

Západočeská univerzita v Plzni
Právnická fakulta
Diplomová práce

**Právní aspekty řízení mezinárodního letového
provozu s důrazem na vymezení rozsahu
odpovědnosti jednotlivých subjektů**

Vojtěch Helebrant

2012/2013

Prohlašuji,

že jsem diplomovou práci na téma „Právní aspekty řízení mezinárodního letového provozu s důrazem na vymezení rozsahu odpovědnosti jednotlivých subjektů“ zpracoval sám a uvedl jsem všechny použité prameny.

V Praze dne 22.12.2012

.....

Obsah:

Úvod	4
Historie a vývoj řízení mezinárodního letového provozu	6
Počátky leteckého práva.....	6
Letecké právo po 1. Světové válce.....	8
Chicagská konference roku 1944.....	9
Mezinárodní organizace v civilním letectví	12
Mezinárodní vládní organizace.....	13
Mezinárodní nevládní organizace.....	19
Současná právní úprava a režim využívání vzdušného prostoru	21
Pobyt cizího letadla na území jiného státu a v jeho vzdušném prostoru.....	21
Mezinárodní pravidla a zásady létání.....	24
Charakteristika a druhy služeb řízení letového provozu.....	28
Klasifikace tříd vzdušného prostoru.....	31
Odpovědnost států za poskytování služeb řízení letového provozu	32
Mezinárodní závazky států.....	32
Odpovědnost státu za poskytované služby, za případnou škodu...	33
Koordinační dohody s dohody o delegování služeb řízení letového provozu mezi jednotlivými státy.....	39
Rozbor koordinační dohody mezi ŘLP ČR,s.p. a polským poskytovatelem služeb řízení letového provozu PANSA Poland.....	45

Lety prováděné nad mořem a oblastmi se zvláštním právním režimem...	47
Lety prováděné nad pobřežním mořem.....	47
Lety nad mezinárodními průlivy.....	48
Lety nad souostrovními vodami.....	50
Lety nad volným mořem.....	51
Lety nad výlučnou ekonomickou zónou.....	53
Lety nad Antarktidou.....	54
Rozbor konkrétních situací v mezinárodním leteckém provozu z hlediska právní odpovědnosti za poskytování služeb řízení letového provozu.....	55
Subjekty odpovědnosti za řízení letu na lince Krakov – Frankfurt.....	55
Případ Überlingen – kolize dvou letadel ve vzdušném prostoru SRN....	61
Závěr.....	64
English summary.....	65
Seznam použité literatury.....	67

Úvod:

V této diplomové práci se budu zabývat tématem řízení mezinárodního letového provozu. Jedná se o jeden z nejmladších právních oborů – jeho počátky přirozeně sahají do doby po vzniku letecké dopravy. Potřeba regulace tohoto odvětví však ve větším měřítku vzniká až s nárůstem počtu letů a hlavně nárůstem jejich komerčního využití.

Na konci 19. století již existuje řada norem upravující obecné letecké právo, vzhledem k velmi malé hustotě provozu se ale ještě nejedná o oblast řízení letového provozu. První smlouvy a dohody, které se tohoto tématu dotýkají, vymezují rozsah oblasti nad územím jednotlivých států, kde je uplatňována jeho suverenita, což je samozřejmě pro další vývoj regulace klíčové. Lze tvrdit, že se za dobu existence pramenů mezinárodního práva civilního letectví (téměř devadesát let) nedošlo k přímé a přijatelné definici, jež by stanovila, kde začíná a kde končí vzdušný prostor, ve kterém může stát uplatňovat svoji úplnou a výlučnou suverenitu. Do druhé poloviny minulého století se předpokládalo, že suverénní práva státu na vzdušný prostor nad jeho územím se rozprostírají do neohrazené výše (*usque ad coelum*). Posun kupředu přinesl až intenzivní vývoj kosmického výzkumu (a s tím spojeného kosmického práva), který s sebou přinesl nutnost definovat kosmický prostor, kde již jednotlivé státy svoje práva spojená s úplnou a výlučnou suverenitou ve vzdušném prostoru vykonávat nemohou. Proto se, zejména s poukazem na Deklaraci Valného shromáždění OSN z roku 1963, ujala koncepce, podle níž se státní suverenita vztahuje pouze na vzdušný prostor, nikoliv však už na kosmický prostor, který podléhá zvláštnímu režimu.

Až v první polovině 20. století vznikají normy, tvořící základ právního odvětví, které budu ve své diplomové práci analyzovat. Tyto se dají rozdělit do dvou oblastí podle účelu, kterému měly sloužit. Ještě před první světovou válkou se rozvoj leteckého práva ubíral cestou upevňování práva státu disponovat podle své vlastní úvahy vzdušným prostorem nad svým územím.

Např. francouzsko – německá smlouva z roku 1913 řeší diplomatické incidenty vyvolané přeletem francouzské hranice německými letadly. I v průběhu 1. Světové války začaly válčící strany mlčky uznávat oprávněnost přístupu, kdy stát má právo rozhodovat o přeletu letadel cizích států nad svým územím – objevuje se obyčejové právo státní suverenity nad vzdušným prostorem.

Druhá oblast, kde se objevila potřeba tvorby mezinárodních pravidel, souvisí se zmiňovaným vzestupem komerční letecké přepravy. Do popředí se dostala otázka odpovědnosti provozovatele letadla za škodu vůči cestujícím případně vlastníkům přepravovaného zboží. Odpovědnost provozovatele letadla za škodu souvisí s mnoha faktory ovlivňujícími leteckou dopravu a zahrnuje odpovědnost za škodu jednotlivých subjektů, které se podílejí na průběhu letecké přepravy. Odpovědnost za škodu způsobenou subjekty řízení letového provozu je jednou z důležitých složek.

Již 4 roky pracuji jako řídicí letového provozu. Tato diplomová práce je pro mě příležitostí propojit dva obory, kterým se v životě věnuji. Při každodenní práci se setkávám se „špičkou ledovce“ právní úpravy problematiky řízení letového provozu. Tou jsou konkrétní postupy a metodika práce, které obsahuje Směrnice pro výkon služby na stanovišti ACC (oblastní středisko řízení – viz níže) a které se učí ovládat v příslušném výcviku. Ve své práci bych chtěl odhalit právní základ a uceleně popsat právní normy, na kterých postupy řídicích letového provozu stojí. Jelikož drtivá většina letů, které se nad Českou republikou vyskytnou, jsou lety mezinárodní, půjde o normy mezinárodního práva. Jak napovídá název práce, zaměřím se na vymezení a rozsah odpovědnosti jednotlivých subjektů, jelikož toto je důležitá součást odvětví, ve kterém každá chyba jednotlivce či selhání systému může způsobit značnou škodu.

Historie a vývoj řízení mezinárodního letového provozu

Soubor právních norem upravujících letecké právo je mezinárodním právem veřejným, pokud jde o vztahy mezi subjekty mezinárodního práva. Pokud však tyto normy upravují vztahy mezi tzv. subjekty občanského práva obsahující mezinárodní prvek, jedná se o mezinárodní právo soukromé.

I pro letecké právo, jakožto součást obecného mezinárodního práva veřejného platí obecně uznané principy mezinárodního práva, obsažené zejména v Chartě Organizace spojených národů:

- Princip svrchované rovnosti všech národů
- Princip poctivého plnění mezinárodněprávních závazků
- Princip řešení mezinárodních sporů pokojnými prostředky
- Princip zákazu hrozby silou nebo její použití
- Princip nevměšování se do vnitřních záležitostí suverénních států

Počátky leteckého práva

Vůbec první regulace právního režimu vzdušného prostoru se objevuje v roce 1784, kdy pařížská policie vydala nařízení, zakazující lety balónů bez zvláštního povolení. Tato a obdobné normy z tohoto období, které lety balónů (tehdejšího jediného dostupného prostředku dopravy vzduchem) byly normami vnitrostátního práva.

Mezinárodně-právní regulace se objevuje až ve druhé polovině 19. století, zejména v letech 1870-1871 za francouzsko-pruské války. Týkala se převážně

úpravy letů vojenských balónů. Ve zmíněné válce vyvstala otázka právního postavení posádky balónu, která padla do zajetí nepřítele. Projednání této otázky na bruselské konferenci v roce 1874 bylo završeno přijetím bruselské deklarace o právním postavení vzduchoplavců. V roce 1889 se v Paříži sešel první mezinárodní aeronautický kongres, kde se projednávala otázka vlastnického práva k balónům, záchrany balónů a jejich posádek a také otázky odpovědnosti vzduchoplavců.

První reakcí na první úspěšně provedené lety letadel bylo vydání vnitrostátních předpisů o letech cizích letadel roku 1909 ve Francii a následně ve Spojených státech. V roce 1910 se z iniciativy Francie konala v Paříži diplomatická konference za účasti zástupců 19 států. Byl zde vypracován návrh mezinárodní úmluvy o letectví, ale konference nakonec skončila neúspěchem, jelikož se nepodařilo najít shodu v zásadní otázce právního režimu vzdušného prostoru. Stály proti sobě dva přístupy – požadavek, aby do úmluvy bylo zaneseno ustanovení o suverenitě státu na svém územím a teritoriálními vodami, reprezentované delegací Anglie a francouzský přístup – tzv. princip „svobody vzduchu“.

Od této doby však začal převažovat „anglický“ přístup, tedy že suverenita státu zahrnuje i právo disponovat dle vlastní úvahy vzdušným prostorem nad jeho územím. Přispělo k tomu i dění za 1. Světové války, kdy řada neutrálních států (např. Švýcarsko, Holandsko) při deklaraci neutrality zakázala lety cizích letadel nad svým územím a zdůrazňovala, že neoprávněný vstup do vzdušného prostoru by byl považován za narušení suverenity státu a bylo by použito všech prostředků, které by tomuto narušování zabránily. Válčící státy toto nezpochybňovaly, čímž také přispívaly k rozvoji mezinárodního obyčejového leteckého práva, které státy začaly respektovat, včetně výše zmiňované Francie, která také nakonec ustoupila z prosazování tzv. „svobody vzduchu“.

Letecké právo po 1. Světové válce:

Po ukončení 1. Světové války byla v roce 1919 svolána **Pařížská konference**, na níž byly projednávány otázky právního režimu vzdušného prostoru a letů nad cizím územím. Byla završena přijetím Úmluvy o úpravě letectví – tzv. Pařížskou úmluvou. Ta se stala prvním mezinárodněprávním dokumentem, který položil základy mezinárodního leteckého práva. Základní ideou byl princip suverenity státu nad svým vzdušným prostorem, který tak poprvé dostává kodifikované vyjádření, konkrétně v článku 1. V článku 2 si smluvní státy navzájem povolily pokojný přelet cizích civilních letadel. Tento princip se však nerozvinul a v letectví se právo pokojného přeletu nevyvinulo. Důvodem je potřeba zajištění národní bezpečnosti a integrity neutrálních států čerpajících ze zkušenosti ze světových válek. Je zde výrazný odklon od mořského práva, kde princip volného průjezdu pobřežním mořem platí a je založen na obecném mezinárodním právu a zásady svobody volného moře.

Článek 3 pak umožňoval státu omezit průlet nad určitými prostory z důvodů vojenských, či v zájmu veřejné bezpečnosti. Na základě článku 34 vzniká Mezinárodní komise pro civilní letectví, která řešila otázky aplikace úmluvy, provádět změny a doplňky jejích technických příloh.

V této době jsou také uzavírány první **Exploatační úmluvy**. Jedná se o dvoustranné mezivládní letecké dohody, které zakládají oběma státům práva a povinnosti v souvislosti s provozováním konkrétních leteckých linek. Zavazovaly je k vzájemnosti při udělování oprávnění provozovatelům pravidelných leteckých linek obou smluvních států. Zmiňované právo pokojného přeletu zde naráží na další významné omezení, kdy při provozování mezinárodní pravidelné linky musí s jejím zavedením souhlasit všechny státy, jejichž územím linka vede. Právě tento problém exploatační dohody řeší.

Ve 20. letech byla ustanovení Pařížské úmluvy převzata do řady dalších mezinárodních smluv, např. do **Iberoamerické úmluvy** z roku 1926 a do **Panamerické úmluvy o komerčním letectví** z roku 1928. S růstem komerčních přeprav také vyvstala otázka odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím, jejich právním nástupcům a odesílatelům či příjemcům zboží za škodu, která jim může být způsobena v důsledku letecké přepravy. V roce 1929 proto zástupci 23 států podepsali úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě, tzv. Varšavskou úmluvu.

Pařížská úmluva se promítla také do regulace právního režimu vzdušného prostoru v rámci vnitrostátních předpisů. Ve 20. a 30. letech vydala řada států zákony upravující režim vzdušného prostoru nad svým územím. V Československu šlo o zákon o letectví č. 172/1925 Sb. Ty státy, které podobné zákony vydaly již před rokem 1919, je v této době podrobily značné revizi, aby byly v souladu s Pařížskou úmluvou.

