúčastnil sa na prvej skúške funkčnosti internetu a bol tiež pri zrode HD televízneho vysielania.³⁵ V súčasnosti má vyše 1500 zákazníkov po celom svete a zamestnáva vyše 1100 zamestnancov.³⁶

4.3.4 INMARSAT

INMARSAT (International Maritime Satellite Organization) vznikol na základe vzájomne prepojených dohôd z roku 1976, ktoré vstúpili do platnosti v roku 1979.

³³ LYALL, F., In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume V – HU to IN). New York: Oxford University Press, 2012. s. 245-246.

³⁴ Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací změny Dohody o Mezinárodní telekomunikační družicové organizaci, Předkládací zpráva pro Parlament [online]. Dostupné na: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=513&CT1=0>.

³⁵ INTELSAT – About Us, Our History [online]. Dostupné na: <http://www.intelsat.com/about-us/our-history/>.

³⁶ Ibid.

Dôvodom jeho vzniku bola snaha o vybudovanie bezpečnostného signalizačného systému na šírom mori a tým zvýšiť ochranu plavidiel. Po vzniku signálu šírenom geostacionárnymi satelitmi sa otvorili nové možnosti ochrany života na mori – vývojom navigačného systému, ktorý by nebol rušený výkyvmi počasia či elektromagnetického poľa Zeme. Keďže Rusko, ako zásadný hráč na poli námornej dopravy, odmietlo pristúpiť k Dohode o INTELSATe, bolo nutné vyriešiť problém jednotnej medzinárodnej organizácie venujúcej sa lodnej doprave a preprave. Riešením bolo založenie úplne samostatného subjektu. INMARSAT podobne ako INTELSAT bol založený dvoma druhmi zmlúv. Jednu skupinu tvorili zmluvy medzi štátmi a druhú zmluvy medzi dodávateľmi telekomunikačných služieb z jednotlivých štátov, ktorí boli majiteľmi investičných podielov.

INMARSAT mal medzinárodnoprávnou subjektivitu a požíval výsady a imunity podľa medzinárodného práva. Sídliť v Londýne. Jeho primárnym účelom bolo zabezpečenie ochrany života na šírom mori a vždy len na mierové účely.

Organizačnú štruktúru INMARSATu tvorila Schôdza zmluvných strán, Rada a Riaditeľstvo, na ktorého čele stál generálny riaditeľ. Schôdza zmluvných strán sa schádzala na Zhromaždení každé dva roky, pričom každá zmluvná strana mala jeden hlas. Schôdza usmerňovala zásadné smery napredovania organizácie a jej dlhodobé politiky a dbala nato, aby boli v súlade s Chartou OSN a inými zmluvami INMARSATu. Rada sa schádzala trikrát do roka, bola zložená z 22 zástupcov zmluvných strán. Jej právomoc zahŕňala určovať finančné napredovanie a konkrétne vymedzenie projektov a programov organizácie. Riaditeľstvo bol výkonný orgán. Generálny riaditeľ bol výkonným orgánom a zákonným zástupcom organizácie.

V roku 1994 INMARSAT zmenil svoje meno na International Mobile Satellite Organization (IMSO), čo odzrkadľovalo rozšírenie portfólia organizácie na mobilné služby, ktoré poskytovali vzduchom aj pozemne šíreným signálom. Skratka INMARSAT ostal nezmenený z obchodných dôvodov. V roku 1999 bol INMARSAT sprivatizovaný a v súčasnosti ponúka služby najmä lodiam a lietadlám ako INMARSAT Ventures Ltd. Účelom spoločnosti však naďalej ostalo jednak zabezpečovanie ochrany života na šírom mori, ako aj poskytovanie telekomunikačných služieb bez diskriminácie, výhradne na mierové účely aby slúžili vo všetkých oblastiach, kde je mobilná satelitná komunikácia potrebná, s bráním ohľadu aj na vidiecke a neprístupné oblasti rozvojových krajín a konať v súlade s princípmi férovej súťaže a právom. Konanie v súlade s účelom kontroluje IMSO, ako medzivládna medzinárodná organizácia, ktorá vznikla

namiesto INMARSATu a s INMARSAT Ventures Ltd uzavrela zmluvu o poskytovaní verejných služieb.³⁷

INMARSAT naďalej zdokonaľuje námornú komunikáciu. V súčasnosti má garantované pokrytie zhruba na 98% zemského povrchu.³⁸

4.3.5 Ďalšie regionálne medzinárodné organizácie venujúce sa činnostiam v kozmickom priestore

Okrem vyššie spomenutých organizácií poznáme aj iné, napr. Arabská organizácia družicovej komunikácie – ARABSAT, Európska organizácia družicovej komunikácie – EUTELSAT, Európska organizácia na využívanie meteorologických družíc - EUMETSAT a i. V roku 1991 bola v Minsku podpísaná Dohoda o spoločnej činnosti pri výskume a využívaní kozmického priestoru medzi Azerbajdžanom, Arménskom, Bieloruskom, Kirgizskom, Ruskom, Tadžikistanom, Turkménskom a Uzbekistanom. Ich spoluprácu na základe tejto dohody bude koordinovať Medzištátna rada pre vesmír. Okrem toho poznáme viaceré nevládne kozmické organizácie.³⁹

4.4 Záver

Regionálne medzinárodné organizácie zaoberajúce sa činnosťami v kozmickom priestore hrajú aj dnes dôležitú úlohu v rámci kozmického priemyslu. Ako štátni kreované subjekty majú dvojaký status. Jednak dovnútra akumulujú zdroje a vytvárajú priestor na bezprostrednú spoluprácu štátov a na druhej strane navonok, ako samostatný medzinárodnoprávny subjekt s právnou subjektivitou. Nemožno predpokladať, žeby v blízkej dobe mali stratiť na význame, práve naopak, aj v súvislosti s hospodárskou krízou je nevyhnutné akumulovať financie práve touto cestou. Potrebu na participácii na činnostiach v kozme si uvedomuje aj Európska Únia, ktorá zvyšuje svoju aktivitu aj v tomto smere.

V súvislosti s ďalšou budúcnosťou medzinárodných organizácií zameraných na činnosť v kozme, je zaujímavý názor prof. Mráza: „Úspechy ľudstva pri ovládaní vesmíru, globálny charakter tejto činnosti, grandiózne perspektívy osvojovania vesmíru kladú do popredia otázku vybudovania Celosvetovej kozmickej

³⁷ LYALL, F., In: WOLFRUM, R. (eds.): The Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Volume V – HU to IN). New York: Oxford University Press, 2012. s. 205-208.

³⁸ MRÁZ, S.: Medzinárodné kozmické právo, In: Medzinárodné vzťahy, č. 2, roč. IX, Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2011. s. 98 – pozn. pod čiarou č. 231. Dostupné online k 2.4.2014: <http://fmv.euba.sk/RePEc/brv/journal/MV2011-2.pdf>.

³⁹ MRÁZ, S.: Medzinárodné kozmické právo, In: Medzinárodné vzťahy, č. 2, roč. IX, Bratislava: Vydavateľstvo Ekonóm, 2011. s. 98 - 99 [online]. Dostupné na: <http://fmv.euba.sk/RePEc/brv/journal/MV2011-2.pdf>.

organizácie (CKO), ktorá by zjednocovala a koordinovala snahy v oblasti výskumu a využívania vesmíru. V roku 1986 predniesol ZSSR v OSN návrh na založenie takej organizácie a následne predložil aj návrh základných ustanovení Stanov CKO, ktoré obsahujú popis jej cieľov, funkcií, štruktúr a systému financovania. V tomto návrhu sa predvídalo, najmä, že okrem rozvoja a prehlbovania medzinárodnej spolupráce v oblasti mierového osvojovania vesmíru CKO by realizovala kontrolu dodržiavania budúcich dohôd na zabránenie pretekov v zbrojení vo vesmírnom priestore.⁴⁰ Založenie jednotnej celosvetovej kozmickej organizácie zameranej na takúto činnosť je zrejme v súčasnej dobe utópiou, no nepochybne ideálom, ku ktorému by štáty v rámci budúceho vývoja mali dospieť.

⁴⁰ Tamže, s. 99.

5 PODIEL A VÝZNAM SÚKROMNÉHO SEKTORA NA SÚČASNEJ KOZMICKEJ ČINNOSTI

Martin Boňko

5.1 Úvod

Za začiatok ľudskej činnosti v kozmickom priestore je možné považovať vypustenie Sputnika 1 ZSSR 4. októbra 1957. Dlhé obdobie bola táto činnosť vykonávaná len štátmi a ich na to zriadenými vesmírnymi agentúrami. Činnosť súkromného sektora v tejto oblasti bola žiadna alebo len nepatrná. Skôr sa zameriavala na podpornú a dodávateľskú činnosť pre štátne vesmírne agentúry. Ešte v priebehu 20 storočia sa súkromné spoločnosti začali zaoberať myšlienkou telekomunikačných satelitov a otázkou lepšieho priblíženia ich služieb verejnosti. Keďže súkromné spoločnosti v tom čase nedisponovali technickými prostriedkami na takúto činnosť, preto ich činnosti v tejto oblasti sa nevyhnutne musela koordinovať so štátmi. Takýmito projektmi boli napríklad Telstar, Inmarsat alebo Iridium.¹

Výrazný pokrok v činnosti súkromného sektora nastal na prelome 21 storočia, kde sa začína objavovať myšlienka súkromných vesmírnych lodí. Ide o projekty ako sú napríklad SpaceX,² ktorého zakladateľom je Elon Musk alebo Orbital Sciences Corporation založená Davidom Thompsonom, Bruceom Fergusonom a Scottom Webstrom.³ Vznik a činnosť týchto spoločností prináša množstvo otázok, ktoré budú musieť byť na medzinárodnej úrovni riešené, ide najmä o právnu reguláciu ich činnosti, bezpečnosť a ochrana života a zdravia ich cestujúcich, zodpovednosť za prepravovaný náklad, zodpovednosť za vzniknutú škodu a mnohé iné.

Okrem štátnych vesmírnych agentúr a súkromných spoločností nemožno poprieť zásluhy najmä na vedeckej činnosti v kozmickom priestore ani odborníkom z oblasti astronómie a astrofyziky pôsobiacich na univerzitách alebo aj samostatne. A takisto laickým nadšencom zaoberajúcimi sa pozorovaním vesmíru.

5.2 Základné pojmy

Pokiaľ hovoríme o podiele a význame činnosti súkromného sektora v kozmickom priestore je potrebné sa zamerať na určité pojmy. Je potrebné si vymedziť, kde sa táto činnosť vykonáva, o akú činnosť ide, a ktoré subjekty túto činnosť vykonávajú. Na základe vyššie uvedeného si vieme vymedziť pojmy – kozmický

¹ Pre bližšie informácie pozri [online]. Dostupné na: http://www.ktl.elf.stuba.sk/~orgon/Satelitna_komunikacia.pdf.

² Bližšie k projektu SpaceX pozri [online]. Dostupné na: <http://www.spacex.com/>.

³ Bežne používaný názov aj „orbital“ [online]. Dostupné na: <http://www.orbital.com/>.

priestor, ako miesto vykonávania činností súkromného sektoru, druh činností vykonávaných v kozmickom priestore a tretím pojmom je súkromný sektor a spoločnosti vykonávajúce činnosti v kozmickom priestore.

5.2.1 Kozmický priestor

Štáty si už dlhú dobu uvedomujú, že okrem vzdušného priestoru existuje nad ním ešte ďalší priestor. Otázky úpravy tohto priestoru dlho nebola aktuálna a to najmä z technických príčin nemožnosti vykonávať suverénnu moc štátu v tomto priestore. To sa zmenilo vypustením Sputnika 1 ZSSR v roku 1957. Od vtedy sa začala viesť diskusia vymedzenia právneho režimu kozmického priestoru a takisto aj vymedzenie jeho hranice.

