

Mezinárodní letecké právo

Světové hospodářské právo 2012

Filip Křepelka

Počátky

- Balonové létání pokusně v 18. století, běžně v 19. století.
- První letadla až na sklonku 19. století.
- Omezená vnitrostátní regulace odpovídající na nebezpečí vyplývající z létání.
- První obrysy mezinárodní právní regulace letectví se objevují před první světovou válkou, mezi lety 1900 a 1910.
- Tehdy se začala ukazovat možnou letecká doprava mezi jednotlivými státy.

Meziválečné období a současný režim

- Po první světové válce se začala pozvolna rozvíjet mezinárodní letecká osobní přeprava civilní, a to od 30.let i zaoceánská. V roce 1919 vzniká Mezinárodní komise pro letectví (ICAN).
- Přesto se nepodařilo vytvořit univerzální úmluvu o veřejnoprávních a státně mocenských aspektech civilního letectví. Začala se nicméně rozvíjet mezinárodní smluvní přímá úprava soukromoprávních aspektů civilních letecké přepravy.
- **Základem uspořádání letecké dopravy po 2.světové válce je Chicagská úmluva “Mezinárodní úmluva o civilním letectví”, uzavřená v prosinci 1944 26 státy. V této souvislosti (za pomoci přechodných institucí) byla zřízená Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation).**

ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

- Cíle: koordinace, pomoc, reglementace. Orgány: Shromáždění - všichni, Rada: 21 států (volby podle důležitosti států), předseda Rady. Letecká komise: 12členný odborný orgán.
- Členové – smluvní strany chicagské úmluvy, dnes 191 států.
- ICAO stanoví: a) soustav komunikačních a pomocných zařízení leteckých, počítajíc v to pozemní značky orientační, b) charakteristických znaků letišť a přistávacích ploch, c) pravidel pro létání a metod kontroly létání, d) výdeje průkazů létajícího personálu a mechaniků, e) způsobilosti letadel k letu, f) zápisu letadel do rejstříku a zjišťování totožnosti letadel, g) sbírání a výměny meteorologických zpráv, h) palubních knih, i) leteckých nákresů a map, j) řízení celních a přistěhovaleckých, k) letadel v tísni a vyšetřování nehod, jakož i jiných věcí majících vztah k bezpečnosti, pravidelnosti a výkonnosti létání, pokud se čas od času mohou jevit vhodnými.

Národní letecké právo

- Státy vytváří národní letecké právo, které reguluje létání a podnikání v civilním letectví a nekomerční letectví.
- Národní letecké právo rovněž předpokládá existenci vojenského a policejního letectva.
- Státy touto cestou také regulují poměry na civilních letištích a řízení letového provozu (jež samozřejmě musí být spojeno se řízením vojenských letů).
- Státy mají povinnost letecké předpisy s potřebných předstihem oznamovat prostřednictvím mezinárodní organizace.
- Technické právo je samozřejmě předmětem mezinárodní harmonizace na půdě ICAO, neboť by jinak nebyla možná mezistátní doprava.

Vzdušný prostor

- Několik koncepcí vzdušného prostoru, zdůrazňující zejména svobodu letového provozu (vzdušný prostor jako volné moře), popř. doplněná úvahou o státní svrchovanosti nad nižšími vrstvami atmosféry (bez stanovení linie srovnatelné s 3 mílemi).
- Jurisdikce státu nad letadlem (balónem či vzducholodí) se považovala za nespornou až při přistání.
- První světová válka přinesla zlom, spojený s bombardováním a používáním stíhacích letadel pro válečné účely. Zejména neutrální státy začaly zdůrazňovat svrchovanost na vlastním vzdušném prostoru a začaly bránit přeletům letadel. Došlo tedy k obecné tvorbě mezinárodního obyčeje.
- Pojetí až “ke hvězdám”. O horní hranici vzdušného prostoru bylo třeba uvažovat až v souvislosti s kosmonautikou. Tehdy došlo k nezřetelnému omezení obyčeje a tvorbě obyčeje o volném přístupu ke kosmickému prostoru. Hranice je nezřetelná (50-100 km), neboť zde je možný jenom start či přistání kosmické lodi.

Letadla

- Všimněme si personifikace letadla (letadlo jako zástupný “kvazisubjekt”, reálně provozovatel, mezinárodněprávně však stát).
- Smluvní strany si poskytují právo přeletu civilních letadel státních i nestátních aerolinií.
- Státní letadlo (vojenské, policejní, hlídkové atd.) nemá obecně přístup do vzdušného prostoru cizího státu (zde je absolutní suverenita).
- Privilegium vstupu civilních dopravních letadel přitom nelze zneužívat (vykazovat jako civilní letadlo vojenské).