Chicagská konference roku 1944

Potřeba mezinárodní spolupráce v letecké dopravě byla zřejmá již před koncem druhé světové války. Ačkoli Pařížská a jiné úmluvy byly velmi důležité a měly v právní úpravě svůj nesporný význam, přestaly vyhovovat změněné situaci a rozsáhlému pokroku letectví za války. S nárůstem četnosti linek vznikla potřeba řešit zásadní praktické otázky, jako určení státní příslušnosti letadel, právního statutu posádek, odpovědnosti za škodu provozovatele letadla atd. Proto zahájila vláda USA přípravné jednání s vládami, které měly zájem, **na vývoji a úpravě mezinárodní letecké dopravy**. Výsledkem bylo pozvání 55 spojeneckých a neutrálních států na konferenci v Chicagu. Na konferenci konané ve dnech od 1. listopadu do 7. prosince 1944 se dostavili **zástupci 52 států**, kteří se usnesli na několika rezolucích a doporučeních tvořících konečné usnesení.

Před koncem druhé světové války zaujímaly USA vedoucí postavení v oblasti konstrukce letadel. Bylo zcela evidentní, že evropské letecké společnosti nebudou po válce schopny konkurovat silným leteckým dopravcům Spojených států. USA si byly svého postavení vědomy, a proto rozvinuly kampaň, při které se snažily dokázat prospěšnost „**svobody leteckého provozu**“:

„Stanovisko USA, které bylo založeno na zásadě neomezené obchodní konkurence a které zavrhovalo myšlenku omezení svobody vzdušného prostoru. Podle tohoto stanoviska měly mít všechny letecké dopravní podniky volnost zřídit letecké linky do všech ostatních smluvních států a měly samostatně určovat provoz a tarify. Spojené státy nechtěly, aby letecké linky podléhaly nějaké mezinárodní autoritě, která by je mohla kontrolovat a upravovat jejich provoz. Byly ochotny přistoupit pouze na zřízení mezinárodního technického a poradního výboru, který by cestou pouhých doporučení koordinoval otázky letecké bezpečnosti, zřizování letišť a studoval letecké cesty. Stanovisko USA plně odpovídalo jejich představě o ovládnutí poválečného trhu letecké dopravy a chtěly pro ni na konferenci získat legální formu.“¹

Zabezpečily by tak nadvládu amerických leteckých společností na světových leteckých trzích. Předmětem ostré diskuse mezi státy zúčastněnými na Chicagské konferenci se stala právě otázka komerčních „svobod vzduchu“ a tento střet pak poznamenal průběh celé konference.

Pokusy USA, aby do textu Úmluvy o mezinárodním civilním letectví byla začleněna ustanovení o svobodách vzduchu, však skončily nezdarem. Úprava těchto svobod byla z návrhu úmluvy vyjmuta a stala se předmětem dvou samostatných mezinárodních smluv. Jednalo se o **Dohodu o mezinárodní letecké přepravní službě** (International Air Services Transit Agreement – podepsalo 26 států) a **Dohodu o mezinárodní letecké dopravě** (International Air Transport Agreement – podepsalo 11 států), které byly přijaty jako alternativní dohody k obecné úpravě mezinárodního civilního letectví obsažené v **Úmluvě o mezinárodním civilním letectví** (Convention on International Civil Aviation – podepsalo 38 států).

¹ Klíma Richard, Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu – Rigorózní práce, Masarykova Univerzita v Brně, Právnická fakulta, 2007, str.33

Protože bylo zřejmé, že uplyne značná doba, než určený počet států ratifikuje Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, pokládala Chicagská konference za nutné, vypracovat pro přechodné poválečné období Prozatímní dohodu o mezinárodním civilním letectví, která by nevyžadovala ratifikaci. Tato prozatímní dohoda měla zůstat v platnosti, dokud nebude vlastní úmluva ratifikována. Zároveň bylo stanoveno, že Prozatímní dohoda nabude účinnosti, jakmile bude přijata 26 státy, což se také ke dni 26. června 1945 stalo a zůstane v platnosti do té doby, dokud nebude vlastní úmluva ratifikována, nejpozději však do tří let, počínaje dnem 26. června 1945.

Prozatímní dohodou byla zřízena Prozatímní organizace mezinárodního civilního letectví (Provisional International Civil Aviation Organisation – **PICAO**) do doby, než bude ustavena organizace stálá. Chicagská konference zvolila Kanadu za sídlo prozatímní organizace a kanadská vláda pak vybrala město Montreal za sídlo PICAIO.

Orgány PICAIO byly velmi podobné orgánům pozdějšího ICAO. Jednalo se především o prozatímní Shromáždění složené z delegátů členských států, ve kterém měl každý stát právo na jeden hlas. Toto shromáždění bylo legislativním orgánem a rozhodovalo s konečnou platností o finančních záležitostech celé organizace. Jediné zasedání se konalo v Montrealu od května do června 1946 a jedním z jeho usnesení byla volba města Montrealu za trvalé sídlo ICAO.

Sjednání Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

Tato úmluva je utvořena ze **dvou částí**. **První část úmluvy** obsahuje ustanovení, která upravují vztahy mezi státy v oblasti mezinárodního civilního letectví. Nejdůležitějším ustanovením je **článek 1**, ve kterém smluvní strany uznávají, že **každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým státním územím**. Dále úmluva v této části obsahuje normy, které upravují provozování pravidelných a nepravidelných letů civilních letadel, pravidla létání, otázky státní příslušnosti a registrace letadel, podmínky,

jimž musejí letadla vyhovovat, požadavky na posádky letadel, definují zakázané oblasti, letištní poplatky a další normy upravující základní regulaci mezinárodního civilního letectví, které jsou dále rozpracovány prostřednictvím standardů a doporučení v přílohách Chicagské úmluvy. **Druhá část** Chicagské úmluvy obsahuje ustanovení, která ve svém souhrnu tvoří statut **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organisation – ICAO).

Vznik tzv. Chicagského systému v letectví je dodnes považováno za nejrychlejší a nejproduktivnější normotvorné období – za pouhých 37 dní vznikla mezinárodní úmluva, 3 dohody jakož i text 12 technických dodatků, které takřka beze změny (kvůli technickému pokroku určité změny logicky proběhly v této oblasti), platí dodnes. Tím se tedy dostáváme k právnímu základu problematiky řízení letového provozu. Dokumenty a předpisy uvedené níže v práci navazují nebo vycházejí ze systému Chicagské úmluvy a ICAO.

Mezinárodní organizace v civilním letectví

Aby byl vzhled do historie řízení letového provozu úplný a byl zároveň vytvořen prostor pro přechod k rozboru současného stavu, je třeba zmínit se o mezinárodních organizacích v civilním letectví. Jak je v mezinárodním právu obvyklé, mezinárodní organizace hrají významnou roli při vzniku mezinárodní regulace a norem. Svou stálostí a strukturou se stávají vhodnou platformou pro vyjednávání kompromisů a dohod.

Jelikož je civilní letectví, a samozřejmě tedy i řízení letového provozu oblast s vysokým nárokem na bezpečnost a minimalizaci rizika případné nehody, plní mezinárodní organizace i kontrolní funkci. Každý incident v letovém provozu je předmětem zkoumání z hlediska příčiny a možných opatření k zamezení jeho opakování.

Stejně jako v obecném mezinárodním právu také v civilním letectví existují mezinárodní organizace vládní a nevládní. Některé z nich uvedu pouze telegraficky a blíže se budu věnovat těm, které jsou významné pro řízení letového provozu.

Mezinárodní vládní organizace:

Mezinárodní organizace pro civilní letectví - ICAO

Vznikla na základě přijetí Chicagské úmluvy z roku 1944. Jde o jednu z nejvýznamnějších organizací se statutem přidružení k OSN a zásadní celosvětovou organizaci v oblasti civilního letectví. Dnes má 191 členských států. Členství vzniká zasláním deponitáři Chicagské úmluvy (vláda USA) oznámení o přístupu k Úmluvě.

„Článek 44 Chicagské úmluvy vymezuje základní cíle ICAO:

- *zajištění bezpečného a spořádaného rozvoje mezinárodního civilního letectví na celém světě,*
- *podporu techniky letecké konstrukce a provozu k mírovým účelům,*
- *podporu rozvoje leteckých tratí, letišť a leteckých pomocných zařízení pro mezinárodní civilní létání,*
- *uspokojování potřeb lidstva týkajících se bezpečné, pravidelné, účinné a hospodárné letecké dopravy,*
- *předcházení hospodářským ztrátám vyvolaným nerozumnou soutěží,*
- *zajištění práv smluvních států, především práva na provozování mezinárodních leteckých dopravních podniků,*
- *zabraňování diskriminaci mezi smluvními státy,*
- *přispívání k bezpečnosti letu v mezinárodním létání,*

- *všeobecný rozvoj mezinárodního civilního letectví ve všech směrech*“²

K uskutečňování své činnosti jsou zřízeny vnitřní orgány ICAO:

Nejvyšším orgánem je **Valné shromáždění ICAO**, kterého se dle principu volnosti a nediskriminace mohou účastnit všechny členské státy. Jako pozorovatelé na pozvání Rady ICAO se zasedání mohou účastnit nečlenské státy nebo jiné organizace profesního charakteru, např. letečtí provozovatelé. Schází se periodicky jednou za tři roky v sídle ICAO, tedy v **Montrealu**. Jako nejvyššímu orgánu valnému shromáždění přísluší především základní vymezení směrů činnosti ICAO, změny Chicagské úmluvy, schvalování zpráv Rady atd.

Rada ICAO je orgánem, který zabezpečuje kontinuitu činnosti organizace v obdobích mezi zasedáním Valného shromáždění, kterému skládá účty své činnosti. Je v ní zastoupeno 33 členských států volených tajným hlasováním. Činnost rady řídí její prezident, kterým je v současné době Roberto Kobeh González z Mexika. Zasedání Rady se koná zpravidla třikrát za rok.

Z Chicagské úmluvy vyplývá, že funkce, kterými Rada disponuje, jsou značně různorodé a odpovědné. Je tak možné tvrdit, že v systému orgánů ICAO přísluší Radě klíčové postavení. Tyto funkce se dají rozdělit na obligatorní a fakultativní. Nejdůležitější obligatorní funkcí je přijímání nových mezinárodních standardů a doporučení. Pokud se týká fakultativních funkcí, patří k nim především právo vytvářet komise a výbory, které nebyly založeny přímo na základě Chicagské úmluvy (např. finanční a právní výbor).

Aeronavigační komise byla zřízena Radou ICAO v souladu s hlavou X Chicagské úmluvy. Jako stálý orgán ICAO podřízený Radě projednává technické otázky a rozvoj globálního letového provozu. Komisi tvoří 15 členů

² Čapek, Jan, Klíma Richard, Zbiralová Jaroslava – Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ, 1.vydání 2005, str. 47

jmenovaných Radou. Jedná se o osoby s náležitou kvalifikací a rozsáhlými zkušenostmi ve vědecké i praktické oblasti řízení letového provozu.

Její funkce spočívá v projednávání úprav standardů a doporučení vzhledem k vývoji letecké dopravy a řízení letového provozu. Podnětem mohou být také incidenty v letectví, které vyžadují změnu postupů, systému kontroly apod. Komise bývá často iniciátorem a koordinátorem činnosti specializovaných aeronavigačních konferencí.

Letecký dopravní výbor se zabývá zkoumáním ekonomických a komerčních aspektů mezinárodní letecké dopravy. Výbor se formuje z členů Rady a jeho zasedání probíhají v době zasedání Rady. Jeho funkcí je shromažďování údajů ekonomického a statistického charakteru, které poté slouží k potřebě členských států ICAO. Cílem je dosáhnout ekonomické efektivnosti v organizaci letecké dopravy a zjednodušení formalit.