Najmä otázka vymedzenia právneho režimu bola v tom čase značne aktuálna a to pre diferencovanosť vtedajšieho sveta. Najmä mocnosti nemali záujem, aby sa kozmický priestor stal miestom vedenia vojen. Túto skutočnosť potvrdzuje aj prax štátov, ktoré nenamietali prelet cudzích kozmických telies ponad svoje územie. Na základe toho vzniklo nové obyčajové pravidlo medzinárodného práva podľa, ktorého je kozmický priestor miestom voľného bádania a mierového využívania. K úprave kozmického priestoru došlo aj normotvornou činnosťou Organizácie Spojených národov a osobitne jej Výboru pre mierové využívanie kozmického priestoru, ktorý vznikol v roku 1959. Po prvých rezolúciách Valného zhromaždenia OSN, ktoré v priebehu rokov 1959 až 1961 charakterizovali kozmický priestor ako oblasť mierovej a vedeckej spolupráce štátov, v ktorom sa uplatňuje Charta OSN a základné zásady medzinárodného práva.⁴

Čo sa týka vytýčenia hranice kozmického priestoru tu medzinárodné spoločenstvo momentálne nedošlo k zhode, preto neexistuje žiadna právne záväzná úprava, ktoré by stanovovala hranicu začiatku kozmického priestoru. Avšak existuje množstvo technických vytýčení hraníc jednou asi z najpoužívanejších je hranica stanovená FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*), ktorá považuje za hranicu kozmického priestoru 100 km (62 míľ) nad zemským povrchom.⁵

5.2.2 Činnosť v kozmickom priestore

Office for Outer Space Affairs (OSN) vo svojich rezolúciách vyzýva na mierové využívanie kozmického priestoru. Na základe toho každý štát by mal možnosť

⁴ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 1. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2008, s. 321-322.

⁵ Bližšie pozri [online]. Dostupné na: <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics>.

slobodného bádania, výskumu a mierového využívania kozmického priestoru, Mesiaca a príbŕhlých kozmických telies.⁶

Z činností v kozmickom priestore je vylúčená činnosť, ktorou by bolo použitím sily proti inému štátu. Takisto je z toho vylúčená činnosť spojená s vojenskou činnosťou, osadzovanie a skúšanie chemických, biologických alebo jadrových zbraní na obežnej dráhe Zeme. Zakázané je aj vynášanie biologického, chemického alebo jadrového odpadu do kozmického priestoru, ktorý nemá slúžiť vedeckým účelom. Z tohto pravidla sú vyňatí príslušníci armád jednotlivých štátov pokiaľ cieľom ich činností je vedecké alebo mierové využívanie kozmického priestoru. Toto pravidlo sa nevzťahuje ani na jadrové pohony vesmírnych lodí. Porušením pravidiel mierového využívania kozmického priestoru nie sú ani pasívne vojenské kozmické objekty umiestňované na obežnej dráhe Zeme (akými sú napríklad špiónážne satelity, satelity slúžiace na navigáciu).⁷

Čo sa týka komerčnej ťažby nerastných surovín (teda nie na vedecké účely), takéto nerastné suroviny a iné zdroje, ktoré by mohli byť predmetom ťažby sú vo vlastníctve celého ľudstva, keďže každý štát by mal mať rovnakú možnosť prístupu ku tomuto bohatstvu. Nebolo by správne, aby si, ktorýkoľvek štát nárokoval prednostné právo a suverenitu nad týmito zdrojmi.⁸

Spolu s činnosťou v kozmickom priestore úzko súvisí aj zodpovednosť za škody vzniknuté pri činnosti v kozmickom priestore. Pre činnosť v kozmickom priestore platí objektívna (absolútna) zodpovednosť upravená v článku VII Kozmickej zmluvy. V súlade s ním nesie každá zmluvná strana, ktorá vypúšťa objekty do kozmického priestoru, alebo z územia, alebo zo zariadenia, ktorej boli takéto objekty vypustené, medzinárodnú zodpovednosť za škody spôsobené takýmito objektmi inej zmluvnej strany, prípadne jej fyzickým, alebo právnickým osobám na Zemi, vo vzdušnom, alebo v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies. Ide o zodpovednosť za škody spôsobené činnosťami medzinárodným právom dovolenými so zvýšeným stupňom rizika.⁹

Pokiaľ ide o škody, kozmické zmluvy o kozme rozlišujú medzi škodami spôsobenými na zemskom povrchu, alebo na lietadlách počas letu a ostatnými škodami. V prvej skupine škôd nesú zodpovednosť štáty. Je to absolútna zodpovednosť. Pri ostatných škodách sa berie do úvahy zavinenie štátu, ktorý

⁶ Na základe 2222 (XXI). Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies

⁷ Bližšie informácie je možné nájsť [online]. Dostupné na: <https://www.armscontrol.org/factsheets/outerspace>.

⁸ HARRIS, P. R.: Space Law and Space Resources, nss.org [online]. Dostupné na: <http://www.nss.org/settlement/nasa/spaceresvol4/spacelaw.html>.

⁹ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 1. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2008, s. 322.

objekt do kozmu vypustil. Žiadosti o náhradu škody sa podávajú diplomatickou cestou a nárok na náhradu škody treba uplatniť najskoršie do jedného roka odo dňa, keď došlo ku škode, alebo keď bola zistená totožnosť štátu, ktorý objekt vypustil do kozmu. Výška náhrady sa určí podľa medzinárodného práva a v súlade so zásadou spravodlivosti.¹⁰

5.2.3 Súkromný sektor

Pod súkromným sektorom je možné rozumieť časť ekonomiky, ktorá nie je vykonávaná štátom, je vedená individuálne a s cieľom dosahovať zisk. Súkromný sektor oblasť, ktorá vykonávaná v súkromnom záujme na rozdiel od verejného sektora, ktorý činnosť vykonáva vo verejnom záujme, alebo charity, ktorá je vykonávaná na základe dobrovoľníctva.¹¹

V prípade kozmickej činnosti toto tvrdenie pravdepodobne nebude celkom presné a to z dôvodu, že na kozmickej činnosti sa podieľajú aj súkromné spoločnosti, ktoré majú okrem súkromného záujmu aj záujem verejný. Za takéto spoločnosti je možné považovať napríklad súkromné univerzity, kde sa jednoznačne nedá uprieť ich cieľ, ktorým je dosahovanie zisku, ale popritom je aj významná výskumná činnosť a vzdelávacia činnosť.¹² Pričom v prípade súkromných univerzít nie je nič nezvyčajné, že sú často podporované aj zo strany štátu, buď vo forme podpory na študenta, podporou vedeckej činnosti, alebo iným spôsobom.

Na druhej strane existencia súkromných spoločností s cieľom dosahovať zisk, avšak podnikajúce s finančnou pomocou štátnych vesmírnych agentúr, alebo priamou pomocou štátu.¹³ Kde často nejde len o finančnú podporu na vývoj a výskum, ale aj podporu personálnu, skúsenostnú a inú (využitie patentov za zvýhodnených podmienok, podpora vlastným personálom, odovzdanie získaných skúseností alebo *know how*).

¹⁰ MRÁZ, J., POREDOŠ, F., VRŠANSKÝ, P.: Medzinárodné právo verejné. Bratislava: Univerzita Komenského, 2003. strana 136.

¹¹ Definition of private sector, Investopedia [online]. Dostupné na: <http://www.investopedia.com/terms/p/private-sector.asp>.

¹² Môžno sem zaradiť napríklad aeronautics and astronautics research MIT [online]. Dostupné na: <http://web.mit.edu/research/topic/aeroastro.html#labs>, Department of Astronomy Yale University [online]. Dostupné na: <http://www.astro.yale.edu/>, Department of Astronomy Harvard University [online]. Dostupné na: <http://astronomy.fas.harvard.edu/>.

¹³ Podpora NASA pre firmy Boeing, SpaceX, Sierra Nevada Corporation [online]. Dostupné na: <http://firmy.etrend.sk/firmy-nefinancny-sektor/nasa-vybrala-firmy-pre-vesmirny-program.html>.

5.3 Právna úprava činností súkromného sektora v kozmickom priestore

Otázka právnej záväznosti medzinárodných zmlúv v oblasti kozmického priestoru pre súkromný sektor bola dlho predmetom medzinárodných aj vnútroštátnych diskusií. Prvé diskusie sa začali viesť už pred prijímaním The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space Including the Moon and Other Celestial Bodies (v skratke Outer Space Treaty). Sovietsky zväz požadoval, aby došlo k vylúčeniu súkromného sektora z kozmickej činnosti a aby tento priestor bol prioritne vyhradený len pre činnosť štátov. Odporcom tejto požiadavky boli najmä USA, ktoré najmä pre svoj silný súkromný sektor a možné uplatnenie súkromného sektora na kozmickej činnosti v budúcnosti, odmietali vylúčenie súkromného sektora z kozmickej činnosti. Spor bol vyriešený kompromisom, kde na základe článku VI Kozmickej zmluvy sa dohodlo, že štáty nesú medzinárodnú zodpovednosť za národné aktivity, bez ohľadu na to, či tieto činnosti sú vykonávané vládny, alebo neštátnymi subjektmi.¹⁴

Prijatím Kozmickej zmluvy sa v USA otvorila diskusia, či ustanovenia zmluvy priamo zakladajú práva a povinnosti súkromných subjektov vykonávajúcich kozmickú činnosť alebo sú ustanovenia tejto zmluvy záväzné len pre štáty. Zástancovia slobodnej súkromnej činnosti v kozmickom priestore tvrdili, že Kozmická zmluva zaväzuje len vládu Spojených štátov a nevzťahuje sa na súkromné subjekty. Toto tvrdenie zakladali na mylnej predstave, že činnosť v kozmickom priestore nie je moc delegovaná na federálnu vládu, ale je priamo zverená do rúk občanom na základe ústavy a že vláda USA nemôže žiadnym spôsobom zakázať činnosť súkromného sektora v kozmickom priestore, alebo ich činnosť inak narušiť. Pri tejto myšlienke vychádzali z ustanovenia 10 Bill of Rights, ktoré hovorí, že právomoci, ktoré nie sú delegované na federálnu vládu Spojených štátov sú vyhradené jednotlivým štátom, alebo občanom. Táto myšlienka je nesprávna a to z toho dôvodu, že Kozmická zmluva bola ratifikovaná vládou Spojených štátov, preto sa stáva súčasťou právneho poriadku USA a teda sudcovia sú povinní na základe nej rozhodovať spory. Z čoho vyplýva jej záväznosť pre súkromné subjekty. Ďalším tvrdením na podporu jej záväznosti je aj zodpovednosť štátu za súkromné subjekty pri kozmickej činnosti. Bolo by nelogické, aby štáty

¹⁴ WHITE, W.: The Legal Regime for Private Activities in Outer Space, SpaceFuture, Cato Institute, 2001 [online]. Dostupné na: http://www.spacefuture.com/archive/the_legal_regime_for_private_activities_in_outer_space.shtml.

niesli zodpovednosť za činnosť súkromných subjektov a nemohli by právne regulovať činnosť súkromného sektora.¹⁵

Na základe vyššie spomenutého môžeme tvrdiť, že medzinárodné dohovory týkajúce sa kozmickej činnosti, vytvárajú povinnosť sa nimi riadiť aj pre súkromné subjekty vykonávajúce činnosti v kozmickom priestore. Pre subjekty spadajúce do vnútroštátnej jurisdikcie USA sú povinnosti upravené okrem medzinárodných dohôd aj vnútroštátnym právom. Konkrétne ide o úpravu komerčných vesmírnych aktivít v hlave 51 kapitole 509 The United States Code označovaného ako Commercial Space Launch Activities, ktorý je bežnejšie známy ako Commercial Space Launch Act z roku 1984 kodifikovaného ako 51 U.S.C §§ 50901-50923, federálnou vládou, prostredníctvom svojho zástupcu, Ministerstvom dopravy, ktoré vykonáva právomoc povoľovať a dohliadať nad komerčnými činnosťami v kozmickom priestore. Ministerstvo dopravy je orgán dohľadu nad komerčnou činnosťou v kozmickom priestore. Na základe kapitoly 509 kontroluje komerčné kozmické misie pri výstupe a návrate z kozmického priestoru. Právomoci ministerstva:

- 1) Právomoc obmedziť výstup, činnosť a návrat z kozmického priestoru;
- 2) Právomoc pozorovať priebeh misie, ako aj výstup a návrat z kozmického priestoru;
- 3) Právomoc vydávať, upravovať a odoberať licencie;
- 4) Právomoc presunúť plánovaný výstup, alebo návrat z kozmického priestoru;
- 5) Právomoc zakázať, preložiť, alebo pozastaviť misie ako aj ich činnosti;
- 6) Právomoc vyžadovať od komerčných subjektov poistenie v prípade zodpovednosti za škodu;
- 7) Právomoc rokovať s inými štátmi ak by činnosť súkromných subjektov mohla spôsobiť škodu na ich zariadeniach.