Civilní lety komerční a ostatní

- Je přípustné přistání z neobchodních účelů.
- Tzn. neobchodní civilní lety jsou obecně volné (vzhledem ke kontrole letového provozu to však neznamená absolutní svobodu).
- To samozřejmě nevylučuje uzavření prostor nebo vyloučení letišť pro vojenská letadla a stanovování leteckých koridorů pro řízení letového provozu.
- Taková omezení, popř. zákazy nesmějí být diskriminační. Státy mohou požadovat po provozovatelích při nekomerčních přistáních dopravní služby, nesmí však být tento požadavek diskriminační.
- Leteckou dopravu mezi státy však mohou státy vyhradit vlastním aeroliniím stejně jako vnitrostátní kobotáž.
- Výhrada kobotáže však nesmí být spojená s výjimkami pro provozovatele z některých smluvních stran. V oblasti letectví proto existuje rozsáhlá síť mezinárodních smluv o vzájemném leteckém spojení zpravidla národními aeroliniemi.

Mezinárodní a vnitrostátní letiště

- Každý stát určuje celní letiště, tj. letiště, na kterých se odbavují letadla létající na mezinárodních linkách (tj. kde se zajišťuje celní a pasová kontrola).
- Ostatní letiště jsou pak vnitrostátní, vyhrazená pouze kabotáži (srov. poměry v EU po Schengenu).
- Každý stát má právo stanovit ve svém výsostném vzdušném prostoru letiště, které se smí používat.
- Může vybírat letištní poplatky (taxu) v souvislosti s odbavením. Tato taxa však nesmí být diskriminační. Nepřiměřenost poplatků však může být napadena před ICAO, který vydává “doporučení” o řešení.

Letecké rejstříky

- Podle státních předpisů se vytvářejí národní letecké rejstříky, do nichž se zapisuje každé letadlo ve státě registrované.
- To je vybavené mezinárodní značkou a mezinárodními znaky (odlišit od soukromých znaků aerolinií).
- Rejstříky jsou zpřístupněny na mezinárodní úrovni.

Mezinárodní právo soukromé letecké

- Uplatňuje se přímá metoda regulace.
- Řada úmluv (Havanská, Varšavská 1929, Montrealská atd.) stanoví náležitosti smluv o civilní letecké přepravě, náležitosti mezinárodní letenky, řešení mimořádných situací, předání cestujícího mezi leteckými společnostmi na základě jejich dohody, smluvní ujednání o letecké přepravě zboží a pošty a odpovědnostní režimy (náhrada škody v případě úmrtí či zranění, náhrada za zboží),

Odpovědnost za újmu

- Speciální mezinárodní smlouva stanovuje odpovědnost provozovatelů za škody na povrchu cizího státu.

Řízení letového provozu

- V mezinárodním měřítku je v kompetenci každého státu, státy pochopitelně na základě smluv i bez nich spolupracují při řízení letového provozu, některé jsou součástí řízení jiného státu.
- V Evropě existuje na základě speciální mezinárodní smlouvy zvláštní mezinárodní (nebo spíš nadnárodní organizace) Eurocontrol, jež zabezpečuje řízení letového provozu v celé Evropě, národní centra řízení letového provozu jsou jim do značné míry podřízeny a mají jen omezenou autonomii.

Technické a související aspekty civilních letadel

- Každé letadlo má palubní průkaz, osvědčení o způsobilosti k letu, osvědčení pilotů, cestovní deníky.
- Harmonizují se obsahy těchto dokumentů stejně jako nároky na kvalifikaci pilotů a následně i pozemního personálu.
- Radiová výstroj podléhá buď mezinárodní harmonizaci nebo souhlasu států, radiová komunikace probíhá v souladu s mezinárodním a národním právem radiotelegrafie.
- Od cel se osvobozuje příslušenství letadla (palivo, součástky). Letecký benzín je navíc ve většině států osvobozen od spotřební daně. Nelze zabavit letadlo či jeho součást pro porušení patentů.

Nouze a nehody

- Státy se vzájemně zavazují poskytnout letadlu (civilnímu) v nouzi možnost přistání na svých letištích podle možností a potřeby, poskytnout pomoc a součinnost tomuto letadlu a to jak ve vzduchu, tak na letišti (samozřejmě za peníze).
- Rovněž se zavazují ke spolupráci při vyšetřování nehod a při pátrání po zmizelých letadlech.

Infrastruktura

- Každý stát po dohodách s ostatními zřizuje na svém území potřebná zařízení pro navigaci, meteorologii, nouzová přistávání apod.
- V některých případech je financování těchto zařízení zabezpečeno mezinárodními dohodami.