Dalšími orgány ICAO jsou:

- Právní výbor
- Finanční výbor
- Výbor pro společné financování letových provozních služeb
- Výbor proti nezákonnému vměšování do činnosti civilního letectví
- Sekretariát ICAO

Velmi významným prostředkem formování a regulování mezinárodních vztahů v letecké dopravě jsou tzv. annexy (přílohy) k Chicagské úmluvě. V nich se konkretizují jednotlivá obecná ustanovení Chicagské úmluvy. Tím jsou dány důležité technicko-provozní normy, které jsou často dle potřeby aktualizovány či konkretizovány. V současné době existuje 18 annexů:

I. - Vydávání průkazů způsobilosti leteckého personálu - stanoví požadavky na kvalifikaci nezbytnou pro získání osvědčení členů letového personálu a pozemního personálu civilního letectví,

II. - Pravidla létání - vymezuje obecná pravidla letů ve vzdušném prostoru států s cílem zajištění bezpečnosti,

III- Meteorologické služby - stanovuje požadavky pro zajištění meteorologických služeb vzhledem k poskytování služeb řízení letového provozu,

IV. - Letecké mapy - uvádí požadavky na letecké mapy, vymezení vzdušných prostorů pro zajištění mezinárodních letů,

V. – Měrné jednotky používané při spojení mezi zemí a letadly – uvádějí hodnoty jednotek, používaných při vzájemném spojení letadel se zemí,

VI. - Provoz letadel - vymezuje minimální požadavky na provádění letů v pravidelné mezinárodní letecké dopravě a nepravidelných mezinárodních leteckých přepravách,

VII. - Označení státní příslušnosti a rejstříkové značky letadel – uvádějí minimální požadavky na označení státní příslušnosti a rejstříkových značek letadla,

VIII. - Předpisy o letové způsobilosti letadel - stanoví minimální úroveň letové způsobilosti, jejíž dosažení je nezbytným předpokladem pro uznání státy – členy ICAO tak, aby tato letadla mohla využívat vzdušný prostor členských států,

IX. - Zjednodušení formalit - uvádí požadavky na zjednodušení formalit pasové, vízové, sanitární a karanténní kontroly, celních formalit, formalit při výstupu, vstupu a transitu cestujících, jakož i na režim příletu a odletu letadel,

X. - Letecké telekomunikace - uvádějí se zde požadavky na rádiové navigační prostředky, upravují se systémy spojení a režim využívání frekvencí,

XI. - Letové provozní služby - uvádějí obecné požadavky na různé druhy služeb letového provozu, požadavky na provozní a letecké informační služby řízení letového provozu a ohlášení havárií,

XII. - *Pátrání a záchrana* - uvádějí principy vytváření a činnosti služeb pátrání a záchrany smluvních států, jakož i organizace spolupráce s analogickými službami sousedních států,

XIII. - *Šetření leteckých nehod* - stanoví obecné principy vyšetřování leteckých nehod, odpovědnost a povinnosti států při vyšetřování a poskytování informací o leteckých nehodách,

XIV. - *Letiště* - stanoví požadavky a fyzické charakteristiky letišť a zařízení, která se musí nacházet na letištích používaných pro mezinárodní leteckou dopravu,

XV. - *Letecká informační služba* - stanoví obecné požadavky na aeronavigační informace, funkce orgánů, které je zabezpečují a požadavky na formy poskytování navigačních informací, jakými jsou letecké informační příručky jednotlivých států a NOTAM (Notice to Airmen),

XVI. - *Ochrana životního prostředí* - se skládá ze dvou dílů:

V díle I „Letecký hluk“ se stanoví obecné požadavky na maximální přípustnou úroveň hluku letadel, podmínky vydání certifikátů letové způsobilosti, uvádějí se zde provozní metody snižování hluku,

V díle II „Emise leteckých motorů“ se stanoví normy a požadavky na palivo při certifikaci leteckých motorů z hlediska emisí, jakož i další nezbytné technické podmínky,

XVII - *Bezpečnost* - stanoví standardy a doporučení pro administrativní a organizační opatření na odvracení činů nezákonného zasahování, jakož i pro zpracování a provádění bezpečnostních programů pro mezinárodní letiště a pro provozovatele letadel,

XVIII. - *Přeprava nebezpečného zboží* - klasifikuje nebezpečné druhy zboží, omezení při letecké přepravě, stanoví se požadavky na balení a označování zboží, povinnosti odesílatele zboží a leteckého dopravce.

Další druhy dokumentů vydávaných ICAO, které nemají závaznost standardu a doporučení, ale členské státy je ve velké míře respektují, aby se zvýšila bezpečnost, sjednotily postupy, atd.:

1) Postupy aeronavigačních služeb (PANS)

- Zkratky a kódy ICAO
- Provozování letů
- Pravidla létání a obsluhy letového provozu

2) Doplnkové postupy a specifikace (SUPPS)

Evropská konference pro civilní letectví – ECAC

Regionální vládní mezinárodní organizace, která vznikla ve Štrasburku v roce 1955. Primárním cílem je zabezpečování trvale udržitelného rozvoje bezpečnosti a efektivnosti evropského systému letecké dopravy. Velmi blízce spolupracuje s ICAO a dalšími regionálními a celosvětovými organizacemi. Její základní formou činnosti jsou konzultace, které mají pouze povahu doporučení.

Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu – EUROCONTROL

Vznikla v roce 1960 za účelem zvýšení bezpečnosti letového provozu z hlediska řízení a navigace letů v západní Evropě. V roce 1997 došlo k revizi Úmluvy o Eurocontrol a v tomto období také k přistoupení dalších států, včetně České republiky, aby celkový počet členských států byl 34.

Cílem agentury Eurocontrol je zajistit a dále rozvíjet bezpečné, kvalitní a včasné poskytování letových provozních služeb v celoevropském měřítku. Vytváří a koordinuje realizaci všech navrhovaných strategií při poskytování letových provozních služeb v evropském vzdušném prostoru a s tím souvisejících akčních plánů. Tyto aktivity provádí v úzké spolupráci s orgány

státní správy členských států, které jsou odpovědné za oblast civilního letectví, dále s poskytovateli letových provozních služeb, civilními i vojenskými uživateli vzdušného prostoru a jinými institucemi. Dále se podílí na činnostech při výcviku řídicích letového provozu, výběru a organizaci letových poplatků, vývoji bezpečnostních technologií, atd.

Telegraficky uvádím další mezivládní organizace v civilním letectví, které nejsou tak významné pro evropský region:

Africká komise pro civilní letectví (AFCAC)

Agentura pro bezpečnost letového provozu v Africe a na Madagaskaru (ASECNA)

Latinskoamerická komise pro civilní letectví (LACAC)

Rada civilního letectví arabských států (CACAS)

Středoamerická organizace pro řízení letového provozu (COCESNA)

Mezinárodní nevládní organizace:

Mezinárodní organizace poskytovatelů letových provozních služeb (CANSO)

Byla založena v roce 1998 v Ženevě s cílem podporovat ekonomické zájmy, postavení a činnost poskytovatelů letových provozních služeb. Sídlem organizace je Amsterdam. V současné době má 76 stálých členů a další přidružené členy z řad poskytovatelů letových provozních služeb a také např. výrobců letecké zabezpečovací techniky (Boeing, Lockheed Martin, Raytheon...).

Primární činností CANSO je zajišťovat expertní analýzy a doporučení pro normotvorné a výkonné složky orgánů mezinárodních i regionálních organizací při tvorbě pravidel v oblasti civilního letectví a při poskytování letových provozních služeb. V tomto směru je důležitá úzká spolupráce CANSO s ICAO v celosvětovém měřítku a s Eurocontrol v měřítku regionálním.

Druhým okruhem činnosti CANSO je umožnit a v maximální míře usnadnit svým členům vzájemnou spolupráci a současně vytvořit vhodné prostředí pro společný postup při poskytování služeb řízení letového provozu v závislosti na nových technologiích a postupech. Velmi důležitá je kooperace při tvorbě těchto postupů a jejich sjednocování ke zvýšení efektivnosti a bezpečnosti.

Mezinárodní federace řídicích letového provozu (IFATCA)

Profesní organizace, která v současné době reprezentuje a hájí zájmy více než 50 000 řídicích letového provozu ve více než 100 státech. Sídlem jejího stálého sekretariátu je Montreal. Členská základna je rozdělena do čtyř základních geografických regionů, vzhledem k odlišnému stupni technologického pokroku a sociálně-pracovních podmínek. Nejnižším stupněm struktury IFATCA jsou regionální organizace, nejčastěji shodné s národními státy (v ČR CZATCA).

Cílem činnosti IFATCA je z pozice řídicích letového provozu podporovat a ovlivňovat zvyšování bezpečnosti letového provozu, její efektivnosti. Konkrétně se jedná především o implementaci a rozvoj technických systémů, získávání a kontrola odbornosti a kvalifikace, dodržování limitů pracovní doby jako jeden z důležitých aspektů bezpečnosti, účast na vyšetřování incidentů a podílení se na nápravě, atd.

Mezinárodní asociace řízení letového provozu (ATCA)

(Mezinárodní asociace podniků poskytujících letové provozní služby)

Současná právní úprava a režim využívání vzdušného prostoru

Pobyt cizího letadla na území jiného státu a v jeho vzdušném prostoru:

Vzdušný prostor je prostor, který se rozprostírá nad státním suchozemským územím a vnitřními pobřežními vodami. Tento prostor sahá po okraj spodní hranice kosmického prostoru. Pro zjednodušení se často uvádí údaj od povrchu do výšky cca 100 km.

Jak již bylo vysvětleno v předchozích kapitolách, přístup k režimu vzdušného prostoru nad územím jednotlivých států procházel vývojem, doprovázeným četnými diskuzemi a konfrontacemi. V dnešní době je již možné tvrdit, že základem režimu a kontroly státu nad svým vzdušným prostorem je **princip výlučné suverenity**.

V tomto směru je zásadní mezinárodněprávní normou Chicagská úmluva z roku 1944 a její článek 1 a 2:

„Článek 1 – Svrchovanost

Smluvní státy uznávají, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím.

Článek 2 – Území

Územím státu ve smyslu této úmluvy se budou rozuměti pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody stojící pod svrchovaností, suverenitou, ochranou nebo mandátem příslušného státu.“

Jednotlivé státy mají tedy plnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem. Jeho právní režim je regulován vnitrostátními předpisy příslušného státu nebo vícestrannou či dvoustrannou mezinárodní smlouvou. Každý let cizího letadla může být proveden pouze na základě výslovného povolení dotyčného státu.

Na tomto místě je třeba zmínit kontroverzní článek 5 Chicagské úmluvy, který umožňuje **nepravidelnému mezinárodnímu letu smluvního státu vstup do vzdušného prostoru, případně přistání na území jiného smluvního státu, pokud let neprobíhá za komerčním účelem, a to bez předchozího povolení**. Problém s tímto článkem je ovšem v neexistenci definice pravidelného a nepravidelného letu. Definici se později pokusila vytvořit Rada ICAO, ale s nevalným úspěchem. Problémem je skutečnost, že i nepravidelný let může být proveden k obchodním účelům, dokonce i společností, která provozuje i pravidelnou dopravu. Z těchto důvodů dodnes většina států, včetně ČR, aplikuje na pravidelné i nepravidelné lety povolovací režim.

Základní regulací režimu vzdušného prostoru jsou tedy vnitrostátní předpisy, které se týkají vstupu, výstupu, pobytu cizích letadel na území státu, právního postavení jejich posádek, cestujících, přepravy zboží, zavazadel, pošty, celní kontroly aj. Při pobytu letadla nad cizím územím, pro něj platí jurisdikce suverénního státu daného území (mezinárodně přijatý a uznávaný obyčej). Porušení těchto předpisů má za následek občanskoprávní, správní, příp. trestní odpovědnost.

Pokud hovoříme konkrétně o řízení letového provozu, pro tuto oblast leteckého práva jsou vnitrostátní předpisy významné především v otázkách vstupu, pobytu a výstupu letadel a právního postavení a oprávnění poskytovatele letových provozních služeb. Jak bylo popsáno výše, především v kapitole o mezinárodních organizacích v letectví, úzká spolupráce mezi státy na poli těchto organizací vede ke sjednocení pravidel a regulaci ve standardech a doporučeních, případně uzavíráním mezinárodních smluv a dohod. Tato činnost je logická, vzhledem k enormnímu počtu překročení státních hranic při mezinárodních letech by podstatné rozdíly v pravidlech jednotlivých států

komplikovaly provedení letu a orientaci a vymahatelnost práva v letectví by činily složitější.

V České republice je základním vnitrostátním dokumentem **zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví**, který nabyl účinnosti 1. dubna 1997. Vzhledem k tomu, že Česká republika je členským státem ICAO, vychází řada ustanovení z úpravy obsažené v Chicagské úmluvě, kterou aplikuje na české vnitrostátní podmínky.

Dalším vnitrostátním pramenem českého leteckého práva **vyhlášky Ministerstva dopravy**, vydávané na základě zmocnění uvedeného v § 102 „leteckého zákona“. Dalšími prameny jsou **předpisy řady L**, výnosy Ministerstva dopravy. Těmito předpisy se aplikují na české podmínky standardy a doporučení ICAO, které jsou obsaženy v annexech Chicagské úmluvy, proto jsou i stejně strukturovány. Některé z předpisů řady L se oblasti řízení letového provozu dotýkají jen okrajově, ale základními dokumenty jsou tyto:

L2 – Pravidla létání

L3 - Meteorologie

L4 - Letecké mapy

L11 – Letové provozní služby

L14 – Letiště

L15 – Předpis o letecké informační službě

L4444 – Postupy pro letecké služby

Mezinárodní pravidla a zásady létání:

Každý stát vycházející ze zásady suverenity nad svým vzdušným prostorem může vytvářet speciální normy, které upravují režim létání. Aby nedocházelo k tomu, že by posádky letadel při mezinárodních letech přes území mnoha států byly nuceny přesně znát tyto rozdílné normy a jejichž neznalost, popřípadě chybná aplikace by mohly vést k porušení bezpečnosti či dokonce katastrofě, dohodly se smluvní státy na určitém sjednocení pravidel pro létání.

Článkem 12 Chicagské úmluvy se každý smluvní stát zavázal, že učiní opatření zajišťující, že každé letadlo letící nad jeho územím nebo pohybující se na jeho území, jakož i každé letadlo, které nese značku jeho státní příslušnosti, ať se nachází kdekoli, se podrobí tamním platným pravidlům a předpisům, které se týkají letu a pohybu letadel. Státy se dále zavázaly, že budou udržovat své vlastní předpisy o těchto věcech největší možnou měrou ve shodě s předpisy, stanovené podle úmluvy a že zajistí stíhání všech osob, které by porušily předpisy platné v tomto směru.