Európska únia prostredníctvom Európskej rady prijala dokument na úprave činností v kozmickom priestore pod názvom The Code of Conduct for Outer Space Activities. Bol prijatý v roku 2008 avšak nejedná sa o právne záväzný dokument. Dokument pojednáva o zásadách správania sa pri kozmickej činnosti. Vyžaduje od národov, aby pri svojej činnosti predchádzali konaniu, ktoré by mohlo dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu satelitov. Aby sa predchádzalo k znemožneniu komunikačného spojenia satelitu so zemou a aby sa minimalizovalo riziko kolízií ako aj tvorbe orbitálneho odpadu. Kódexu sa nepodarilo celkom úspešne naplniť

¹⁵ LISTNER, M., J.: International space law and commercial space activities: the rules do apply, The Space Review, June 13th, 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.thespacereview.com/article/2305/1>.

všetky ciele, ktoré si predsavzal, preto Európska rada prišla v roku 2012 s novým návrhom úpravy Kódexu, ktorý je momentálne predmetom diskusie.¹⁶

Na medzinárodnej úrovni je za najvýznamnejší dokument považovaný Outer Space Treaty (Kozmická zmluva) v súvislosti s ňou je potrebné poznamenať, že ide o prvú medzinárodnú zmluvu upravujúcu kozmický priestor a poskytuje rámec pre všetky ďalšie zmluvy upravujúce oblasť kozmického priestoru. Medzi najdôležitejšie ustanovenia je možné zaradiť medzinárodno právny režim kozmického priestoru, systém právomoci, ako aj úpravu otázky nerastných surovín. Článok II Zmluvy stanovuje, že vesmír, vrátane Mesiaca a iných nebeských telies, nie je subjektom vnútroštátnych nárokov, privlastnením, vyhlásením suverenity, užívaním, okupáciou, alebo akýmkoľvek iným spôsobom. Niektorí odborníci došli k záveru, že Článok II Zmluvy zakazuje iba štátne nie súkromné privlastnenie si územia. Avšak v krajinách ako sú USA, kde právna teória a vnútroštátny poriadok vyžadujú, aby vláda mala zvrchovanosť nad daným územím. Len v takom prípade je možné udeliť právny titul svojim občanom.¹⁷

V dôsledku toho sa najmä v USA ozývajú hlasy, aby Kozmická zmluva bola vypovedaná zo strany USA a to z dôvodu neodôvodnených zásahov do právnych tradícií USA, ako aj z dôvodu obmedzovania národných záujmov USA. Tie výzvy sú najčastejšie smerované zo strany súkromných subjektov, ktorým táto zmluva znemožňuje podnikateľské záujmy akými sú obsadenie mesačnej pôdy, ale aj iných telies. Zájom súkromných subjektov by mohla byť aj ťažba nerastných surovín na Mesiaci a na iných nebeských telesách akými sú iné planéty a mesiace Slnecnej sústavy, ktoré majú pevný povrch, ale aj na asteroidoch. Odpoveďou na tieto výzvy bolo tvrdenie, že sporné ustanovenia Kozmickej zmluvy, ktoré sú zo strany súkromných subjektov považované za prekážku v podnikaní nie je možné vypovedať. USA by síce mohli zmluvu vypovedať, ale na základe desaťročí používania v praxi a presvedčenia štátov o záväznosti jej ustanovení je možné predpokladať, že tieto ustanovenia sa stali medzinárodno právnymi obyčajami. A v takomto prípade, by mohlo dôjsť k medzinárodno právnej zodpovednosti USA za ich nedodržiavanie. Bez ohľadu na to či zákaz územnej zvrchovanosti nad kozmickými telesami sa stal medzinárodnou obyčajou alebo nie, má sa za to, že odstúpenie od zmluvy by viedlo k vzneseniu medzinárodných protestov zo strany ostatných štátov a to najmä ak by odstúpenie bolo sprevádzané so vznesením

¹⁶ LISTNER, M., J.: International space law and commercial space activities: the rules do apply, The Space Review, June 13th, 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.thespacereview.com/article/2305/1>.

¹⁷ [WHITE, W.: The Legal Regime for Private Activities in Outer Space, Spacefuture.com, 15. March, 2001 [online]. Dostupné na: http://www.spacefuture.com/archive/the_legal_regime_for_private_activities_in_outer_space.shtml.

nárokov. S ohľadom na nepriaznivú medzinárodnú mienku a zahraničný politický tlak existujú aj ďalšie dôvody, ktoré argumentujú od amerického odstúpenia od tejto zmluvy. Týmito dôvodmi sú napríklad:

- súťaž o územné nároky vedie k ozbrojeným konfliktom,
- militarizácia kozmického priestoru, by mala za následok odčerpanie zdrojov zo súkromného vývoja,
- problematické vymedzenie hraníc kozmického priestoru, ako aj mnohé ďalšie.¹⁸

Na medzinárodnej úrovni v zásade môžeme hovoriť ešte o 2 dokumentoch, ktorých ustanovenia by sa mohli vzťahovať na činnosti súkromného sektora v kozmickom priestore. Ako prvým je Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru z roku 1967 a druhým je Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektami z roku 1972.

V súčasnosti ešte neexistuje medzinárodná úprava, ktorá by výlučne upravovala činnosť súkromného sektora v kozmickom priestore.

5.4 Podiel súkromného sektora na kozmickej činnosti

Zisťovanie podielu na kozmickej činnosti je možné porovnaním množstva a druhu činností vykonávaných subjektmi súkromného a verejného sektoru na súčasnej kozmickej činnosti. Na strane súkromného sektora budú stať súkromné univerzity, ktoré sa podieľajú na vedeckej a technickej činnosti v kozmickom priestore. Okrem nich to budú aj spoločnosti prevádzkujúce satelity (môže ísť o telekomunikačné, vedecké, navigačné atď.).¹⁹ Od vypustenia Sputnika 1 bolo doteraz na obežnú dráhu Zeme vypustených viac ako 6 000 družíc za pomoci okolo 4 300 nosných rakiet. Ich hmotnosť sa často pohybuje v stovkách až tisíckach kilogramov. Najnižšie sa družice pohybujú vo výške asi 200 kilometrov nad zemským povrchom, ale väčšina z nich je umiestnená vo výške okolo 250 až 400 kilometrov nad povrchom. Najvyššie sú umiestňované družice do výšky 36 000 km na tzv. geostacionárnu dráhu. Družice obiehajú na rôznych obežných dráhach, väčšinou ide o jednu z týchto štyroch – rovníkovú, polárnu, kruhovú alebo eliptickú. Okrem družíc sa na obežnej dráhe nachádza asi 29 000 veľkých objektov nejde len o družice, ale aj zvyšky zničených satelitov a rôzne úlomky z palivových nádrží, slnečných panelov, ktoré z nich zostali. Z 29 000 objektov je asi len 9 000

¹⁸ Ibid.

¹⁹ K bližšej klasifikácii satelitov pozri Satelitná komunikácia[online]. Dostupné na: http://www.ktl.elf.stuba.sk/~orgon/Satelitna_komunikacia.pdf.

čiasťočne fungujúcich, pričom plne funkčných je asi len 600-700.²⁰ V roku 2009 spoločnosť Interorbital Systems prišla s myšlienkou poskytovať službu vysielania malých osobných satelitov na nízku obežnú dráhu Zeme, podmienkou sú rozmery 10x10x10 cm a váha do 1,3 kg. Cena tejto služby sa pohybuje na úrovni 8 000 USD. Relatívne nízka cena priniesla možnosť aj laickej verejnosti vykonávať drobnú kozmickú činnosť.²¹

Ďalšia skupina súkromných spoločností sú spoločnosti zaoberajúce sa cestami do vesmíru, prepravou nákladu a ľudí na obežnú dráhu Zeme. Najmä pre NASA je charakteristické, že podporuje rozvoj a vývoj týchto spoločností, ktoré majú po roku 2011 nahradiť ukončený program raketoplánov. V budúcnosti by úplne mali prevziať zásobovanie a dopravu astronautov na ISS.

V prípade univerzít nie len súkromných, ale aj verejných, hlavná náplň ich činnosti spočíva vo vzdelávacej a výskumnej činnosti, často spracúvajú údaje získané z vedeckých, meteorologických satelitov, zaberajú sa vedeckou a technickou činnosťou v oblasti výskumu a ciest do vesmíru, vo väčšine prípadov sa ich výskum a činnosť odohráva ešte na zemi. Okrem toho často poskytujú aj granty na výskum a činnosť vo vesmíre.

Ďalším subjektom sú spoločnosti zaoberajúce sa prevádzkou satelitov, kde vlastníctvo týchto satelitov je v rukách súkromných spoločností, ale na obežnú dráhu boli vynesené za pomoci štátnych agentúr. Význam týchto spoločností je nepopierateľný, zabezpečujú poskytovanie televízneho, rádiového vysielania, mnohé z nich vlastnia aj satelity pre predpovedanie počasia, alebo navigačný systém.

Subjektmi porovnávania budú súkromné vesmírne spoločnosti a štátne vesmírne agentúry. Porovnávané budú v troch oblastiach a to v počte vesmírnych lodí, počte letov do vesmíru za rok a druhu vykonávanej činnosti. Na strane štátu to budú National Aeronautics and Space Administration (NASA), The *European Space Agency* (ESA), Federálna vesmírna agentúra Ruska (Roskosmos), The China National Space Administration (CNSA, Čínsky: *Guó Jiā Háng Tiān Jú*, doslovný preklad: National Astronautics Bureau). Na strane súkromných spoločností to budú Virgin Galactic, SpaceX, Orbital Sciences Corporation. Okrem týchto súkromných spoločností v tejto oblasti pôsobia mnohé ďalšie, avšak často ich

²⁰ Umělé družice, Techmania.cz, [online]. Dostupné na: http://www.techmania.cz/edutorium/art_exponaty.php?xkat=fyzika&xser=4d656368616e696b61h&key=236.

²¹ Launch our own satellite for US \$8000, gizmag.com, 22. April 2012 [online]. Dostupné na: <http://www.gizmag.com/tubesat-personal-satellite/22211/>, TubeSat Satellite Kit, Interorbital Systems [online]. Dostupné na: <http://interorbital.com/Downloads/TubeSat%20Sales%20Brochure%20Publish%201.0.pdf>.

činnosť je ešte na úrovni plánovania a výskumu. Mnohé z nich sa ešte nedostali ani k prvým praktickým testom, alebo skúšobným letom.²² Veľká časť projektov aj bola pozastavená, alebo zrušená pravdepodobne pre vysoké náklady na vývoj.

5.4.1 Vykonaávaná kozmická činnosť

Od roku 2010 spúšťa NASA Commercial Crew Program, na ktorej s ňou spolupracujú Sierra Nevada Corporation, SpaceX a The Boeing Company. Tento projekt má nahradiť ukončený program raketoplánov. Úlohou je prenechanie letov na nízku obežnú dráhu a zásobovanie a preprava astronautov na ISS. Tento projekt má za úlohu uvoľniť kapacity NASA, aby sa mohla venovať ďalším projektom a vytvoriť súkromnú flotilu vesmírnych lodí na prepravu astronautov a tak znížiť závislosť USA od Ruského vesmírneho programu, ktorý zabezpečuje prepravu astronautov po ukončení Space Shuttle Program (ukončenie 2011). NASA vyčlenila na tento projekt Commercial Crew Program 1,2 mld. USD.²³ Na Commercial Crew Program úzko nadväzujú tiež program Commercial Resupply Services začatý v roku 2006, ktorý má za úlohu zásobovanie ISS súkromnými spoločnosťami a takisto Beyond Low Earth Orbit Program začatý v roku 2010. Jedným z najvýznamnejších projektom NASA roku 2011 je možné považovať projekt Curiosity so štartom misie 26. novembra 2011 jeho cieľom je dosiahnutie a výskum povrchu Marsu.²⁴ Ďalším významným projektom roku 2011 bol projekt Juno. Jeho cieľom je podrobnejšie preskúmanie Jupiteru. Okrem týchto má NASA napríklad rozpracované aj spoločné projekty. Napríklad medzinárodný projekt ISS so spoluprácou USA, Ruska, ESA, Kanada, Japonsko, ktorý sa začal v roku 1993 a pokračuje aj v súčasnosti.²⁵ Okrem nich sú to projekty ako Hubblov vesmírny ďalekohľad, Chandra, Voyager 1 a 2, Kepler, Deep Impact a mnohé ďalšie.