Tyto jednotlivé předpisy upravující v rámci ICAO pravidla létání mají charakter mezinárodních standardů zahrnutých do přílohy 2 k Chicagské úmluvě (Annex 2 – Rules of the air). Příloha 2 kromě všeobecných pravidel, jejichž obsahem jsou normy upravující např. ochranu osob a majetku, zabraňování srážkám, informace o letech, zakročování proti letadlům aj., obsahuje dvě základní skupiny pravidel.

První skupinu tvoří pravidla pro lety za viditelnosti – **VFR (Visual flight rules)**. Jedná se o lety, které jsou prováděny v meteorologických podmínkách pro let za viditelnost – VMC (Visual meteorological conditions). Tyto podmínky jsou vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Druhou skupinou jsou pravidla pro lety podle přístrojů – IFR (Instrument flight rules). Lety jsou prováděny v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů – IMC (Instrument meteorological conditions), což jsou takové podmínky dané dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou od nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Obě skupiny pravidel obsahují normy upravující vzlet a přistání letadel, režim provádění letů v okolí letiště, mimo letiště a bezpečné výšky letu. Z hlediska řízení letového provozu je podstatný rozdíl v rozsahu služeb, poskytovaných letům podle pravidel jedné a druhé skupiny a v míře odpovědnosti za bezpečný průběh letu.

Obecně platí, že při provádění letu podle pravidel VFR nese velitel letadla větší míru odpovědnosti za vyhnutí se srážce s ostatními letadly nebo terénem, než při letu IFR. Meteorologické podmínky pro let podle viditelnosti umožňují vizuální orientaci a pilot může využívat pouze letecké informační služby či poradní služby, ale sám je zodpovědný za případný úhybný manévr. Při letu za IFR není vizuální orientace možná (nebo není žádoucí – pilot chce let provést podle přístrojů a pokynů služby řízení letového provozu) a proto definitivní

rozhodnutí a odpovědnost za manévry zabráňující srážkám nese řídicí letového provozu. Pilot se musí tomuto rozhodnutí podřídit.

Většina států vydává **Leteckou informační příručku (AIP)**, která v ucelené formě definuje režim příslušného vzdušného prostoru. V ČR AIP má tři části: *GEN* – obsahuje pravidla pro vstup, výstup a tranzit letadel při mezinárodním letu. *ENR* – pravidla pro provedení letu po letových tratích a mimo ně. *AIRPORT* – seznam všech letišť v ČR a informace o jejich provozu a režimu.

Letecké informační příručky obsahují také informace o tratích letových provozních služeb. Obecně platí, že let je prováděn po těchto tratích na základě předem podaného **letového plánu**. Na základě povolení poskytovatele služeb řízení letového provozu je ovšem možné provést let jinudy.

Důležitou informací nacházející se v leteckých informačních příručkách je definování zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů. Ty slouží zejména k vojenským či bezpečnostním účelům a jejich aktivace je předmětem koordinace mezi všemi uživateli vzdušného prostoru. Pokud se jedná o stálý zakázaný prostor, již samotným vyhlášením v AIP je provoz v této definované oblasti vyloučen. Jedinou výjimkou je zvláštní povolení vydané příslušným úřadem, v ČR Ministerstvem dopravy.

U početnější skupiny „dočasně omezených prostorů“ je po jejich definici v AIP nutné ještě požádat o omezení prostoru pro určitou konkrétní činnost. Toto provádí žadatel, tedy budoucí uživatel omezeného prostoru, přímo u poskytovatele letových provozních služeb. Stát může ve výjimečných případech omezit či úplně zastavit lety nad částí či celým územím státu.

Charakteristika a druhy služeb řízení letového provozu:

Letové provozní služby je společný pojem pro službu řízení letového provozu, letové informační služby a pohotovostní služby. Jejich podstata spočívá v řádném a systematickém využívání pozemních leteckých zařízení (radionavigační majáky, radiostanice apod.) za účelem zajištění bezpečnosti a efektivnosti letů.

Na základě Přílohy 11 k Chicagské úmluvě jednotlivé státy poskytují nad svým a jim delegovaným územím letové provozní služby, které v sobě zahrnují následující tři služby označované jako:

A) Služba řízení letového provozu (Air Traffic Control service), která je dále rozdělena na:

1. Oblastní službu řízení (Area Control service)

Toto stanoviště je odpovědné za poskytování služeb řízení letového provozu v určité letové informační oblasti (FIR). Podle hustoty provozu,

kapacity stanoviště a s přihlédnutím k politickému uspořádání jsou tyto oblasti různě veliké. Např. Česká republika tvoří jednu letovou informační oblast, které službu poskytuje Řízení letového provozu, s.p. ze střediska v Jenči u Prahy. Ve Spolkové republice Německo je těchto oblastí několik.

2. Přibližovací službu řízení (Approach Control service)

Odpovědnost tohoto stanoviště za provedení letu spočívá v bezpečném navádění letadel na dráhu konkrétního letiště a v zajištění bezkonfliktního odletu letadlům, které toto letiště opouštějí a dále pokračují do prostoru odpovědnosti Oblastní služby řízení. Část vzdušného prostoru, kde operuje, se nazývá *Terminal maneuvering area*. Jelikož, vzhledem k povaze letecké dopravy, nelze jednoduše stanovit přechod odpovědnosti jednotlivých stanovišť, za tímto účelem se uzavírají koordinační dohody mezi všemi třemi stanovišti navzájem. Tyto dohody přesně definují přechod odpovědnosti v různých situacích, které mohou při řízení letu nastat.

3. Letištní službu řízení (Aerodrome Control service)

Stanoviště, které je odpovědné výhradně za provoz na letišti, jak letadel, tak ostatních vozidel a složek letištního systému. Nejbližší koordinační partner je přibližovací služba řízení, se kterou úzce spolupracuje a uzavírá koordinační dohody o postupu práce jak stálé, tak přímo při provozní situaci.

Jednotlivá stanoviště řízení letového provozu musí k výkonu této služby dostávat informace o zamýšlených pohybech každého letadla a platné informace o skutečném průběhu jeho letu, ze kterých jsou určovány jejich vzájemné polohy. Stanoviště vydávají letová povolení letadlům s cílem zabránit jejich srážkám a udržet rychlý a spořádaný tok letového provozu. Jednotlivá stanoviště řízení letového provozu koordinují svá povolení s jinými stanovišti letových provozních služeb.

B) Letová informační služba (Flight information service) je služba, která je poskytována všem letadlům, kterým mohou její informace prospět, a letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu, nebo jiným letadlům, která o to požádají stanoviště řízení letového provozu.

Obsahem poskytovaných informací bývají údaje meteorologické výstražné služby o výskytu nebo předpokládaném výskytu určitých meteorologických jevů, které mohou ovlivnit bezpečnost letů, údaje o změnách stavu letiště, změnách provozuschopnosti navigačních zařízení, jakož i údaje o neobsazených neřízených balonech a jakékoli jiné informace, které mohou mít vliv na bezpečnost letu.

Samotné poskytnutí informace nezakládá odpovědnost za bezpečný průběh letu. Jde pouze o podklad pro rozhodnutí velitele letadla, který dále nese odpovědnost za bezpečnost letu. Oproti tomu řídicí letového provozu při poskytování služby řízení letového provozu je v otázkách zabránění srážce s jiným provozem nebo s terénem za toto odpovědný a má konečné slovo.

C) Pohotovostní služba (Alerting service) je poskytována za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba (Search and rescue service), a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Klasifikace tříd vzdušného prostoru:

Pro účely poskytování letových provozních služeb je vzdušný prostor klasifikován do jednotlivých tříd podle rozsahu letových provozních služeb, které jsou v jednotlivých třídách poskytovány a podle nároků a pravidel vyžadovaných pro povolení ke vstupu. Definice jednotlivých tříd vychází ze standardů ICAO, schválených 12. března 1990. Státy si musí zvolit ty třídy, které vyhovují jejich potřebám. O konkrétním uplatnění jednotlivých tříd ve vzdušném prostoru státu rozhoduje většinou příslušný letecký úřad. Rozdělení konkrétního vzdušného prostoru je každým státem publikováno v letové informační příručce v části ENR.

- **Třída A** – Zde jsou povoleny jen lety IFR (podle přístrojů). Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy.
- **Třída B** – Jsou povoleny lety VFR (podle viditelnosti) a IFR, všem letadlům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy.
- **Třída C** – Jsou lety IFR i lety VFR, všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu, přičemž letům IFR se zajišťují rozstupy vůči

jiným letům IFR a letům VFR. Letům VFR se zajišťují rozstupy od letů IFR a poskytují se jim provozní informace o jiných letech VFR.

- **Třída D** – Jsou povoleny lety IFR i lety VFR, všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu, přičemž letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a poskytují se jim provozní informace o letech VFR, letům VFR se poskytují provozní informace o všech ostatních letech.

- **Třída E** – Jsou povoleny lety IFR i lety VFR, letům IFR se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se jim rozstupy vůči jiným letům IFR. Všem letům se, pokud je to proveditelné poskytují informace o provozu.

- **Třída F** – Jsou povoleny lety IFR i lety VFR, letům IFR se poskytuje letová poradní služba, všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Poradní služba nepřenáší odpovědnost za případnou srážku letadla z velitele letadla na poskytovatele letových provozních služeb, ale slouží jako podklad pro velitelovo rozhodování, nicméně obsahuje doporučení k určitému manévru, který by měl velitel letadla provést.

- **Třída G** – Jsou povoleny lety IFR i lety VFR, všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba.

V České republice jsou používány vzdušné prostory třídy C, D, E a G.

Odpovědnost států za poskytování služeb řízení letového provozu

Mezinárodní závazky států:

Podle mezinárodního práva jsou za vytvoření a příslušné vybavení poskytovatele služeb řízení letového provozu odpovědné jednotlivé státy. Podle článku 28 Chicagské úmluvy z roku 1944:

„Každý smluvní stát se zavazuje, že pokud to uzná za proveditelné:

V rámci svého teritoria zřídí letiště, rádiové služby, meteorologické služby a jiná pomocná zařízení za účelem usnadnění mezinárodního letectví, v souladu se standardy a pravidly, jež budou čas od času doporučeny nebo stanoveny podle této úmluvy.“

V rámci plnění závazků vyplývajících z článku 28, jsou státy kompetentní a odpovědné za stanovení právní formy, v jaké budou poskytovatele služeb řízení letového provozu zakládat. Konkrétně státy rozhodují o typu organizace, kterou založí.

Státy tak mohou:

- *poskytovat služby řízení letového provozu přímo, prostřednictvím vládní agentury,*
- *pověřit nezávislou instituci, aby poskytovala tyto služby jeho jménem,*
- *delegovat tuto odpovědnost na jiný stát*³

Z uvedeného článku Chicagské úmluvy plyne, že primární odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu nese stát. V komentářích k ustanovením Chicagské úmluvy i ve starších publikacích se objevuje doktrína, podle níž odpovědnost za způsobenou škodu nese stát bez ohledu na organizaci, počet pověřených poskytovatelů těchto služeb a na jejich vztah se státem.

³ Klíma Richard, Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu – Rigorózní práce, Masarykova Univerzita v Brně, Právnická fakulta, 2007, str.74

Odpovědnost státu za poskytované služby, za případnou škodu:

Otázka odpovědnosti leteckého dopravce za škodu způsobenou provozem letadla byla poprvé upravena ve Varšavské smlouvě z roku 1929. Dnešní systém z této smlouvy vychází, byl doplněn následnými dohodami a především na konferenci v Montrealu v roce 1975.

V současné době však neexistuje žádný mezinárodní či regionální režim odpovědnosti pro poskytovatele služeb řízení letového provozu, který by byl srovnatelný s výše uvedeným tzv. Varšavsko-Montrealským systémem odpovědnosti leteckých dopravců. Článek 28 Chicagské úmluvy sice zakládá odpovědnost státu jako subjektu mezinárodního práva, ale nevyplývají z něho samotného žádné závazky vůči jednotlivcům.

Vztah mezi konkrétním poškozeným a státem zajišťujícím poskytování služby řízení letového provozu musí být tedy upraven normami vnitrostátními. Žádný stát dosud nepřijal konkrétní právní normu upravující výhradně a komplexně problematiku odpovědnosti poskytovatele za případnou škodu. Z uvedeného a z právní teorie o právních systémech vyplývá, že přístup k regulaci této problematiky bude značně odlišný v jednotlivých státech a v jednotlivých systémech práva.

„Důvody, proč by mezinárodní systém odpovědnosti poskytovatelů služeb řízení letového provozu měl být unifikován:

Letadlo letící mezinárodní let, který vede nad územím jiného státu, řízeno poskytovatelem z třetího státu, může být příčinou složitého konfliktu odpovědností jednotlivých složek v případě vzniku škody. Podobné problémy se vznikem odpovědnosti mohou nastat, letí-li letadlo nad cizím územím a způsobí zde škodu, zatímco je ale řízeno jeho národním poskytovatelem služeb řízení letového provozu.