Čo sa týka ESA tá spolupracuje na množstve projektov s NASA okrem toho má aj vlastné projekty ako napríklad ATV, ktorého náplňou je zásobovanie ISS alebo EO

²² List of Private Spaceflight Companies, Wikipedia.org [online]. Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_private_spaceflight_companies.

²³ NASA's Commercial Crew Program Progressing for Future of U.S. Human Spaceflight, nasa.gov, 8.3.2012 [online]. Dostupné na: <http://www.nasa.gov/exploration/commercial/crew/ccicap-announcement.html>. K americkému programu raketoplánov pozri tiež: The Shuttle, nasa.gov, [online]. Dostupné na: http://www.nasa.gov/externalflash/the_shuttle/.

²⁴ Mars Science Laboratory, nasa.gov [online]. Dostupné na: http://www.nasa.gov/mission_pages/msl/launch/index.html.

²⁵ International Space Station [online]. Dostupné na: http://www.nasa.gov/mission_pages/station/main/index.html.

programmes zahŕňajúci projekty The Living Earth a Copernicus.²⁶ Jedným z najvýznamnejších projektov ESA je asi projekt Galileo, ide o spoločný projekt ESA a EU. Je financovaný z rozpočtu ESA a EU. Jeho hlavným cieľom je sa stať akousi protiváhou ku GPS a GLONASS, ktoré sú armádnymi systémami slúžiacimi na navigáciu. Významným prínosom Galilea je výrazná účasť súkromného sektora oproti GPS a GLONASS-u, ktoré sú armádnymi projektami a teda s výrazným vplyvom štátov. Na projekte Galileo okrem EU a ESA spolupôsobia aj Čína, Izrael, India a Ukrajina. Okrem nich boli rokovania už uzavreté s Marokom a Južnou Kóreou. Ďalšími možnými účastníkmi sú Nórsko a Argentína, kde už prístupové rokovania začali, ale napríklad aj Brazília, Kanada a Chile. Po dokončení najvýznamnejšími prínosmi majú byť nezávislosť od GPS a GLONASS-u, ale jeho prioritne súkromné využitie.²⁷

Roskosmos sa momentálne zaoberá zásobovaním ISS, okrem toho pokračuje vo svojom programe Soyuz spacecraft, v roku 2011 bola úspešne ukončená simulácia Mars 500. Do budúca sú naplánované ambiciózne projekty ako návrat k Mesiacu Luna Glob, návrat k Marsu Fobos-Grunt a návrat k Venuši Venera D.²⁸

V prípade CSNA môžeme medzi najúspešnejšie súčasne projekty zaradiť Tiangong 1, ktorý by mal byť predpokladom pre vytvorenie čínskej vesmírnej stanice.²⁹ Okrem toho aj pristátie na Mesiaci z 1. decembra 2013 modulom Chang'e 3.³⁰ Avšak aj mnoho ďalších.³¹

Okrem vládnych agentúr sa na činnosti podieľajú aj súkromné spoločnosti medzi najvýznamnejšie patria SpaceX, ktorá má podpísanú zmluvu s NASA na zásobovanie ISS. Podľa tejto zmluvy má vykonať 12 zásobovacích letov za 1,6 mld. USD pričom 2 už boli vykonané. (ku dňu 4.12.2013) Okrem toho sa podieľal na vypustení družice patriacej luxemburskej spoločnosti SES.³² Prvým komerčným letom SpaceX bolo vyslanie lode Dragon na nosiči Falcon 9 8.10.2012 a jeho cieľom

²⁶ Automated Transfer Vehicle, ESA [online]. Dostupné na: http://www.esa.int/Our_Activities/Human_Spaceflight/ATV, EO programmes [online]. Dostupné na: http://www.esa.int/Our_Activities/Observing_the_Earth.

²⁷ Systém satelitnej navigácie Galileo, Euractiv.sk, [online]. Dostupné na: http://www.euractiv.sk/lisabonska-strategia/zoznam_liniek/system-satelitnej-navigacie-galileo.

²⁸ Projekty Roskomos, pozri na Russian Federal Space Agency, Wikipedia.org [online]. Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Federal_Space_Agency#2005:_Federal_space_plan_for_2006.E2.80.932015.

²⁹ China Successfully lanches its first Space Lab Module, Spaceflight 101 – Spacenews and beyond [online]. Dostupné na: <http://www.spaceflight101.com/tiangong-1-launch.html>.

³⁰ Chang'e 3-Mission Overview, Spaceflight 101 – Spacenews and beyond [online]. Dostupné na: <http://www.spaceflight101.com/change-3.html>.

³¹ China – Featured Missions, Spaceflight 101 – Spacenews and beyond [online]. Dostupné na: <http://www.spaceflight101.com/china.html>.

³² Súkromná spoločnosť SpaceX vypustila prvú komerčnú družicu, živé.sk, 4.12.2013 [online]. Dostupné na: <http://www.zive.sk/sukromna-spolocnost-spacex-vypustila-prvu-komercku-druzicu/sc-4-a-314129/default.aspx>.

bolo priniesť na ISS 400 kilogramov materiálu a priniesť na Zem 905 kilogramov nákladu z experimentov. Tento let však nie je považovaný za prvý let SpaceX, tým bol skúšobný let v roku 2011.³³

Ďalšou spoločnosťou je Orbital Sciences Corporation, ktorá 21.4.2013 vykonala úspešný pokusný let svojej nosnej rakety Antares a kozmickej lode Cygnus cieľom bolo simulované vynesenie nákladu do cieľovej výšky 258 km. V budúcnosti sa má spoločnosť zaoberať letmi na nízku obežnú dráhu Zeme a zásobovaním ISS.³⁴

Ďalšou skupinou sú spoločnosti, ktoré sa zaoberajú vesmírnou turistikou, ich cieľom je prepraviť pasažierov na obežnú dráhu Zeme, a poskytnúť im pocit v bezťažavom stave. Jedným z predstaviteľov týchto spoločností je napríklad spoločnosť Virgin Galactic, ktorá už úspešne vyvinula prototyp SpaceShip One a momentálne dokončuje SpaceShip Two. Cena jedného lístku by sa mohla pohybovať okolo 250 000 USD. Spoločnosť by už v blízkej budúcnosti mohla začať poskytovať svoje služby prvým záujemcom. Okrem nej v tejto oblasti podniká aj spoločnosť XCOR Aerospace so svojou loďou Lynx, ktorá by už mohla začať podnikáť na jar tohto roku.³⁵

5.4.2 Počet kozmických lodí

NASA momentálne nedisponuje letu schopnými loďami, dôsledkom ukončenia Space Shuttle programu, kedy došlo ku vyradeniu všetkých zostávajúcich raketoplánov NASA. V tejto oblasti namiesto NASA začali pôsobiť súkromné spoločnosti, ktoré sú na to podporované NASA. Týmito spoločnosťami sú napríklad SpaceX, ktorá disponuje nosnými raketami Falcon 1 a Falcon 9 okrem toho disponujú aj nosnou raketou Falcon Heavy, ktorá má za sebou skúšobný let. Okrem nosných rakiet má SpaceX aj kozmickú loď Dragon.³⁶ Ďalšou spoločnosťou pôsobiacou popri NASA je Orbital, ktorej sa už úspešne podarilo odskúšať nosnú raketu Antares a kozmickú loď Cygnus. Spoločnosť Boeing je tretou spoločnosťou, ktorá získala dotáciu od NASA na vývoj kozmických lodí, Boeing momentálne pracuje na vývoji kozmickej lodi s označením CST-100, ktorá by mala používať ako

³³ Prvý komerčný let vesmírnej lode Dragon úspešne odštartoval k ISS, žive.sk, 8.10.2012 [online]. Dostupné na: <http://www.zive.sk/prvy-komercny-let-kozmickej-lode-dragon-uspesne-odstartoval-k-iss/sc-4-a-304236/default.aspx>.

³⁴ Orbital Sciences odštartovali konkurenciu vo vesmíre, žive.sk, 22.4.2013 [online]. Dostupné na: <http://www.zive.sk/orbital-sciences-odstartovali-konkurenciu-vo-vesmire/sc-4-a-308592/default.aspx>.

³⁵ Virgin Galactic's Billionaire Founder Sir Richard Branson Takes Zero-G Flight, space.com, February 5, 2014, [online]. Dostupné na: <http://www.space.com/24574-richard-branson-zero-gravity-flight.html>.

³⁶ Internetová stránka SpaceX [online]. Dostupné na: <http://www.spacex.com/>.

nosné rakety Atlas V.³⁷ Momentálne tieto spoločnosti dokážu zabezpečiť prepravu nákladu na nízku obežnú dráhu. Pre prípad prepravy astronautov na ISS si NASA prenajíma ruské Soyuzy. Na vynášanie satelitov na obežnú dráhu a na inú kozmickú činnosť (okrem prepravy astronautov), NASA používa rakety typu Atlas a Delta.

Čo sa týka ESA, tak tá používa na svoje lety kozmické lode kategórie ATV, ich hlavnou úlohou je zásobovanie ISS. Okrem nich ESA disponuje aj raketami Vega.

Roskosmos na svoju činnosť využíva lode a z rodiny Soyuz. Ide o projekt, ktorý Ruská federatívna republika prevzala od ZSSR. Momentálne sú využívané lode typu Soyuz TMA-M.³⁸ Okrem kozmických lodí sú využívané aj rakety typu Proton, Angara. Roskosmos začal vyvíjať novú sériu kozmických lodí typu Rus-M avšak tento projekt bol v roku 2011 zastavený. Mal za úlohu nahradiť už dosluhujúce lode typu Soyuz.³⁹

CSNA používa na svoju činnosť pilotované kozmické lode z rodiny Shenzhou, ktoré sa svojím tvarom nápadne podobajú na ruské Soyuzy.⁴⁰ CSNA okrem kozmických lodí využíva aj rakety typu CZ.

5.4.3 Počet letov

V roku 2014 bolo doteraz uskutočnených 10 letov z toho bol 1 Indický, 2 lety súkromníkov (SpaceX a Orbital), 2 lety USA, 3 lety Rusko, 1 let Japonsko a 1 let bol Francúzsko-Nemecký (údaje platné ku 16.3.2014).⁴¹

V roku 2013 bolo uskutočnených 82 letov do vesmíru, z tohto počtu bolo 30 Ruských, po 14 mali USA a Čína, 4 lety mal Francúzsko Nemecký projekt, po 3 lety si pripísali Japonsko a India, 3 lety mala aj Ukrajina, po 1 lete mali ESA, Južná Kórea spolu s Ruskom, z 82 letov 5 uskutočnili súkromníci z toho SpaceX 3 a Orbital 2. Okrem toho z 82 letov 4 zlyhali a to 1 Ruský, 1 Ukrajinský, 1 Iránsky a 1 Čínsky.⁴²

V roku 2012 bolo vykonaných 78 letov do kozmického priestoru, z toho bolo 27 Ruských, 19 Čínskych, 11 letov USA, 7 letov Francúzsko-Nemecko, po 2 lety mali

³⁷ Boeing CST 100: Next Generation Spaceship, Space.com, January 21. 2013 [online]. Dostupné na: <http://www.space.com/19367-boeing-cst-100.html>.

³⁸ Článok o Soyuz - e [online]. Dostupné na: [http://en.wikipedia.org/wiki/Soyuz_\(spacecraft\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Soyuz_(spacecraft)).

³⁹ Rus-M [online]. Dostupné na: http://www.russianspaceweb.com/ppts_lv.html.

⁴⁰ Shenzhou 10 mission updates [online]. Dostupné na: <http://www.spaceflight101.com/shenzhou-10-mission-updates.html> a Shenzhou 9 mission updates [online]. Dostupné na: <http://www.spaceflight101.com/shenzhou-9-mission-updates.html>.

⁴¹ Zoznam vesmírnych štartov v roku 2014 [online]. Dostupné na: <http://kozmos.matak.sk/rakety/vsetky-starty/>.

⁴² Zoznam vesmírnych štartov v roku 2013 [online]. Dostupné na: <http://kozmos.matak.sk/rakety/vsetky-starty/?rok=2013>.

Japonsko, India a Ukrajina, po 1 lete mali KĽDR, ESA a Irán, z 82 letov 2 vykonali SpaceX. 3 lety zlyhali a to 2 Iránske a 1 KĽDR.⁴³

Okrem týchto súkromných letov - spoločnosť Virgin Galactic uskutočnila 17 letov na kozmickej lodi Spaceship One medzi rokmi 2003 až 2004.⁴⁴

⁴³ Zoznam vesmírnych štartov v 2012 [online]. Dostupné na:
<http://kozmos.matak.sk/rakety/vsetky-starty/?rok=2012>.

⁴⁴ K misiám Virgin Galactic pozri bližšie článok SpaceShipOne [online]. Dostupné na:
<http://en.wikipedia.org/wiki/SpaceShipOne>.

Význam súkromného sektora v súčasnej kozmickej činnosti

Podporou súkromných kozmických spoločností, najmä po roku 2012, NASA naznačila cestu, ktorou sa pravdepodobne v budúcnosti budú uberať aj ďalšie vesmírne vládne agentúry. V nasledujúcich rokoch sa pravdepodobne agentúry siahnu z nízkej obežnej dráhy Zeme a prenechajú ju súkromným spoločnostiam spolu s dopravou astronautov a zabezpečovaním vybavenia pre ISS. To umožní NASA a ostatným agentúram venovať sa iným projektom. NASA sa už pripravuje na projekty súvisiace s Marsom, cestami ku asteroidom. Projekty ako cesta k Marsu (Curiosity) a cesta k Jupiteru (Juno), ktoré už začali. Pravdepodobne sa NASA bude zaoberať aj okrajom Slnecnej sústavy, kde nadviaže na úspešne trvajúce projekty Voyager 1 a 2.

CSNA v tejto oblasti už dlhodobo plánuje cestu na Mesiac a uvažuje o vytvorení mesačnej základne. Roskosmos svojím projektom Mars 500 predznamenal úmysel pokúsiť sa poslať na Mars ľudskú posádku.

Momentálny význam súkromných spoločností možno pozorovať vo vesmírnej turistike a cestami na hranicu vesmíru, kde spoločnosti ako Virgin Galactic plánujú voziť cestujúcich za zážitkom z nulovej gravitácie. Z dlhodobého hľadiska, by takéto cesty mohli predznamenať vznik nového spôsobu dopravy, kde by spoločnosti dopravovali cestujúcich z jedného miesta na Zemi na druhé a počas cesty by vystúpili do výšky nad 100 kilometrov nad zemským povrchom. Tento spôsob letecko - kozmickej dopravy, by mohol mať za následok skrátenia cesty, úsporu času a paliva.

Druhú skupinu budú predstavovať spoločnosti ako SpaceX a Orbital, ktoré momentálne zabezpečujú vynášanie satelitov na obežnú dráhu Zeme. Okrem toho zabezpečujú aj zásobovanie ISS. Po zdokonalení svojich lodí, by mohli v blízkej budúcnosti zabezpečovať aj prepravu astronautov na ISS. V budúcnosti by sa k tomu mohla pripojiť aj zásobovanie a doprava astronautov na Mesiac poprípade na Mars. Je zrejmé, že v strednodobom a dlhodobom horizonte sa súkromné spoločnosti budú snažiť, aby sa vesmírna turistika stala bezpečným a cenovo prijateľným podnikateľským odvetvím. Keď sa ukáže, že tento spôsob dopravy už je dostatočne bezpečný, možno očakávať nárast počtu cestujúcich, čo bude mať za následok zníženie ceny (momentálne Virgin Galactic odhaduje cenu na 200 000 až 250 000 USD za jeden lístok za cestu na hranicu kozmického priestoru). Zníženie ceny by malo mať za dôsledok aj vstup nových spoločností do tohto odvetvia. Pri zdokonalení motorov je možné predpokladať, že tieto spoločnosti by sa neobmedzovali len na blízkych spoločníkov Zeme, ale je možné predpokladať vznik nového odvetvia a to medziplanetárnej turistiky. V súčasnosti technické možnosti obmedzujú súkromné spoločnosti na nízku obežnú dráhu Zeme.

Významný vplyv na kozmickú činnosť majú aj univerzity vykonávajúce kozmickú činnosť, ide o mnohé projekty, ktoré sú v spolupráci s vládnyimi vesmírnymi agentúrami (platí najmä pre USA, kde systém súkromného školstva je viac rozšírený). Táto spolupráca pomáha rýchlemu preneseniu nadobudnutých poznatkov, získaných pri technickej činnosti v kozmickom priestore do vzdelávacieho procesu. Okrem toho, univerzity často poskytujú granty na vedeckú činnosť, čo umožňuje mnohým vedcom na výskum a činnosť aj v spojitosti s kozmickým priestorom.

Význam sa nedá uprieť ani spoločnostiam zaoberajúcim sa vypúšťaním a prevádzkou satelitov. Je pravdepodobné, že počet súkromných satelitov v budúcnosti bude pribúdať. Už teraz zabezpečujú prenos televízneho a rádiového signálu. Okrem týchto oblastí pôsobia napríklad aj v prevádzke satelitnej komunikácie. Rozvoj tohto odvetvia priniesol ľuďom možnosť rýchleho celosvetového prenosu informácií. A ako také to malo za následok urýchlenie globalizácie. Okrem pôsobenia vo vyššie spomínaných odvetviach je možné predpokladať, že v budúcnosti budú poskytovatelia satelitného spojenia mať záujem aj o vstup do satelitného poskytovania internetového pripojenia. A to najmä so zvyšujúcou sa požiadavkou na rýchlosť a pokrytie internetového pripojenia.

5.5 Záver

Momentálne sa súkromný sektor podieľa na činnosti v kozmickom priestore len zanedbateľným podielom. Kým vysielanie súkromných satelitov na obežnú dráhu je už zaužívané, tak pokiaľ ide o samotné cesty súkromných spoločností do kozmického priestoru, tak tie ešte nie sú tak rozšírené.

Rozvojom súkromných letov do vesmíru je možné predpokladať aj výrazný nárast počtu súkromných satelitov a to z dôvodu, že doteraz túto činnosť zabezpečovali len vládne vesmírne agentúry, ktoré mali obmedzený počet letov do vesmíru a dosť veľkú časť týchto kapacít využívali na svoju vlastnú činnosť.

S postupom času budú súkromné vesmírne spoločnosti vytláčať vládne agentúry z činnosti v kozmickom priestore. Avšak s istotou sa dá povedať, že niektoré oblasti budú aj naďalej spadať do výlučnej činnosti vládnych agentúr. Za takéto oblasti je možné považovať napríklad bezpečnosť a obranu štátov.

Rozvoj súkromných vesmírnych spoločností okrem vplyvu na počet súkromných satelitov na obežnej dráhe, bude významné aj na sprístupnenie kozmického priestoru pre verejnosť. Rýchlosť sprístupnenia verejnosti je priamo úmerná technickému rozvoju a bezpečnosti takejto dopravy. Urýchliť rozvoj v tejto oblasti,

by mohol vstup nových súkromných investorov a rozšírenie podpory zo strany štátov.

S postupom času sa dá predpokladať nárast súkromných spoločností podieľajúcich sa na kozmickej činnosti, zatiaľ ešte ide o nerozvinutú oblasť, ale s veľkým potenciálom. V súčasnosti náklady na takúto činnosť sú obrovské, čo odrádza množstvo firiem na vstup do tejto oblasti. S technickým pokrokom a rozvojom v kozmickej činnosti je možné predpokladať zmenu.

6 KOZMICKÁ TURISTIKA A PERSPEKTÍVY JEJ ĎALŠIEHO ROZVOJA

Matúš Červený

6.1 Úvod

Vesmír ako neprebádaný, tajomný a nedotknutý priestor odjakživa lákal obyvateľov Zeme. Tak ako aj pri iných veciach, bolo len otázkou času, kedy ho ľudia začnú skúmať a neskôr, ako sa ukázalo, aj navštívia. Od prvých pokusov s bezpilotnými letmi sme sa postupne prepracovali k bodu, kedy sú tam vysielaní aj ľudia.

Keď je niečo mimo dosahu, väčšinou sú ľudia ochotní podstúpiť a zaplatiť hocičo, aby to zmenili a týmto smerom sa uberá aj komerčné využívanie kozmického priestoru. Okrem satelitov, ktoré určujú polohu, prenášajú signál sa objavuje aj v minulosti nepredstaviteľná a donedávna aj neznáma možnosť; lety do vesmíru, kde posádku tvoria bežní ľudia, vesmírni turisti.

Táto oblasť je pre obrovský počet ľudí veľmi lákavým zdrojom zisku a preto sa vývoj týkajúci sa prostriedkov, ktorými sa platiaci zákazníci dopravujú do kozmického priestoru,¹ deje obrovskou rýchlosťou. Rok 2001 sa stal prelomovým pre kozmickú turistiku z dôvodu prvej návštevy Medzinárodnej vesmírnej stanice človekom, ktorý nebol kozmonautom z povolania, ale americkým podnikateľom.² Následný vývoj len poukázal na nevyhnutnosť rozšíriť právnu úpravu týkajúcu sa iba štátov, ktoré vesmír lákal väčšinou z dôvodu vedeckého bádania, na súkromné osoby, ktoré to robia hlavne kvôli vidine peňazí.

Keďže sa počet poskytovateľov takýchto letov zväčšuje a vzdialenosť k ich cieľu zmenšuje, musíme sa venovať otázkam spojeným s posádkou kozmickej lode, výkonu jurisdikcie na jej palube, ich registrácie a prípadnej zodpovednosti, ktorej by museli čeliť pri spôsobení škody.

6.2 Od počiatkov k súčasnej právnej úprave

Tvorba právnej úpravy, ktorá sa vzťahuje na vesmír sa spája s rokom 1957 a prvým letom do vesmíru, ktorý uskutočnil vtedajší ZSSR a ich Sputnik. Po ňom nasledovali ďalšie lety, ktoré len potvrdili nevyhnutnosť právnej úpravy, ktorá by

¹ Podľa čl. 1 Dohovoru o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru a na jeho účely pojem kozmický objekt zahŕňa okrem súčastí kozmického objektu aj dopravný prostriedok kozmického objektu a jeho častí. Z názvu Dohovoru, je možné aplikovať tento pojem aj na kozmické lode, ktoré sa nedostanú na obežnú dráhu zeme, no v kozmickom priestore sa pohybujú. Okrem osôb, ktoré navštívili v rámci vesmírneho turizmu Medzinárodnú vesmírnu stanicu, ostatní potenciálni vesmírni turisti nedosiahnu obežnú dráhu Zeme, lebo komerčné lety, ku ktorým tieto spoločnosti smerujú budú mať charakter suborbitálnych letov.

² Slovné spojenia kozmická turistika a vesmírny turizmus budeme používať ako synonymá.

bola záväzná pre štáty aby sa predišlo zneužitiu ich postavenia a prípadného náskoku v technickom bádani. Ako sa zvyšoval počet vesmírnych letov, zvyšovali sa aj vedomosti, diskusie a spôsoby nazerania na tento nový priestor. Hoci názor na jeho hranicu nie je prijatý všetkými štátmi, ktoré lety do kozmického priestoru vykonávajú, napríklad USA, podľa väčšiny prijatého názoru sa nachádza nad výškou cca. 100 km nad povrchom zeme (presnejšie hladinou mora) a je to najvyššie položená rovina, v ktorej ešte nosná sila vzduchu umožňuje lietadlám pohyb dopredu.³ Nazýva sa tiež Kármánova hranica podľa americko-maďarského fyzika a inžiniera Theodora Von Karmana, ktorý výšku navrhol.⁴

Okrem takéhoto *priestorového* nazerania na určenie hranice medzi vzdušným a kozmickým priestorom existuje iný pohľad na danú problematiku. Pre toto *funkcionalistické* nazeranie nie je dôležitá nadmorská výška, ale účel a povaha vykonávanej činnosti.⁵

Je potrebné zvýrazniť podobnosť vo vývoji úpravy vzdušného a kozmického priestoru. Podnety, ktoré viedli k tvorbe právne záväzných pravidiel smerovaných k osobám využívajúcim daný priestor, boli totožné, a síce prvé lety a ich zvyšujúci sa počet. Rovnako, ako v minulosti vzdušný priestor hľadal právnu úpravu v námornom práve, pri kozmickom priestore boli snahy o použitie už existujúcej úpravy vzdušného priestoru. Podobnosť však pokračuje aj v tom smere, že nebolo možné aplikovať jednu právnu úpravu na obidva, v súčasnosti už inak vymedzené priestory.