V obou případech bude aplikováno vnitrostátní právo všech zainteresovaných států, což může vézt ke vzniku konfliktů ve vymezení odpovědnosti. Kodifikace a unifikace těchto norem na mezinárodní úrovni je nezbytná“.⁴

V průběhu posledních čtyř dekad probíhala snaha o vytvoření jednotného systému odpovědnosti poskytovatelů letových provozních služeb zejména na půdě Právního výboru ICAO. Dále se vytvořily studie na neformální pracovní skupině na konferenci v Soulu v roce 1986, v roce 1988 ve Varšavě v rámci „International law association“, nebo v roce 1992 na ILA konferenci v Káhiře ve výboru pro letecké právo. K unifikaci však dosud nedošlo, veškeré závěry zmíněných konferencí, studie a návrhy Právního výboru ICAO slouží pouze informativně a jako návod k postupnému sjednocování.

Ve státech, které zvolily přístup, kdy poskytovatel letových provozních služeb je přímo státní nebo vládní agentura, je logické, že na sebe stát bere také odpovědnost za způsobenou škodu a za případnou kompenzaci. Stát je také stranou případného sporu o odškodnění. Takový režim platí například v USA nebo ve Francii.

V případě, že stát deleguje poskytování služeb řízení letového provozu na autonomní subjekt, existuje několik modelů upravujících odpovědnost:

V prvním, konzervativním přístupu, tzv. **doktríně primární státní odpovědnosti**, který plně vychází a zůstává plně v souladu s článkem 28 Chicagské dohody, rozdělení funkcí nijak nemění platný režim odpovědnosti.

⁴ Larsen, Paul, B. The Regulation of Air Traffic Control Liability by International Convention, McGill University, 1965, str. 43

*„Tato teorie předpokládá, že nezávisle na právní formě a statutu poskytovatele služeb a nehledě na to, zda stát pochybil či ne, je stát odpovědný za jakoukoliv škodu způsobenou poskytováním služeb řízení letového provozu. V tomto modelu nařizuje příslušná právní úprava nárokovat náhradu škody jedině po státu, a to na základě platného práva v tomto státě a před domácími soudy. Národní právní úprava ale často uznává, že **ačkoliv stát nese odpovědnost, škoda může být ve skutečnosti důsledkem pochybení poskytovatele služeb**. Proto si stát zachovává právo postihu takového poskytovatele, za velmi specifických a prokazatelných podmínek, např. za hrubou nedbalost. Jako příklady uplatňování této doktríny mohou posloužit Německo a Rakousko.“⁵*

Základní myšlenkou primární státní odpovědnosti je ponechání odpovědnosti za bezchybné poskytování služeb řízení letového provozu státu. Poškozená osoba by neměla řešit otázku, zda je stát přímo poskytovatelem služeb řízení letového provozu či nikoliv. Za náhradu škody je odpovědný stát. Případné získání těchto prostředků od poskytovatele služeb řízení letového provozu, a to se všemi možnými riziky (včetně insolventnosti poskytovatele), by neměl řešit poškozený občan, ale přímo stát.

Jako příklad úpravy a rozložení míry odpovědnosti mezi státem a poskytovatelem lze uvést německého poskytovatele letových provozních služeb Deutsche Flugsicherung (DFS). Spolková Republika Německo je v souladu se svou spolkovou Ústavou plně odpovědná za škodu a to bez ohledu na zavinění na straně státu. Při založení DFS uzavřela spolková vláda s DFS rámcovou dohodu (Rahmenvereinbarung), která definuje přesné rozdělení odpovědností mezi oba subjekty. Tato dohoda současně potvrzuje odpovědnost státu za škody při ponechání práva na postih společnosti či jejích zaměstnanců v případě hrubé nedbalosti a přímého úmyslu.

⁵ Klíma Richard, Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu – Rigorózní práce, Masarykova Univerzita v Brně, Právnická fakulta, 2007, str.78

Druhý přístup, tzv. doktrína sekundární státní odpovědnosti týkající se poskytování služeb řízení letového provozu je založen na podpůrné státní odpovědnosti. Uznává **centrální pozici státu, ale zároveň předpokládá, že skutečný viník má nést primární odpovědnost za způsobenou škodu a staví tak poskytovatele služeb řízení letového provozu do pozice primárního odpovědného subjektu.**

„V tomto modelu se veškeré nároky na odškodnění vyžadují po poskytovateli samotném. Suverénní charakter služby a princip hlavní odpovědnosti státu se často projevují v tom, že poskytovatel služeb řízení letového provozu čelí stejnému odpovědnostnímu režimu jako stát a je žalován před domácími soudy. Role státu se projevuje tím způsobem, že právní úprava nařizuje státu uhradit náhradu za škodu, kterou by poskytovatel služeb řízení letového provozu nemohl z důvodů finančních limitů realizovat. Výše uvedená doktrína je uplatňována například ve Švýcarsku.“⁶

Orientaci v rozdílných přístupech k odpovědnosti poskytovatelů stěžuje i fakt, že v této oblasti existuje pouze malé množství judikatury (největší procento v USA). Jelikož v roce 2002 došlo ke kolizi dvou dopravních letadel u německého města Überlingen, přičemž odpovědnost za poskytování služeb řízení letového provozu ležela na švýcarském poskytovateli Skyguide, jedná se o ojedinělý případ a příklad odpovědnosti a kompenzace za škody primárně způsobené poskytovatelem řízení letového provozu. Tímto konkrétním případem se budu blíže zabývat v rozboru konkrétních situací zakládajících odpovědnost.

⁶ Čapek, Jan, Klíma Richard, Zbiralová Jaroslava – Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ, 1.vydání 2005, str. 212

Třetím přístupem je **princip plné odpovědnosti** poskytovatele služby řízení letového provozu. Stát v tomto případě odpovídá pouze tehdy, jestliže se na škodě podílel svým **zaviněním**. Na rozdíl od obou předchozích principů, nelze při uplatňování tohoto přístupu uplatňovat náhradu škody na státu ani v případě, že subjekt poskytovatele nemá dostatečné množství finančních prostředků.

„Tento právní režim je platný ve Velké Británii, kde je poskytováním služeb řízení letového provozu pověřena společnost NATS (National Air Traffic Service), jediný skutečně privatizovaný poskytovatel služeb řízení letového provozu v Evropě. Na základě článku 72 Civil Aviation Act z roku 1982 byl funkcí poskytování služeb řízení letového provozu pověřen britský úřad pro civilní letectví (CAA – Civil Aviation Authority), jako orgán státní správy na úseku civilního letectví. CAA následně založila NATS, jako subjekt pověřený výkonem veřejné služby, který byl součástí vládní struktury. První kroky k autonomii byly učiněny v roce 1996, kdy se NATS stalo organizací ve 100 % vlastnictví CAA. Další reformy související s liberalizací letecké dopravy následovaly s přijetím Transport Act z roku 2000, které vyústily v privatizaci NATS v roce 2001, formou „Public-Private Partnership“ (PPP). Na základě tohoto zákona bylo 51% akcií prodáno soukromému sektoru, včetně zaměstnanců společnost, zatímco britská vláda si ponechala zbývajících 49 %. Dle platné legislativy je v současné době třeba veškeré nároky na náhradu škody způsobené poskytováním služeb řízení letového provozu adresovat NATS, která se bude zodpovídat u soudu jako kterákoliv jiná právnická osoba. Stát není povinen hradit škodu způsobenou NATS v případě, že by samotný poskytovatel služeb na finanční kompenzace neměl dostatečné prostředky. Přestože stát tuto povinnost nemá, objevuje se i v tomto modelu garanční pozice státu, protože by bylo vnímáno jako politicky nekorektní, kdyby stát v případě insolventnosti poskytovatele služeb řízení letového provozu nezasáhl.“⁷

Co se týče mezinárodního rozměru poskytování služeb řízení letového provozu, již dlouho se objevují případy, kdy poskytovatel rozšiřuje své služby za hranice do vzdušného prostoru druhého státu. Nadnárodní poskytování

⁷ Čapek, Jan, Klíma Richard, Zbiralová Jaroslava – Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ, 1.vydání 2005, str. 213

letových provozních služeb je ve světě řešeno prostřednictvím tzv. **formální delegace služeb řízení letového provozu**, což v podstatě znamená, že stát deleguje na druhý stát odpovědnost za řízení letového provozu v přesně vymezené části vzdušného prostoru a za dohodnutých podmínek. Důvody pro delegaci těchto služeb mohou být:

- **provozní** – usnadnění a zefektivnění toku letového provozu a odstranění koordinace mezi jednotlivými poskytovateli. Častá varianta v blízkosti velkých letišť s hustým provozem, který zasahuje za hranice území jiného státu – snaha o delegaci odpovědnosti za co největší část provedení těchto letů poskytovateli služeb, který operuje na daném letišti. Zvyšuje se tak manévrovací prostor tomuto poskytovateli, což vede ke větší provozní efektivnosti a nezatěžuje se sousední poskytovatel.
- **ekonomické** - snaha o snížení nákladů na provoz poskytování letových provozních služeb, jednotlivé státy delegují odpovědnost společnému poskytovateli.
- **politické** – z důvodu politické situace, na sporných územích, možná i delegace na neutrálního zprostředkovatele. (např. Kypr)

Z hlediska ICAO je delegování služeb řízení letového provozu záležitostí mezi státy. Je na legislativě každého státu, aby určila, na které úrovni se mají dohody o delegování služeb uzavírat. V mnoha zemích vyžaduje národní legislativa určitý rámec dohodnutý na státní úrovni, který poté slouží jako podpora pro operativní opatření souvisejících s delegováním služeb na nižších úrovních. Některé státy požadují souhlas Parlamentu, zatímco zákony jiných přenechávají dohody o delegování na úřadech civilního letectví. Některé dohody jsou dokonce uzavírány mezi vládou delegujícího státu a zahraničním poskytovatelem, bez jakéhokoliv zapojení vlády státu poskytovatele.

Ve většině případů formálního delegování služeb řízení letového provozu jsou však dohody uzavírány mezi státy, práva a povinnosti obsažené v těchto dohodách formalizují vztahy mezi státy na základě mezinárodního veřejného práva, přičemž poskytovatel služeb řízení letového provozu není jednou ze stran smlouvy, i když má od státu mandát k poskytování těchto služeb.

Typickým příkladem takového modelu je existence mezinárodního střediska řízení letového provozu v Maastrichtu (MUAC). Belgie, Nizozemí, Lucembursko a Německo pověřily Evropskou agenturu pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL na základě multilaterální smlouvy odpovědností za poskytování služeb řízení letového provozu v horním vzdušném prostoru z mezinárodního střediska řízení letového provozu, zatímco odpovědnost za poskytování služeb ve spodním vzdušném prostoru zůstává i nadále na národních poskytovatelích služeb řízení letového provozu.

Ve většině případů však z praktických důvodů vznikají na úrovni jednotlivých poskytovatelů služeb tzv. koordinačních dohody, které upravují provozně efektivní rozšíření příslušného vzdušného prostoru za hranice státu bez dalšího formálního řešení na úrovni států (**neformální delegování**).

Koordinační dohody a dohody o delegování služeb řízení letového provozu mezi jednotlivými státy a poskytovateli:

Drtivá většina poskytovatelů letových provozních služeb z různých států mezi sebou uzavírá koordinační dohody o postupech kooperace, vymezení prostorů a odpovědnosti. Jde o významný dokument vzhledem ke každodenní četné spolupráci a předávání odpovědnosti na hranicích státu (smluvně vymezených hranicích odpovědnosti) a velkému riziku vzniku určité události či incidentu, který vytváří konflikt odpovědností mezi dvěma a více státy a poskytovateli.

Z tohoto důvodu je žádoucí precizní vymezení jednotlivých kompetencí hranic a okamžiků přechodu odpovědnosti za řízení letu atd. Koordinační dohody mohou obsahovat 3 hlavní okruhy:

- **definování hranic letové informační oblasti (FIR)**

Vzhledem k často velmi členitému profilu státní hranice, vzniklým historickým a geografickým vývojem (zejména v Evropě) existuje zájem na jeho zjednodušení pro potřeby letecké dopravy, kde při vysokých rychlostech nelze přesně dodržovat členitost hranic státu. V koordinačních dohodách proto často nalezneme definování uměle vytvořených hranic

přechodu odpovědnosti. Jedná se o drobné odchylky od skutečných hranic v řádech kilometrů, které však mohou být zásadní pro určení vzdálenosti, na kterou je možno se s letadlem přiblížit této hranici tak, aby nedošlo k ohrožení provozu na opačné straně.

Upravením hranic automaticky vzniká delegace odpovědnosti za poskytování řízení letového provozu druhému státu nad tím územím, které bylo tímto způsobem vyřazeno z vlastní letové informační oblasti.

Obrázek č. 1: Letová informační oblast Praha



- **postupy a podmínky pro předávání řízení letadel při přeletu hranice letové informační oblasti**

Provozně nejdůležitější část dohod, která vytváří rámec podmínek pro předání a převzetí odpovědnosti za řízení letu. Kvůli četnosti letů v některých oblastech a po určitých tratích dohadují si poskytovatelé obecné podmínky, které musí být při předání letů splněny (dosažení určité

letové výšky, nařízení konkrétní rychlosti letadlu apod.). Pokud stanoviště řízení letového provozu není schopno podmínku splnit, je nutné provést koordinaci telefonicky, případně požádat o schválení jiných parametrů druhého poskytovatele.