Nazeranie na kozmický priestor sa uberalo iným smerom hlavne v základnej otázke, výkonu štátnej suverenity. Čl. 1 **Zmluvy o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru vrátane Mesiaca a iných nebeských telies (1967)** stanovuje medzinárodný režim kozmického priestoru a nebeských telies,⁶ tak že sú slobodne prístupné pre výskum a využívanie všetkými štátmi bez diskriminácie, na základe rovnosti, podľa medzinárodného práva a bez ohľadu na stupeň ich hospodárskeho a vedeckého vývoja.⁷

Vzhľadom na to, že právna úprava bola potrebná nasledovalo vytvorenie Komisie pre mierové využívanie kozmického priestoru patriacej pod Organizáciu

³ ČEPELKA, Č., ŠTURMA, P.: Mezinárodní právo veřejné, 761 s., 1. vydanie, Praha: EUROKODEX Bohemia, 2003, ISBN 80-86432-57-2, s. 292.

⁴ FERNÁNDES DE CÓRDOBA S., Sanz: 100km Altitude Boundary for Astronautics, FAI.org [online]. Dostupné na: <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics>.

⁵ HOBE, S., GOH, G., NEUMANN, J.: Space tourism activities - emerging challenges to air and space law?, Journal of space law, Volume 33, Number 2, Institute of Air and Space Law, University of Cologne, Germany, str. 362

⁶ Ďalej len Kozmická zmluva.

⁷ Vyhláška MZV č. 40/1968 Zb.

Spojených národov, ktorá postupne prichádzala s prvými právne záväznými pravidlami týkajúcimi sa kozmického priestoru.

Prvým dokumentom bola **Deklarácia právnych zásad, ktorými sa spravuje činnosť štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru (1963)**.

Ďalšie v poradí boli zmluvy a dohovory, ktoré dnes tvoria základ právnej úpravy kozmického priestoru, a to najmä **Zmluva o zásadách činnosti štátov pri výskume a využívaní kozmického priestoru a vrátane Mesiaca a iných nebeských telies (1967)**, inak známa ako Kozmická zmluva. Obsahovala záväzné zásady pri činnosti štátov v kozmickom priestore.⁸

Po nej nasledovala **Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru (1967)**. Tá upravovala povinnosť zmluvných štátov pomôcť v prípadoch v nej vymedzenom a oznámiť tieto udalosti určitým subjektom.

Zodpovednosť spôsobenú v súvislosti s využívaním kozmického priestoru upravoval **Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi (1972)**.

Veľmi dôležitým bol taktiež **Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru (1975)**, ktorý, ako z názvu vyplýva, reguloval registráciu takýchto objektov.

Ako zatiaľ posledná bola prijatá **Dohoda o činnosti štátov na Mesiaci a iných nebeských telesách (1979)**.

Udalosť, kvôli ktorej všetok rozruch okolo komerčného cestovania nad hranicu vzdušného priestoru začal, bol pobyt Dennisa Tita na Medzinárodnej vesmírnej stanici. Na ňu sa dopravil prostredníctvom kozmickej lode Sojuz TM-32 a na Zem sa vrátil pristátím v Kazachstane.⁹ Od tohto prvého turistického výletu do kozmického priestoru v roku 2001 sa myšlienka súkromných komerčných letov rozšírila.

Zvýšil sa počet spoločností, ktoré chcú za určitú sumu poskytovať takéto lety, čo smerovalo aj k zisteniu, že právna úprava navrhnutá v období súperenia štátov o prvenstvo vo vesmíre nebude postačujúca na komerčné využívanie vesmíru.

6.3 Kto je vesmírny turista ?

⁸ KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 350.

⁹ WALL, M.: First Space Tourist: How a U.S. Millionaire Bought a Ticket to Orbit, Space.com, 27. April, 2011 [online]. Dostupné na: <http://www.space.com/11492-space-tourism-pioneer-dennis-tito.html>.

*Kozmonaut. Astronaut. Taikonaut.*¹⁰ Všetky tieto pojmy sú až na etymologické hľadisko veľmi podobné. V širšom zmysle označujú osobu, ktorá je, alebo bola, vo vesmíre, teda kozmickom priestore.¹¹ V užšom zmysle sa ním rozumie profesionálny kozmonaut, teda napríklad pilot vesmírnej lode. Taktiež má podstúpiť výcvik spojený s výkonom tejto činnosti.

Osoba s takým pomenovaním ani nemusí mať v kozmickom priestore strávený nejaký minimálny počet hodín. Tým chceme povedať, že kozmonautom by na základe širšieho vymedzenia, mal byť každý kto strávi v kozmickom priestore čo i len jednu sekundu a podľa tohto bude mať rovnaké označenie ako osoba, ktorá tam po sčítaní všetkých letov strávila cez 2 roky.¹²

Kozmická zmluva považuje kozmonautov za *veľvyslancov ľudstva*, čo podľa nášho názoru smeruje k znižovaniu hodnoty a exkluzívnosti toho pomenovania, resp. k nemu smerovať bude, vzhľadom na zvyšujúci sa počet osôb, ktoré si za let do vesmíru na určité obdobie zaplatili. Pokiaľ by sami nemali záujem, nikto by ich nenútil robiť pokusy v rámci vedeckého bádania, ani nijak ináč prispieť k výskumu vesmírneho priestoru.

Čo sa týka výcviku, ktorý musí podstúpiť každý, kto sa chystá na let do kozmického priestoru, ten sa môže značne líšiť. Rozdiely sú také kontrastné, že ak pri spoločnosti Space Adventures¹³, ktorá ponúka pobyt na Medzinárodnej vesmírnej stanici je potrebný 6-mesačný výcvik, pri Virgin Galactic sa týždňová doba v určitých prípadoch môže skrátiť len na 3 dni¹⁴. Kto ale určí koľko času stráveného výcvikom pred letom do kozmu je dostatočný a primeraný na to, aby sa niekto mohol nazvať kozmonautom? Možnosť sa tvorí v podobe iného pomenovania *pasážieri kozmického letu*.¹⁵ Čo sa týka turistických letov na Medzinárodnú vesmírnu stanicu, tak tá má vymedzené, že turista je *hostujúcim členom posádky*.¹⁶ Dokým sa nevymedzia pojmy vesmírneho turizmu, nebude

¹⁰ V tomto príspevku sa pre zachovanie jednotnosti a jednoduchosti bude používať len pojem kozmonaut.

¹¹ SCHLOCHAUER, H.-J., Arbitration, in: R. Bernhardt (ed.), Encyclopedia of Public International Law, Instalment 1 (1981), str. 13.

¹² Sergei Konstantinovich Krikalev je držiteľom svetového rekordu. V kozmickom priestore strávil 803 dní, 9 hodín a 39 minút [online]. Dostupné na: www.jsc.nasa.gov/Bios/htmlbios/krikalev.html.

¹³ Spacewalk, Space Adventures.com [online]. Dostupné na: <http://www.spaceadventures.com/indexcfm?fuseaction=orbital.Spacewalk2>.

¹⁴ Training, Virgin Galactic.com [online]. Dostupné na: <http://www.virinalgalactic.com/overview/training/>.

¹⁵ Tieto pojmy, ako aj v iných prípadoch, nie sú záväzne vymedzené, takže ich použitie je len na znázornenie situácie týkajúcej sa vesmírnych turistov.

¹⁶ The Principles Regarding Processes and Criteria for Selection, Assignment, Training and Certification of ISS (Expedition and Visiting) Crewmembers, November 2001 [online]. Dostupné na: <http://www.spaceref.com/news/viewstr.html?pid=4578>.

jasné, či pasažieri turistickej kozmickej lode majú nárok na pomoc ako kozmonauti podľa Kozmickej zmluvy. Bývalý sudca Medzinárodného súdneho dvora sa vyjadril v zmysle, že ak sa má pomoc kozmonautom chápať ako prejav ľudskosti, tak je nepochybné, že aj turistom by mala byť poskytnutá rovnaká pomoc.¹⁷ Pokiaľ budeme na tieto osoby nazerať zo širšieho hľadiska ako na kozmonatov, bude ich chrániť **Dohoda o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru (1967)**. Pojmy vzniknuté v poslednom období vývoja vesmírneho turizmu musia byť vymedzené čo najpresnejšie. Dovtedy, podľa nášho názoru, všetci ľudia na palube kozmického lietadla budú prechodom cez Kármánovu hranicu a získaním postavenia *kozmonauta* alebo už len z dôvodu, že sú na palube kozmickej lode a teda *pasažiermi*, získavajú s tým spojené príslušby poskytnutia všemožnej pomoci v prípade nehody, tiesne alebo núdzového pristátia na území iného zmluvného štátu alebo na šírom mori¹⁸ a tiež ochranu podľa Kozmickej zmluvy.

Kto patrí k posádke však zmluvy nevymedzujú, takže sa znova vytvára medzera, ktorú bude musieť nasledujúca právna úprava zobrať do úvahy. Rozumie sa týmto pojmom len pilot, ktorý vedie kozmické plavidlo ako v leteckom práve? Patria k nej aj pasažieri, ktorí nijako neprispievajú k chodu kozmickej lod? Vzhľadom na rozšírené používanie pojmov v širšom zmysle existuje možnosť, že pri právnej úprave vesmírneho turizmu, ktorú sme tu použili, by sa medzi posádku mohli radiť aj pasažieri.

6.4 Kozmické lode ako kozmické objekty

Lety do vesmíru sa nemôžu vykonávať prostredníctvom akéhokoľvek dopravného prostriedku. Na to, aby konkrétny stroj dokázal splniť náročnú úlohu a dopraviť svoju posádku až cez hranicu 100 km nad hladinou mora, musí byť technicky mimoriadne vyspelý. To je tiež dôvodom, prečo sa vesmírny turizmus nerozvíja takou závažnou rýchlosťou, hoci je samozrejmé, že prvé spoločnosti, ktoré svoje sľuby budú schopné plniť nebudú mať núdzu o zákazníkov ako prví na trhu. Venuje sa mu obrovské množstvo času pri snahe nájsť najefektívnejšie spôsoby stavby týchto plavidiel, aby boli bezpečné a zároveň spôsobilé na opakované použitia. Situáciu ohľadom pojmu *kozmickej objekt* upravuje **Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru (1978)**. Spočiatku by sa mohlo zdať, že podľa neho by sa kozmické lode určené na

¹⁷ LACHS, M., The law of outer space, Leiden: Sijthoff (1972), str. 72.

¹⁸ Čl. 2 Dohody o pomoci kozmonautom a ich návrate a o vrátení predmetov vypustených do kozmického priestoru.

komerčné lety¹⁹ neradili pod túto kategóriu. Kam potom kozmickú loď zaradiť (na alebo nad orbit)? Na základe všeobecne chápaného vymedzenia kozmickej lode ako vozidla, ktorého účel je smerovaný k letu v kozmickom priestore,²⁰ hoci len pod orbitom, musíme pod pojem *kozmickej objekt* zahrnúť aj *kozmickej loď*, na ktorej sa majú prepravovať turisti. Smerovanie využitia kozmickej lode je možné vyvodiť už z viet, ktorými spoločnosti lákajú zákazníkov na nezabudnuteľné výlety do vesmíru. Kozmická loď teda je kozmickým objektom, no problémom by mohla byť jej konštrukcia. Príkladom je spojenie *WhiteKnightOne* a *SpaceShipOne* alebo *WhiteKnightTwo* a *SpaceShipTwo*, ktorá je jej novším modelom, patriacich spoločnosti *Virgin Galactic*. Tá je pravdepodobne budúcou veľmocou v poskytovaní zájazdov do kozmického priestoru.²¹

Ich zariadenie sa skladá z dvoch častí, ktoré sa počas letu separujú a nad Kármánovu hranicu pokračuje len jedna. *WhiteKnightTwo* je vozidlo, ktoré sa pohybuje len vo vzdušnom priestore na vynesenie *SpaceShipTwo*,²² ktoré už na základe svojho raketového pohonu pokračuje zo zhruba 15 kilometrovej výšky až nad hranicu vzdušného priestoru s posádkou 6 platiacich zákazníkov a 2 pilotov.²³ Vzhľadom na využitie *WhiteKnightTwo* je otázne ako takýto dopravný prostriedok registrovať, keď už ho radíme medzi kozmické objekty.

Existuje ešte jeden spôsob dopravy turistov nad hranicu kozmického priestoru. Jej podstatou je let zariadenia, ktoré tvorí telo a kapsula na jeho konci. Po dosiahnutí určitej výšky sa kapsula oddelí a na krátky čas pokračuje sama. Následne sa vráti na povrch Zeme nezávisle od rakety.²⁴ Na takéto zariadenie by sa podľa funkcionalistického prístupu mala aplikovať iba úprava pre kozmické objekty.

V čl. 2 Dohovor o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru prikazuje ich registráciu.²⁵ *WhiteKnightTwo* však podľa súčasného používania

¹⁹ Tie budú suborbitálne čo znamená . že sa nedostanú na orbit alebo nad neho ako to upravuje uvedený Dohovor.

²⁰ WASSENBERGH, H.A: Principles of Outer Space law in Hindsight, Kluwer Academic Publishers, 1991, ISBN: 0444862420, str. 52.

²¹ Virgin Galactic's vehicles – Spaceships overview [online]. Dostupné na: <http://www.virgingalactic.com/overview/spaceships/>.

²² Má byť registrované podľa platnej úpravy leteckého práva.

²³ HOBE, S., GOH, G., NEUMANN, J.: Space tourism activities - emerging challenges to air and space law?, Journal of space law, Volume 33, Number 2, Institute of Air and Space Law, University of Cologne, Germany, str. 364. Na túto časť by sa mala vzťahovať úprava kozmických objektov až po pristátie na povrchu Zeme.

²⁴ Ibid, str. 360. Autor zdroja pokračuje, že takéto zariadenia sa v čase písania jeho príspevku nezostrojovali.

²⁵ Uverejnené v Zbierke zákonov č. 130/1978 Zb.

pojmu *kozmickej objekt* medzi ne radiť nemôžeme, no súčasne je nevyhnutné, aby pri letoch *SpaceShipTwo* do kozmického priestoru, bol súčasťou tohto procesu.²⁶

Tým pádom je otázne, či tento konkrétny typ registrovať alebo neregistrovať podľa vyššie spomenutého dohovoru a taktiež dokazuje, že sa pri tvorbe úpravy kozmických letov ešte nemyslelo na všetky prípady a isté nedostatky existujú. Niektoré štáty kvôli lepšiemu prehľadu začali využívať tiež systém licencií na komerčné aktivity v kozmickom priestore, ktoré zahŕňajú aj kozmické lety.²⁷

6.5 Jurisdikcia

S registráciou súvisí aj určenie subjektu, ktorý bude mať jurisdikciu nad loďou a vlastnícke právo k nej. Ak ďalšie spoločnosti budú nasledovať príklad *Virgin Galactic*, je otázne aký právny režim sa bude uplatňovať na palube lode s posádkou, ktorá sa na nej nachádza, vzhľadom na rozličné možné nazerania. Bez ohľadu na to, či je potrebné kozmickú loď vo vypúšťajúcom štáte²⁸ registrovať, bude činnosť nevládnej inštitúcie súvisiacej s kozmickými letmi povoľovať a kontrolovať štát.²⁹ V prípade, že sa na vypustení kozmickej lode nepodielá len jeden štát, dohodnú sa a určia ktorý z nich bude štátom registrácie, tým však neurčujú kto bude mať jurisdikciu nad loďou a jej posádkou.³⁰

Ako sme už skôr spomínali, pokiaľ bude konkrétny typ kozmickej lode chápaný ako kozmický objekt, štát, z územia či zariadenia ktorého je kozmický objekt vypustený zaregistruje kozmický objekt tak, že ho zapíše do príslušného registra, ktorý bude viesť na ten účel.³¹ V prípade *Virgin Galactic* je možné chápať ako kozmický objekt len časť *SpaceShipTwo*, ktorá by bola registrovaná až okamihom odpojenia sa od *WhiteKnightTwo*.

Okrem tejto vnútroštátnej registrácie vyššie spomínaný **Dohovor z roku 1975** zaviedol aj povinnú registráciu kozmických objektov na medzinárodnej úrovni. Medzinárodný register vedie generálny tajomník OSN. Údaje z vnútroštátneho registra ako sú identifikačné údaje objektu, údaje vypúšťajúceho štátu, registračné čísla objektu, miesto a čas vypustenia, účel, kvôli ktorému do kozmického

²⁶ Podľa čl. 17 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve 1944 (uverejnený pod číslom 147/1947 Zb.) by mal *WhiteKnightOne* alebo *WhiteKnightTwo* štátnu príslušnosť toho štátu, kde by bol zaregistrovaný.

²⁷ GERHARD, M., *Nationale Weltraumgesetzgebung*, Cologne, 2002, str. 37 a nasl.

²⁸ Podľa čl. 1 Dohovoru o registrácii objektov vypustených do kozmického priestoru a na jeho účely vypúšťajúci štát znamená: 1) štát, ktorý vypúšťa alebo obstaráva vypustenie kozmického objektu a 2) štát, z územia či zariadenia ktorého je kozmický objekt vypustený.

²⁹ KLUČKA, J.: *Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť)*, 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 352.

³⁰ Pozri kapitolu 2. Kto je vesmírny turista?

³¹ Uverejnené v Zbierke zákonov č. 130/1978 Zb. Štáty si samostatne určia ktorý orgán alebo inštitúcia ma register viesť.

priestoru smeruje a pod., sa taktiež oznamujú aj medzinárodnému registru.³² Na štát registrácie danej kozmickej lode sa viaže aj výkon jurisdikcie, keďže si zmluvný štát podľa Kozmickej zmluvy zachováva jurisdikciu nad kozmickým objektom a celou jeho **posádkou** po celý čas, kedy sa nachádza v kozmickom priestore až pokým nepristane na Zemi.³³ Ako sme už spomínali, čo je *posádkou* zmluvy, ktoré by sa vzťahovali na vesmírny turizmus, nevymedzujú. Podľa leteckého práva to sú osoby, ktoré obsluhujú lietadlo počas letu. Znovu sa teda vytvára medzera, ktorú bude musieť nasledujúca právna úprava zobrať do úvahy. Existuje ešte možnosť, ktorá sa však v súčasnosti môže uplatniť len pri nadorbitálnych letoch. Je ňou vstup do kozmického objektu iného vypúšťajúceho štátu, resp. štátu v ktorom je registrovaný. Týmto okamihom, by sa turista dostal pod jurisdikciu aj tohto štátu a keďže jurisdikciu štát registrácie získava na celé obdobie pobytu v kozmickom priestore, by bol pod jurisdikciou dvoch štátov.³⁴ V prípade Medzinárodnej vesmírnej stanice existuje protokol, ktorý upravuje správanie na jej palube.

6.6 Zodpovednosť

Pri kozmických letoch Kozmická zmluva pozná dva druhy zodpovednosti. Kozmická zmluva stanovila pre zmluvné štáty povinnosť niest' **zodpovednosť za protiprávne správanie**, ktoré spočíva v porušení pravidiel prieskumu a využívania kozmického priestoru vrátane Mesiaca iných nebeských telies.

Pokiaľ túto činnosť bude vykonávať medzinárodná organizácia, tak zodpovednosť sa bude solidárne uplatňovať voči nej a jej členským štátom. Podľa čl. 7 vyššie spomenutej zmluvy každá zmluvná strana, ktorá vypúšťa objekty do kozmického priestoru, alebo z územia, alebo zo zariadenia ktorej boli takéto objekty vypustené nesie **zodpovednosť za škody**, ktoré takto spôsobila druhej zmluvnej strane, jej fyzickým alebo právnickým osobám na Zemi, vo vzdušnom priestore alebo v kozmickom priestore vrátane Mesiaca a iných nebeských telies. Za škody spôsobené na zemskom povrchu alebo lietadlám vo vzdušnom priestore nesú absolútnu zodpovednosť. Pri škodách iného charakteru by vznikla zodpovednosť vypúšťajúceho štátu len v prípade zavinenia.³⁵

³² KLUČKA, J.: Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť), 2. vydanie, Bratislava: IURA Edition, 2011, s. 355.

³³ Čl.8 Kozmickej zmluvy.

³⁴ Samozrejme za okolností pri ktorých by štát registrácie kozmického objektu, na ktorom sa turista dostal do kozmického priestoru a štát, v ktorom je registrovaný kozmický objekt, ktorý navštívil, neboli totožné.

³⁵ POTOČNÝ, M., ONDŘEJ, J.: Medzinárodné právo veřejné: zvláštní část - Vyd. 5. - Praha: C.H. Beck, 2006. - xxii, 511 s. - (Beckovy právnické učebnice), ISBN 80-7179-536-4, str. 167.

Okrem škody tretím stranám však samozrejme môže vzniknúť aj inde.³⁶ Pasažieri ako jedna zo zmluvných strán predsa taktiež môžu utrpieť ujmu počas letu. Tu sa líšia dva právne režimy.³⁷

Pokiaľ by škoda vznikla na palube *WhiteKnightTwo*, ktorá, ako sme už spomenuli, je palubou lietadla a nie kozmického objektu, posudzovalo by sa to podľa **Dohovoru z Montrealu**.³⁸ To sa však nevzťahuje na kozmický objekt, ktorým je *SpaceShipTwo* hneď po odpojení a zahájení vlastného letu nad hranicu vzdušného priestoru. Na ten sa bude aplikovať **Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi**.³⁹

6.6.1 Škoda vzniknutá pasažierom kozmického letu

Podľa čl. 6 Kozmickej zmluvy vypúšťajúci štát zodpovedá aj za škodu spôsobenú mimovládny subjektom, čo dopĺňa aj **čl. 3 Dohovoru o zodpovednosti**, na základe ktorého by si pasažieri mohli nárokovať náhradu škody voči vypúšťajúcemu štátu, pokiaľ škodu nespôsobil on.⁴⁰

Podľa ustanovení tohto **Dohovoru** však štát nezodpovedá za škodu vzniknutú príslušníkom vypúšťajúceho štátu (občan usa v lodi z usa) a občanom iného ako vypúšťajúceho štátu, na palube kozmického objektu ktorého sa nachádzajú, v čase kedy sa zúčastňovali na riadení daného kozmického objektu od okamihu štartu⁴¹ kedykoľvek až po jeho klesanie.⁴²

Týmto sú zmluvné štáty vlastne zbavené zodpovednosti voči posádke turistického letu do vesmíru, pokiaľ by ju tvorili ich občania alebo nejakým spôsobom zasahovali do chodu kozmickej lode. Môže sa to zdať prísne vymedzenie voči osobám, ktorým sa pri takýchto letoch stávajú rôzne úrazy. Keďže nepilotujú dané lietadlo, dalo by sa to chápať ako správanie, ktoré nespĺňa podmienku na vyňatie spod zodpovednosti štátu. Na druhej strane, práve výška a proces, ktorým sa do nej dopraví je dôvodom, prečo by vypúšťajúce štáty nemali mať taký veľký rozsah zodpovednosti. Pasažieri predsa musia predvídať istý stupeň

³⁶ Tú by upravoval Dohovor o škodách spôsobených tretím osobám na zemi (1952) [online]. Dostupné na: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf>.

³⁷ Budeme používať príklad *SpaceShipTwo* a *WhiteKnightTwo*, vzhľadom na to, že *Virgin Galactic* pravdepodobne bude prvým poskytovateľom suborbitálnych kozmických letov, pričom sa bude jedna kozmická loď používať opakovane.

³⁸ Dohovor o zjednotení určitých pravidiel medzinárodnej leteckej prepravy (1999) [online]. Dostupné na: http://dgca.nic.in/int_conv/Chap_XXI.pdf.

³⁹ Uverejnený pod č. 58/1977 Zb. Ďalej len Dohovor o zodpovednosti.

⁴⁰ Dohovor o medzinárodnej zodpovednosti za škody spôsobené kozmickými objektmi [online]. Dostupné na: http://www.oosa.unvienna.org/pdf/publications/ST_SPACE_061Rev01E.pdf.

⁴¹ Odpojenie *SpaceShipTwo* od *WhiteKnightTwo*.

⁴² Ibid, čl. 7.

nebezpečenstva, ktorý podstúpia pri lete takejto povahy. Zodpovednosť štátov aj za tieto prípady je podľa nás neprimeraná svojim rozsahom.

6.6.2 Škoda vzniknutá tretím osobám

Za škodu spôsobenú druhému štátu zodpovedá vypúšťajúci štát podľa **Dohovoru o zodpovednosti** absolútne. Upravená bude situácia, kedy si štát na ktorého strane vznikla škoda, nárokuje voči vypúšťajúcemu štátu, ktorého kozmický objekt škodu spôsobil, jej náhradu.

Existuje však možnosť, kedy by vypúšťajúci štát mohol nárokovať náhradu škody voči inému subjektu. Ním by bol štátny občan vypúšťajúceho štátu, ktorý je zodpovedný za vznik škody. Takýto postup by sa mohol použiť len za predpokladu, že vnútroštátne právo takýto postup povoľuje.