V případě neprovedení koordinace a nesplnění dohodnutých podmínek je předávající stanoviště odpovědné za případný incident či ohrožení bezpečnosti. Platí to i v případě, že se incident odehraje až v prostoru odpovědnosti jiného stanoviště v případě, že mu toto stanoviště již nedokázalo zabránit. Velmi důležitá je spolupráci při vyšetřování všech událostí v letovém provozu mezi jednotlivými sousedícími státy a poskytovateli, jelikož nejrizikovější oblastí jsou právě předání a převzetí řízení mezi jednotlivými stanovišti, kde automaticky vzniká riziko konfliktu zájmů, práva a odpovědnosti jednotlivých států.

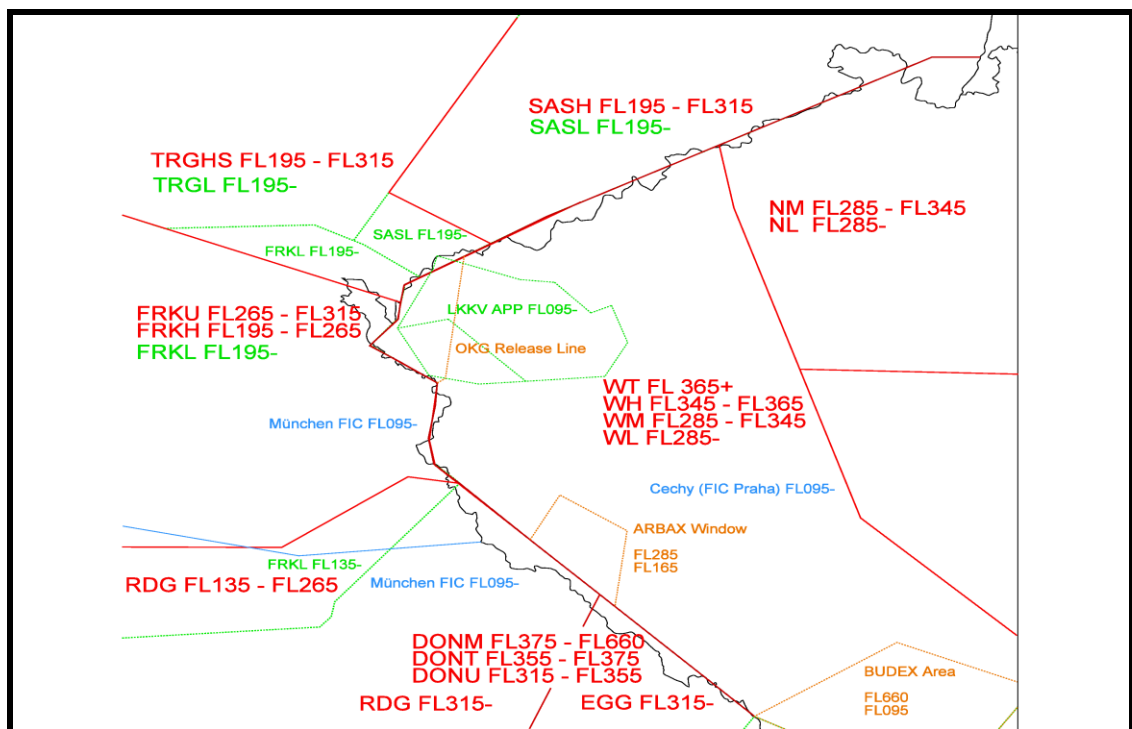
- **Delegace odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb ve vymezených oblastech**

Kromě delegace při úpravě a vymezení hranic prostoru odpovědnosti, existuje možnost delegace určitého prostoru a odpovědnosti za řízení letového provozu v něm jinému státu a poskytovateli, z důvodu provozního, vzhledem k tokům letecké dopravy. Zde je na místě připomenout článek 1 Chicagské úmluvy, který přiznává úplnou svrchovanost a suverenitu státu nad vzdušným prostorem nad svým územím. Na tom nic nemění ani případná delegace odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb na základě smlouvy v jakékoliv formě. Stát má také možnost delegaci kdykoliv zrušit, zejména z důvodu bezpečnosti a ochrany státu.

V dohodě je třeba přesně vymezit prostor, který má být druhému poskytovateli delegován, a to jak horizontálně, tak vertikálně. Existuje možnost, často využívaná, kdy je delegována pouze část vertikální výšky

určitého prostoru. Zajímavým příkladem je tzv. „OKG Release line“, definovaná v koordinační dohodě mezi středisky řízení v Praze a v Mnichově: Německé straně je delegován prostor území ČR cca 20 km před hranicemi mezi letovou hladinou 290 a 310, tedy asi 1 výškový kilometr. Slouží ke zjednodušení postupů při odletu letadel z Prahy směrem na západ. Dohoda obsahuje přesné vymezení odpovědnosti za rozstupy mezi letadly letící v této oblasti ve stanovené výšce.

Obrázek č. 2: Mapa sektorizace z dohody mezi ACC Praha a ACC Mnichov se zakreslenou „OKG release line“:



Stejně jako u národních režimů odpovědnosti, existují pro delegování služeb řízení letového provozu různé přístupy k posuzování, kdo v konkrétním případě subjektem odpovědnosti za potenciální škodu:

Přístup teritoriální

Principy odpovědnosti jsou většinou spojovány s teritoriálním chápáním suverénních kompetencí. Podle „teritoriální doktríny“ je za škody způsobené poskytováním služeb řízení letového provozu odpovědný ten stát, nad jehož územím došlo ke škodě bez ohledu na to, kdo je skutečným poskytovatelem služeb. V Evropě existuje konsensus, že služba řízení letového provozu je suverénní veřejnou službou, přičemž nezáleží na tom, kdo fakticky službu vykonává, zda stát či soukromá společnost. Jelikož je, podle teritoriální doktríny, vykonávání suverénní funkce omezeno v rámci státních hranic, zůstává poskytování služeb řízení letového provozu suverénní veřejnou službou státu, kterému patří vzdušný prostor, i když stát tuto funkci delegoval na jiný stát. Jinými slovy, jestliže stát deleguje funkci služeb řízení letového provozu nad částmi svého území na jiný stát, zůstává tato služba podle práva suverénní funkcí delegujícího státu.

Přístup odpovědnosti státu poskytovatele:

„Tento přístup preferuje takový režim odpovědnosti, kde odpovědnost nese stát, ze kterého poskytovatel pochází, nezávisle na tom, zda stát poskytuje služby řízení letového provozu sám nebo zda delegoval tuto funkci na samostatný subjekt. Tento model tedy uznává vztah stát - stát na základě mezinárodního veřejného práva, založeného na dohodě o delegování služeb služby řízení letového provozu. Předpokládá, že oboustranné dohody stejně jako důsledky z nich plynoucí jsou definovány přímo mezi dotýcnými státy a nemohou být přenášeny na třetí subjekty“.⁸

⁸ Larsen, Paul B., The regulation of air traffic control liability to foreign air carriers, 1965, str. 25

Přístup odpovědnosti poskytovatele služeb:

Třetí teorie jde při stanovování odpovědnosti ještě o krok dál a odpovědnost zde nenese stát, ale přímo zahraniční poskytovatel služeb a to velmi podobným způsobem jako národní poskytovatel. Úzce souvisí s přístupem, kdy stát přenáší odpovědnost přímo na poskytovatele služeb řízení letového provozu. Při delegaci služeb se stát snaží přenést i veškerou odpovědnost na poskytovatele, který bude službu řízení letového provozu vykonávat. Na základě těchto opatření by zahraniční poskytovatel mohl být žalován před soudy delegujícího státu a souzen na základě jeho práva. Tento model je atraktivní z hlediska jeho praktičnosti a logiky. V praxi je tento model obsažen v dohodě mezi Švýcarskem a Francií, která říká: „švýcarské jednotky služby řízení letového provozu nesou odpovědnost za škody způsobené jejich nedbalostí nebo nedbalostí osob jednajících jejím jménem v rámci této dohody.“⁹

Rozhodnutí o potenciálních nárocích na uznání odpovědnosti v případech mezinárodního poskytování služeb (pokud není problematika odpovědnosti upravena explicitně v mezinárodní smlouvě) je komplikováno interními politickými záležitostmi každého státu. „Například ministři zahraničí budou zřejmě mít sklon ke kompromisům v dodržování striktních pravidel, nebo dokonce ke kreativitě v jejich interpretaci v zájmu udržení kooperativních dohod výhodných pro zúčastněné státy. Na druhou stranu ministři financí si budou v zájmu finančních zájmů státu přát redukovat případy, ve kterých stát přebírá odpovědnost“¹⁰.

Důležitou složkou letových provozních služeb je i poskytování pohotovostní služby. Není-li výslovně dohodnuto jinak mezi příslušnými složkami pátrání a záchrany, delegace prostoru pro řízení letového provozu nic nemění na faktu, že pohotovostní službu budou vykonávat složky pátrání a záchrany státu, na jehož

⁹ Dohoda mezi Švýcarskem a Francií o delegování ATS služeb Švýcarsku v části francouzského vzdušného prostoru, uzavřená 22. června 2001.

¹⁰ Klíma Richard, Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu – Rigorózní práce, Masarykova Univerzita v Brně, Právnická fakulta, 2007, str. 83

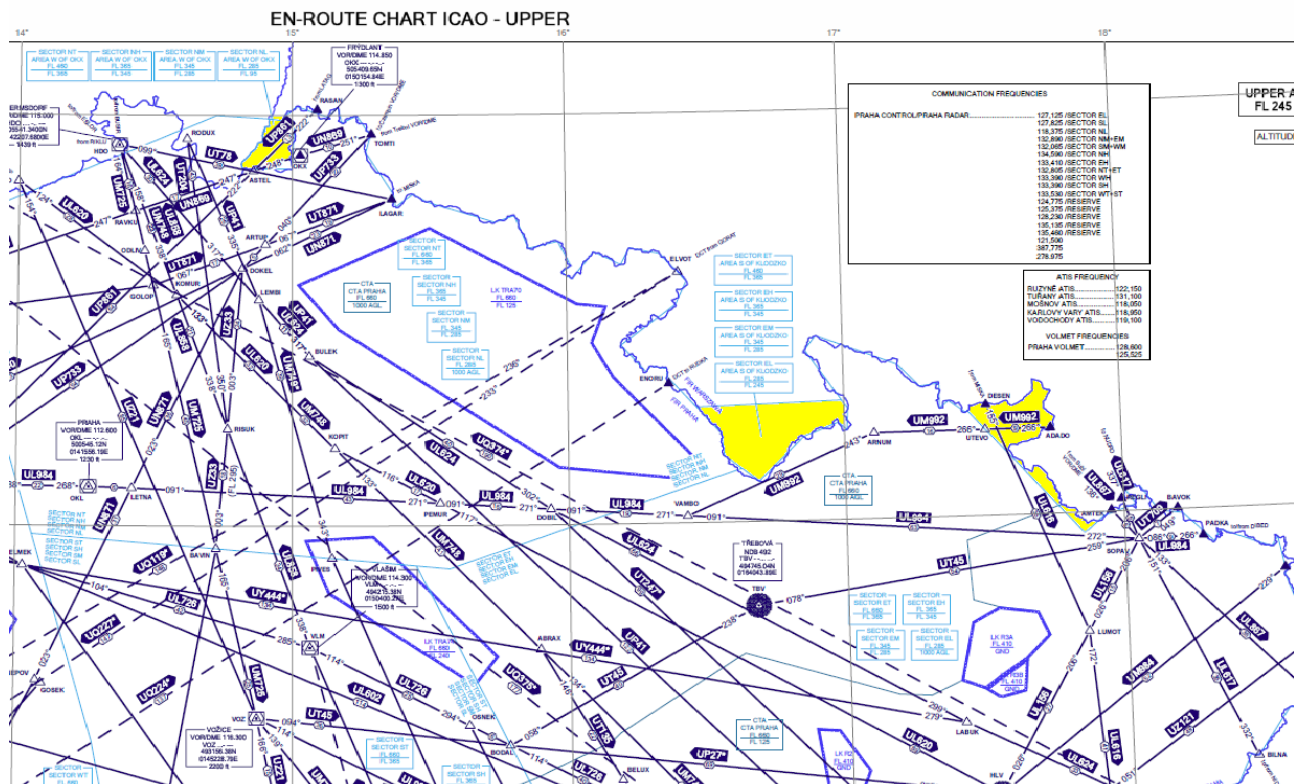
území se stal incident, který takovou službu vyžaduje. Může tedy dojít k případům, že při letecké havárii, kterou způsobí středisko řízení letového provozu jednoho státu, pátrání a záchranu obětí provádí a odpovídá za ní druhý stát, na jehož území se místo havárie nachází.