6.7 Poistenie proti škode vzniknutej pri kozmických letoch

Nie je potrebné prízvukovať nebezpečenstvo, ktoré je prítomné pri kozmických letoch. Či už je to priamy let za hranice vzdušného priestoru až na obežnú dráhu, prípadne nad ňu, alebo jeho prvá fáza končí ešte Kármánovou hranicou a tam sa posádka dopraví iným dopravným prostriedkom. Pred poskytovateľmi súkromných komerčných letov do vesmíru teda stojí neľahká úloha. Musia presvedčiť možných zákazníkov, že pri vzniku problému sa nemusia báť rizika, lebo tie ho preniesú na poisťovateľa.⁴³

Vzhľadom na nedostatok právnej úpravy a praktických skúseností je však pri suborbitálnych letoch ťažké vymedziť úplný rozsah nebezpečenstiev. Je tiež možné očakávať, že rôzne typy dopravných prostriedkov, ktoré turistické spoločnosti budú používať nebudú spoľahlivé v plnej miere a objavia sa nedostatky, ktoré pri ich vývoji bez praxe nemohli odhaliť.⁴⁴

Napriek tomu, že *Virgin Galactic* neholdá prvý komerčný let vykonať pokým mu nebude predchádzať 50 skúšobných, je poistenie veľmi dôležitým prvkom pri výkone takejto činnosti. Naviac, *SpaceShipTwo* používa raketovú technológiu, ktorá je nebezpečná sama o sebe.⁴⁵

Tak, ako aj pri úprave jurisdikcie, zodpovednosti alebo právneho postavenia týkajúceho sa výletov do vesmíru, bude potrebné prísť s novou právnou úpravou doteraz neupravovaných situácií. Existuje však výnimka v podobe Commercial

⁴³ VAN OIJHUIZEN GALHEGO ROSA, A-C., *Aviation or space policy: New challenges for the insurance sector to private human access to space*, Air and Space Law 2009-2010, Leiden University, Netherlands, 12. January 2013, str. 1.

⁴⁴ Ibid, str. 2.

⁴⁵ Ibid, str. 4.

Space Launch Amendments Act (CSLAA) úpravy z roku 2004, ktorá sa vzťahuje na územie Spojených štátov amerických. Určila, že vesmírni turisti budú cestovať do vesmíru po informovaní o možnom nebezpečenstve, na vlastné riziko, čo ešte musia potvrdiť informovaným súhlasom.⁴⁶ V súlade s ňou, podpisom súhlasia, že v prípade vzniku škody nebudú požadovať jej náhradu od poskytovateľa letu alebo štátu.

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva sa už v roku 2008 chystala záväzne upraviť *suborbitálne dopravné prostriedky*, no v roku 2011 tieto snahy boli z rozpočtových dôvodov pozastavené.⁴⁷ Úpravy boli ponechané na vnútrošátne právne poriadky a k roku 2011 neboli pojmy *suborbitálne lety* alebo *súkromná kozmická loď* ako také záväzne vymedzené ani v jednom z európskych štátov. V Európe neexistuje povinné poistenie pasažierov pri kozmických letoch, pretože normy jednoducho neobsahujú úpravu súkromných letov do kozmu. Je možné, že v budúcnosti bude úprava nasledovať vzor Spojených štátov amerických a informovaného súhlasu.⁴⁸ V súvislosti s poistením pasažierov by sme ešte radi vyzdvihli snahu poskytovateľov poistení doplniť medzery. Na mysli máme poisťovňu *Allianz General*, ktorá v novembri 2011 prišla s poistením pre budúcich zákazníkov Virgin Galactic.⁴⁹

6.8 Perspektívy ďalšieho rozvoja kozmickej turistiky

Vesmírny turizmus bude v blízkej budúcnosti novým fenoménom vo svete. To je isté, už len z dôvodu ľudskej zvedavosti. Na druhej strane vzťahu medzi turistom a poskytovateľom suborbitálnych, alebo dokonca nadorbitálnych letov, stojí súkromná spoločnosť, ktorá bude chcieť využiť šancu na zisk. To sa javí ako prvý znak a hlavný dôvod vzniku problémov v právnej úprave takýchto letov. Právne záväzné dokumenty, ktoré sú v súčasnosti platné už nemajú obsah, ktorý by dokázal pokryť všetky subjekty, ich vzťahy a situácie spojené s novým spôsobom využívania kozmického priestoru.

⁴⁶ Commercial Space Launch Amendments Act of 2004 [online]. Dostupné na: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ast/media/PL108-492.pdf.

⁴⁷ MARCIACQ, B. e.a., Accommodating sub-orbital flights into the EASA regulatory system, 3rd IAASS Conference, 2008.

⁴⁸ MAASON-ZWAAN, T., Liability and Insurance for Suborbital Flights in Proc. of '5th IAASS Conference "A Safer Space for a Safer World"', Versailles, France (ESA SP-699, January 2012) 978-92-9092-263-6.

⁴⁹ Allianz Global Assistance and the International Space Transport Association (ISTA) partners in space tourism industry, November 2011 [online]. Dostupné na: http://www.allianz-global-assistance.com/corporate/media/press-releases/Allianz-Global-Assistance-and-International-Space-Transport-Association-partners-in-space-tourism-industry.aspx#.U1IWlfl_srU.

Hlavné problémy sa prejavujú napríklad pri vymedzovaní dopravných prostriedkov a ich registrácii; určovaní právneho postavenia vesmírnych turistov, ktoré je rozhodujúce kvôli následkom, ktoré sú na neho viazané a právnom režime dopravných prostriedkov vzhľadom na nové technológie, ktoré sa pri ich letoch využívajú. Taktiež je dôležité poukázať na absenciu technických požiadaviek na lode, ktoré majú vyniesť ľudí do takých výšok, že boli donedávna známe len hŕstke z nich.⁵⁰ Ďalším krokom k vytvoreniu fungujúceho systému súkromných letov nad hranicu vzdušného priestoru by preto mala byť nová, alebo aspoň dopĺňajúca úprava tohto odvetvia.

6.9 Záver

K štátom, ktoré kedysi boli jedinými subjektmi schopnými dopraviť človeka nad hranicu vzdušného priestoru sa onedlho pripoja aj súkromní poskytovatelia turistických zážitkov. Ako príklad môže poslúžiť aj občan Slovenskej republiky, Róbert Vokál, ktorý ako jeden z dvadsiatich troch cestujúcich vyhral miestenku v suborbitálnom lete. Súťaž organizovala spoločnosť, ktorá je známym výrobcom pánskej kozmetiky a let by mala zrealizovať spoločnosť XCOR Aerospace.⁵¹ Podľa skutočnosti, že záujem o kozmickú turistiku je obrovský a lety ešte nezačali je na mieste otázka, či ich možno dokonca nahradiť. Pokrok spojený s týmto komerčným využívaním kozmického priestoru sa však nedá uskutočniť bez adekvátnej právnej úpravy.

⁵⁰ V Spojených štátoch amerických už boli prijaté isté podmienky, ktoré majú turistické spoločnosti spĺňať, no vzhľadom na povahu kozmického práva a možnosti, že nie všetky spoločnosti musia mať sídlo na ich území, je to podľa nášho názoru nedostatočné. S blížiacim sa obdobím rozmachu tohto odvetvia bude nevyhnutné okrem takýchto vnútroštátnych prijať aj medzinárodné normy, ktoré by určovali požiadavky a poprípadе aj orgány, ktoré by vydávali potvrdenie o ich splnení pre turistické kozmické lode.

⁵¹ Do vesmíru poletí aj Slovák, Science.sk, 22.1.2014 [online]. Dostupné na: <http://www.science.sk/clanky-a-rozhovory/neziva-priroda/vesmir-a-zem/4268-do-vesmiru-poleti-aj-slovak>.

Aktuálne problémy leteckého a kozmického práva

Zborník príspevkov zo VII. ročníka študentského sympózia z medzinárodného práva konaného v dňoch 11. – 12. apríla 2014 v učebno-výcvikovom zariadení UPJŠ v Danišovciach.

Zostavil: Mgr. Adam Giertl

Vydavateľ: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach

Odborné poradenstvo: Univerzitná knižnica UPJŠ v Košiciach

<http://www.upjs.sk/pracoviska/univerzitna-kniznica>

Rok vydania: 2014

Náklad: 80 ks

Rozsah strán: 192

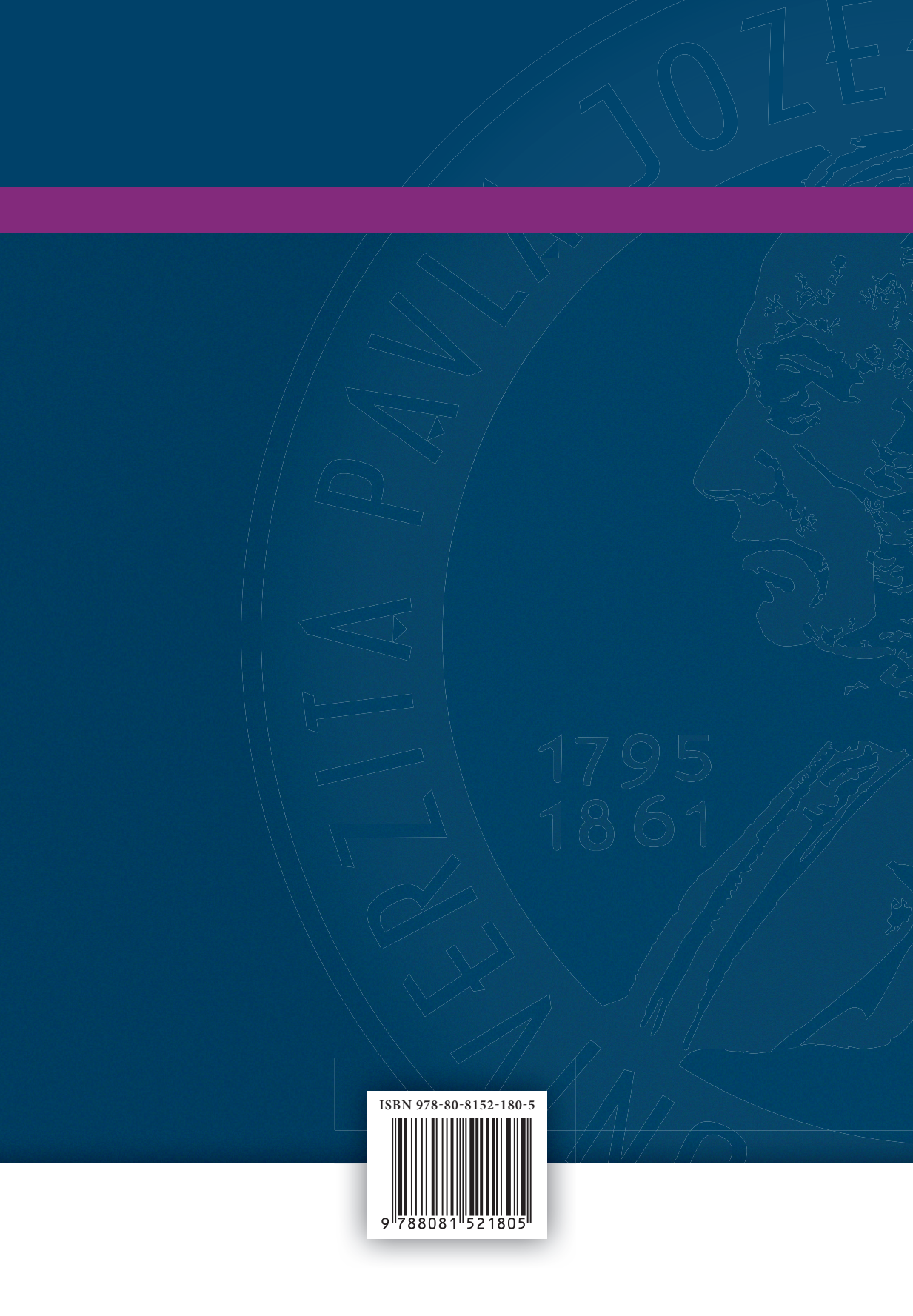
Rozsah: 13,20 AH

Vydanie: prvé

Tlač: EQUILIBRIA, s. r. o.

ISBN 978-80-8152-180-5 (tlačená verzia publikácie)

ISBN 978-80-8152-181-2 (e-publikácia)



ISBN 978-80-8152-180-5



9 788081 521805