Rozbor koordinační dohody mezi ŘLP ČR, s.p. a polským poskytovatelem služeb řízení letového provozu PANSA Poland:

Prvním, z hlediska **vymezení rozsahu odpovědnosti** za poskytování řízení letového provozu letu, který překračuje česko-polskou hranici důležitým faktem, je v této dohodě bod 2.1. Zde jsou definovány prostory odpovědnosti jednotlivých stanovišť, kterých se tato dohoda týká (oblastní střediska řízení Praha a Varšava, přibližovací střediska Ostrava, Krakov a Poznaň, a to jak horizontálně, tak vertikálně. Zajímavostí je horní hranice prostoru odpovědnosti střediska Varšava, která je letová hladina 460, kdežto středisko Praha poskytuje služby řízení až do letové hladiny 660. Jelikož existují běžně dostupné typy letadel, které jsou schopné vystoupat a letět až v letové hladině 510, nastávají případy, že let letící např. v letové hladině 470 z prostoru odpovědnosti služebny v Praze, která letu plně poskytuje službu řízení letového provozu, bude ve vzdušném prostoru Polska mimo prostor odpovědnosti střediska Varšava a tudíž jediným odpovědným subjektem za bezpečné provedení letu, který je přímým účastníkem provozu, bude kapitán letadla.

Delegace prostorů odpovědnosti je předmětem bodu 2.2. Jeden prostor je delegován střediskem Praha středisku Varšava a 2 prostory jsou delegovány opačně. (viz obrázek č. 3) Opět jsou zde rozdíly ve vertikálních hranicích delegovaného provozu, v závislosti na provozním využívání. Např. delegovaná oblast „Klodska“ má vertikální hranice letové hladiny 245-460. Smyslem je ponechat středisku Praha odpovědnost za řízení letu, letícího na českém území podél polské hranice, který po definované letové trati protíná výběžek polského vzdušného prostoru a na krátký časový úsek by odpovědnost přešla na středisko ve Varšavě. Vzhledem k četnosti letů po této trati jde o praktické řešení pro omezení vzájemné komunikace a koordinace.

Obrázek č. 3: Delegované prostory mezi oblastními středisky řízení vPraze a Varšavě



Bod 2.3 definuje tzv. „radarové hranice“, jak bylo zmíněno výše, zjednodušuje profil vzájemné hranice mezi ČR a Polskem pro potřeby leteckého provozu.

V **přílohách** k dohodě nalezneme konkrétní postupy pro předání a převzetí odpovědnosti za řízení letu. Tzv. „Silent transfer of control“ - podmínky pro předání odpovědnosti za let bez nutnosti předchozí koordinace s přebírajícím stanovištěm jsou popsány v přílohách D (postupy pro předání letů z/na konkrétní letiště) a F (obecné podmínky pro převzetí odpovědnosti). Příloha B obsahuje klasifikaci tříd v jednotlivých oblastech a tedy režim a míru odpovědnosti poskytovatele letových provozních služeb.

Lety prováděné nad mořem a oblastmi se zvláštním právním režimem:

Vzhledem k tomu, že moře zaujímá více než 70% zemského povrchu, má pro mezinárodní letectví velký význam právní úprava vzdušného prostoru nad jednotlivými mořskými oblastmi a zónami. Dokumenty mezinárodního leteckého práva, zejména Chicagská úmluva a její přílohy, ale i jiné mezinárodní smlouvy se běžně aplikují na vzdušný prostor nad jednotlivými mořskými oblastmi.

Při výkladu a aplikaci mezinárodních smluv upravujících právní vztahy v mezinárodním letectví má značný význam vývoj mořského práva. Po mnohaletém obtížném jednání, byla dne 30. dubna 1982 na mezinárodní konferenci o mořském právu v New Yorku přijata **Úmluva OSN o mořském právu**. Úmluva řeší souhrnně otázky mořského práva, provádí nové rozdělení jednotlivých mořských pásem a oblastí a stanoví jejich právní režim.

Lety prováděné nad pobřežním mořem

Svrchovanost pobřežního státu se dle obecného mezinárodního práva i podle Úmluvy o mořském právu rozšiřuje za jeho pevninského území a vnitrostátní vody až na přilehlé mořské pásmo nazývané pobřežní moře. Tato svrchovanost se vztahuje i na vzdušný prostor nad pobřežním mořem. Článkem 3 této Úmluvy byla stanovena jeho přesná šíře na 12 námořních mil (22,2 km).

Lodím všech států je v souladu s článkem 17 Úmluvy přiznáno **právo pokojného průjezdu** pobřežním mořem. Co se týče **pokojného přeletu** vzdušným prostorem nad pobřežním mořem, takové právo letadlům **nenáleží**. Tyto přelety podléhají stejnému právnímu režimu jako lety nad státním územím, což vyplývá i z Chicagské úmluvy:

„Územím státu ve smyslu této Úmluvy se budou rozuměti pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody stojící pod svrchovaností, suverenitou, ochranou nebo mandátem příslušného státu“¹¹.

Lety nad mezinárodními průlivy:

„Mezinárodní průlivy jsou oblasti konfliktních zájmů jednotlivých států. Na jedné straně mají státy zájem na tom, aby zajistily svobodu plavby průlivy a přelety nad nimi bez zasahování pobřežních států a na druhé straně mají pobřežní státy zájem na ochraně svého pobřežního moře, jež se rozprostírá na část průlivu popř. na celý průliv. Mořské průlivy (úžiny) jsou úzké vodní cesty přirozeného původu, které spojují dvě moře. Jejich právní režim nebyl jednotný, byl ovlivněn jednak povahou moří, které průliv spojoval a jednak charakterem samotného průlivu (jeho šířka, počet pobřežních států)“¹².

V prostoru mnoha mezinárodních průlivů se ocitly letové cesty globálního významu. Pokud by státy, přes jejichž území vedou průlivy, využily svého práva na jednostrannou úpravu režimu přeletu v jejich vzdušném prostoru, pak by se mezinárodní letecká doprava ocitla ve stavu jisté dezorientace. V daném případě by absolutně pojímaná suverenita mohla vést i k nemožnosti užívat svobody volného moře. Činnost III. Konference o mořském právu a zejména pak její výsledky obsažené v Úmluvě OSN o mořském právu svědčí o dosažení potřebných kompromisů, které vyhovují všem členům mezinárodního společenství a jsou jedním z předpokladů trvale udržitelného rozvoje mezinárodního civilního letectví.

¹¹ Chicagská úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1944, článek 2

¹² Potočný, M. – Ondřej, J.: Mezinárodní právo veřejné – zvláštní část, 3., doplněné a rozšířené vydání, C.H. Beck, 2002, s. 120

V souladu s obecně uznanými principy a normami mezinárodního práva jsou mezinárodní průlivy otevřeny pro přelet letadel všech států na základě rovnosti. Podle Úmluvy OSN o mořském právu požívají v těchto průlivech všechna letadla **práva tranzitního přeletu**, kterému nesmí být bráněno, přičemž se tranzitním přeletem rozumí přelet výlučně za účelem **nepřerušovaného a rychlého tranzitu**. Režim tranzitního přeletu stanovený v článku 34 Úmluvy výslovně zdůrazňuje, že se nijak nedotýká výkonu svrchovanosti nebo jurisdikce pobřežního státu, který hraničí s vodami průlivu a vzdušným prostorem nad nimi.

Článek 39 Úmluvy o mořském právu ukládá letadlům při tranzitním přeletu mezinárodních průlivů povinnost přeletět je **bez prodlení** a zdržet se jakékoli hrozby silou nebo použití síly proti svrchovanosti, územní celistvosti nebo politické nezávislosti států sousedících s průlivy. Musejí se rovněž zdržet jakékoli jiné činnosti než té, která souvisí s normálními způsoby nepřerušovaného a urychleného přeletu, pokud se nestanou nezbytné z důvodu vyšší moci nebo stavu nouze.

Letadla v tranzitním přeletu musejí i nadále dodržovat pravidla létání stanovená Mezinárodní organizací pro civilní letectví, pokud se týkají civilních letadel. Státní letadla (vojenská, policejní a celní) se běžně podřizují bezpečnostním opatřením a létají s náležitým ohledem na bezpečnost plavby. Službu řízení letového provozu zajišťuje, a je tedy odpovědný za bezpečné a plynulé provedení letu přes mezinárodní průliv, buď neutrální, mezinárodní dohodou uznaný orgán řízení letového provozu, nebo poskytovatel ze státu sousedícího s průlivem. Toto vychází z geograficko-politické situace v regionu a bývá výsledkem mezinárodních jednání a dohod. V každém případě je poskytovatel povinen dodržovat mezinárodní standardy ICAO a všem letadlům zajistit službu řízení v maximálním rozsahu.

Lety nad souostrovními vodami:

Úmluva o mořském právu v článku definuje pojem **souostrovní státy**:

„ - *souostrovní stát* znamená stát, který se skládá z jednoho nebo více souostroví a může zahrnovat další ostrovy;

- *souostroví* znamená skupinu ostrovů, včetně částí ostrovů, vzájemně spojených vodami a jinými přírodními útvary, které navzájem tak úzce souvisejí, že takové ostrovy, vody a jiné přírodní útvary tvoří jediný geografický, ekonomický a politický celek anebo byly za takový celek historicky považovány.¹³

Článek 47 Úmluvy o mořském právu definuje pojem „**Souostrovní základní linie**“, která slouží k vymezení rozsahu svrchovanosti a odpovědnosti za pohyb letadel ve vzdušném prostoru příslušného souostrovního státu. Článek 49 specifikuje právní režim v takto vymezeném prostoru jako součást vzdušného prostoru suverénního souostrovního státu, jehož svrchovanost zůstává nenarušena bez ohledu na režim průletu letových cest a koridorů nad jeho územím, stanovený článkem 53 Úmluvy o mořském právu.

Článek 53 Úmluvy upravuje právo průjezdu souostrovními námořními koridory. Souostrovní stát může určit letecké koridory nad námořními koridory, které jsou vhodné pro nepřerušovaný a pokojný přelet. **Práva přeletu těmito koridory souostrovních vod požívají letadla všech států bez výjimky.** Letecké koridory nad pobřežním mořem souostrovního státu podléhají režimu průjezdu souostrovními námořními koridory. Námořními koridory a letové cesty nad nimi jsou určeny sérií nepřerušovaných axiálních linií¹⁴ od vstupních bodů průjezdových cest k výstupním bodům. Letadla přelétávající těmito koridory se při přeletu nesmějí odchýlit od axiální linie více než 25 námořních mil (46,3 km) na jednu či druhou stranu za podmínky, že se nebudou pohybovat blíže pobřeží než 10% vzdálenosti mezi nejbližšími body na ostrovech hraničících

¹³ Úmluva OSN o mořském právu z roku 1982, článek 46

¹⁴ Axiální linie – linie určené souostrovním státem, sloužící k vymezení leteckých tratí, které umožňují nepřerušovaný, nebráněný a rychlý přelet nad souostrovními a přilehlými vodami souostrovního státu. Linie jsou vytýčeny jako nepřerušované linie, vedoucí od vstupního k výstupnímu bodu souostrovních a přilehlých vod.

s koridorem. Nestanoví-li souostrovňní stát letecké koridory, může být právo přeletu nad souostrovňními vodami vykonáváno po trasách vedoucích nad cestami používanými obvykle pro mezinárodní plavbu.

Lety nad volným mořem

V normativním prostoru Země za hranicemi svrchovaného území (teritoriálního kužele) států se nachází prostor vyňatý z oblasti působnosti státní suverenity. Do něho spadají jako jeho součásti prostory nad volným mořem, včetně prostoru nad výlučnou ekonomickou zónou a nad Antarktidou. Tyto prostory jsou pak v rámci mezinárodního práva známy pod pojmem „*res omnium communis*“.

Volné moře je Úmluvou o mořském právu definováno jako ty části moře, které nejsou zahrnuty do výlučné ekonomické zóny, do pobřežního moře anebo do vnitrozemských vod státu či do souostrovňních vod souostrovňního státu.

Základní zásadou právního režimu vzdušného prostoru nad volným mořem je **zásada svobody přeletu**, podle které je letadlům všech států přiznáno právo svobodně létat v tomto prostoru. Vzdušný prostor nad volným mořem je vyňat z pravomoci kteréhokoliv státu. Nelze na něj rozšířit suverenitu jednoho nebo více států. Tento vzdušný prostor není a nemůže se stát součástí státního území. Proto jakéhokoliv jednání států, směřující k rozšíření jejich pravomoci ve vzdušném prostoru nad volným mořem, je třeba kvalifikovat jako protiprávní. **Žádný stát nemá právo bránit druhému státu ve využívání svobody létání nad volným mořem.** Každé letadlo, nacházející se ve vzdušném prostoru nad volným mořem, je nedotknutelné a zcela nezávislé na moci jiného státu, kromě toho, ve kterém je registrováno. Letadla jiných států nemají právo vyžadovat na takovémto letadle změnu kurzu a trasy letu, ani jinak porušovat svobodu letů nad volným mořem.

Ve vztahu k vzdušnému prostoru nad volným mořem mají všechny státy následující práva: provozovat lety civilních a vojenských letadel, vykonávat pravomoc nad svým letadlem a jeho posádkou, používat aeronavigační prostředky pro kontrolu a řízení letů s cílem zajištění jejich bezpečnosti, pozorovat z letadel situaci na moři v zájmu vojenských, vědecko – výzkumných, průmyslových, či obchodních lodí, pronásledovat cizí obchodní loď na volném moři pro porušení zákonů a předpisů pobřežního státu, používat letadla pro potírání pirátství a pro potírání obchodu s otroky.

Svoboda létání nad volným mořem znamená pro státy nejen přiznání jejich určitých práv, ale i převzetí určitých povinností. Svoboda využívání vzdušného prostoru nad volným mořem se samozřejmě nemůže aplikovat a realizovat jinak než za podmínky, že si státy při své činnosti nebudou vzájemně klást žádné překážky. Při využívání svobody létání ve vzdušném prostoru nad volným mořem jsou státy povinny: dodržovat pravidla létání doporučená ICAO, předcházet znečištění vzdušného prostoru nad volným mořem při veškeré činnosti, která zahrnuje použití radioaktivních látek nebo jiných škodlivých látek, předcházet incidentům ve vzdušném prostoru nad volným mořem, poskytnout pomoc lodím a letadlům ve stavu tísně, nezneužívat vzdušný prostor nad volným mořem k provádění jaderných pokusů, zdržet se síly nebo hrozby silou.

Jednotlivé státy na sebe dále mohou brát určité závazky a vykonávat určitá práva při **zajištění služeb řízení letového provozu** nad určitými oblastmi volného moře s ohledem na strukturu mezinárodních tras a státní hranice pobřežních států (např. Kanada se střediskem v Genderu nebo Velká Británie se střediskem v Shanwicku při letech nad Severním Atlantikem). K tomuto účelu jsou řízeny a koordinovány i lety cizích letadel. Řízení letů nad volným mořem bývá zpravidla upraveno mezinárodní smlouvou mezi zúčastněnými státy. Závazky státu poskytujícího řízení letů ve vzdušném prostoru nad volným mořem ovšem nezakládají žádné právo na tento vzdušný prostor.

Chicagská úmluva v článku 12 stanovila, že na volném moři budou platit pravidla, která jsou stanovena touto úmluvou. Státy jsou povinny tato pravidla respektovat a zajistit, aby je letadla jejich provozovatelů dodržovala.

Při plánování letů se obecně vychází z celosvětově platných postupů, které jsou uvedeny v dokumentech ICAO PANS RAC (Doc. 4444 – Procedures for Air Navigation Services). K těmto dokumentům ještě náleží i tzv. Regional Supplementary Procedures). Zde jsou uvedeny doplňkové postupy a požadavky pro lety v jednotlivých oblastech, do kterých je rozdělen vzdušný prostor celé Země, a tyto oblasti jsou definovány jejich zeměpisnými hranicemi. Jsou zde upraveny otázky výběru mezinárodních tras nad oblastmi volného moře, s určením mezilehlých bodů pro přistání, s organizací řízení letového provozu, se zabezpečením spojením a meteorologických informací, jakož i pravidla pro zajištění bezpečnosti letů po mezinárodních trasách. Jedná se o oblasti Afriky, Karibskou oblast, Evropu, Střední a Východní Asii, Severní Ameriku, Severní Atlantik, Tichý oceán a Jižní Ameriku.

Při provádění letů nad oblastmi volného moře je nutné zvažovat, zda letoun, jeho vybavení a v některých případech i provozovatel a letová posádka splňují zvláštní požadavky na provoz v tomto vzdušném prostoru.

Létání nad výlučnou ekonomickou zónou:

Výlučná ekonomická zóna je oblast vně pobřežního moře a k němu přilehlá, která podléhá zvláštnímu právnímu režimu. Tato zóna nesmí být podle článku 57 Úmluvy širší než 200 námořních mil (370,4 km) od základních linií, od nichž se měří šíře pobřežního moře.

Článek 56 Úmluvy o mořském právu stanovuje práva, kterými disponuje pobřežní stát: *„svrchovaná práva za účelem průzkumu a využívání přírodních zdrojů, ať živých či neživých, mořského dna a podzemí a vod nad nimi ležících, jejich uchování a hospodaření s nimi, a svrchovaná práva, pokud jde o jiné činnosti týkající se hospodářského průzkumu a využívání zóny, jako je výroba*

energie pomocí vody, proudů a větrů; dále jurisdikci v souladu s příslušnými ustanoveními Úmluvy, pokud jde o zřizování a využívání umělých ostrovů, zařízení a staveb, mořský vědecký výzkum, ochranu a uchování mořského prostředí, jiná práva a povinnosti stanovené Úmluvou“.

V této zóně požívají všechny státy, ať již pobřežní či vnitrozemské, svobody volného moře včetně **svobody přeletu, jakož i svobody spojené s provozem letadla**. Pobřežní stát tedy nemá právo rušivě zasahovat do využívání svobod volného moře.

Lety nad Antarktidou:

*„V roce 1959 byla ve Washingtonu na mezinárodní konferenci zainteresovaných států sjednána **Úmluva o Antarktidě**. Antarktidou se podle Smlouvy rozumí oblast ležící jižně od 60. stupně jižní zeměpisné šířky, včetně ledových mělčin“¹⁵.*

Účelem úmluvy bylo zabránění konfliktům o nároky na území a využití přírodních zdrojů tohoto kontinentu. Důsledkem nalezení shody, reprezentované Úmluvou o mírovém využívání Antarktidy, je spolupráce států na výzkumu v této oblasti a koordinovaný postup při řešení otázek právního režimu.

Základní ustanovení této Úmluvy o mírovém využívání Antarktidy vymezují též režim vzdušného prostoru nad Antarktidou a právo létání v tomto prostoru. **Tento vzdušný prostor je svobodný pro létání civilních letadel** všech států nezávisle na tom, jsou-li tyto státy smluvními stranami Úmluvy či nikoli, a lety je třeba provádět v souladu se standardy ICAO. Všechna letadla na základnách, kde se vykládá nebo nakládá náklad či personál v Antarktidě, jsou v kteroukoli dobu přístupná k inspekci pozorovatelům.

¹⁵ Potočný, M. – Ondřej, J.: Dokumenty mezinárodního práva III., Karolinum, Praha 1997, s. 82

Rozbor konkrétních situací v mezinárodním leteckém provozu z hlediska právní odpovědnosti za poskytování služeb řízení letového provozu

1. Subjekty odpovědnosti za řízení letu na lince Krakov – Frankfurt:

Zaměřím se na přechody odpovědnosti za řízení letu Lufthansa, z polského Krakova přes ČR do německého Frankfurtu (s volacím znakem DLH 3TU). Tento let jsem vybral z důvodu jeho tratě, která kromě přechodů odpovědnosti mezi státy, protíná dvě oblasti, kde je dohodou mezi dvěma stanovišti řízení letového provozu delegována odpovědnost na poskytovatele jiného státu.

Obrázek č. 4: Trat' letu DLH 3TU



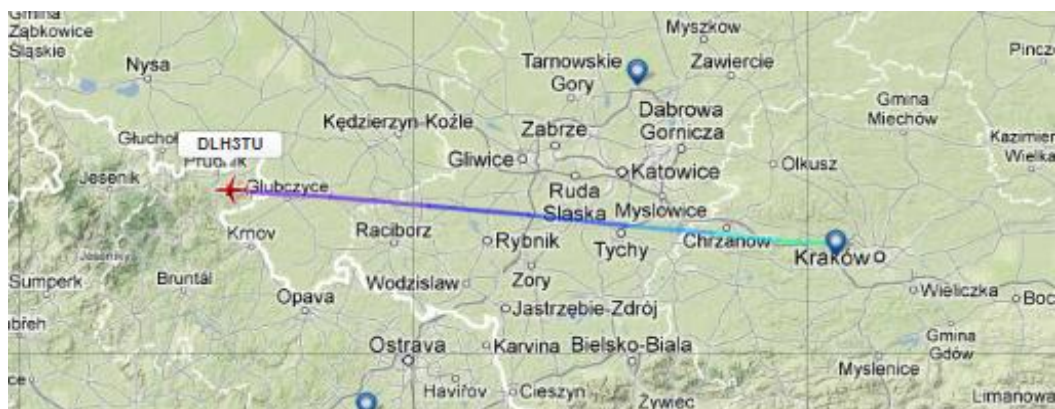
Prvním stanovištěm řízení letového provozu, odpovědným za bezpečné provedení letu DLH 3TU je letištní služba řízení v Krakově. Jde tedy o služebnu Polské republiky, konkrétně polského poskytovatele PANSA Poland. Jejím prostorem odpovědnosti je letiště Krakov. Ihned po vzletu odpovědnost za řízení přebírá přibližovací stanoviště řízení Krakov poskytovatele PANSA Poland. Tato služebna je odpovědná za provoz v prostoru „Terminal maneuvering area“ v okolí letiště Krakov od země do letové hladiny 280.

Obrázek č. 5: Let DLH 3TU krátce po vzletu z Krakova

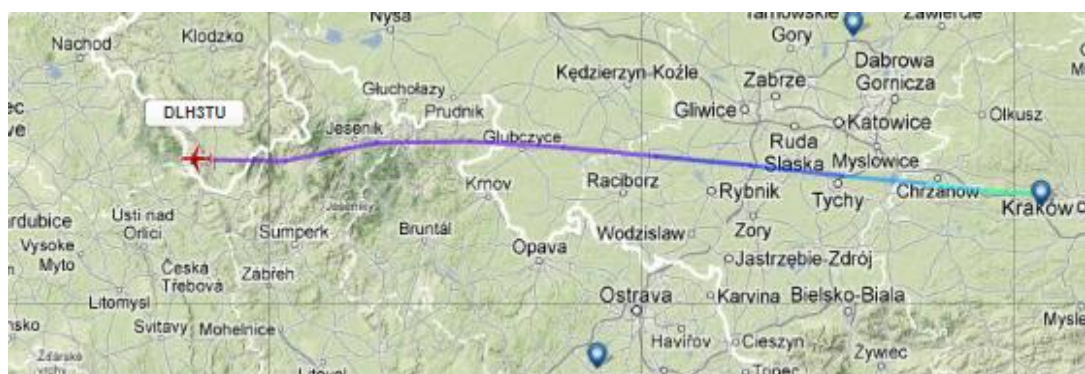


V letové hladině 280 a na hranicích Polska s Českou republikou (na základě koordinační dohody mezi PANSA Poland a ŘLP ČR) přebírá odpovědnost za řízení letu český poskytovatel Řízení letového provozu ČR, s.p., konkrétně oblastní středisko řízení. To nadále udržuje bezpečné rozestupy s ostatními letadly a umožňuje letu stoupání do cestovní hladiny. Organizací Eurocontrol je z důvodu silného provozu v Evropě maximální cestovní hladina letů mezi těmito dvěma městy stanovena na 340 (předpisem „Route availability document“).

Obrázek č. 6: Přelet hranic Polska a ČR:

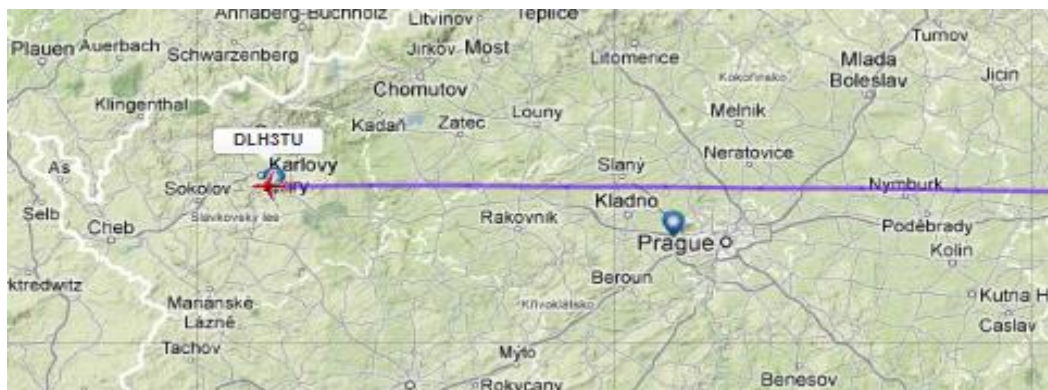


Obrázek č. 7: Průlet delegovaným prostorem „Klodsko area“



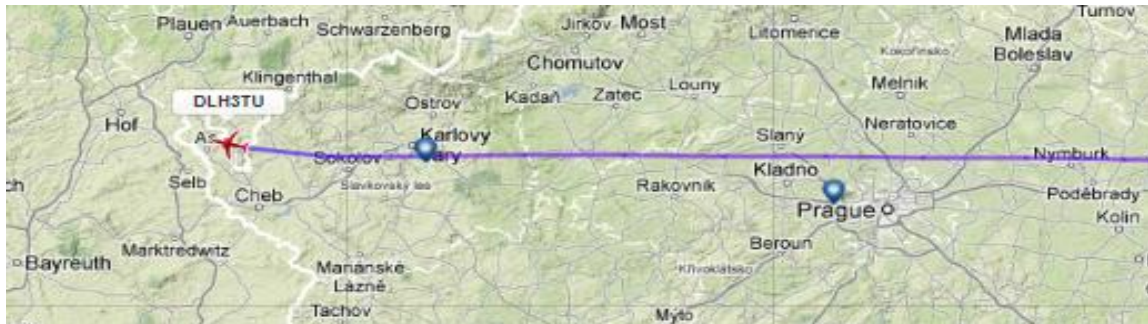
Na obrázku je vidět vstup letadla do výběžku polského vzdušného prostoru. Jak bylo vysvětleno výše, v tomto prostoru je z důvodu zjednodušení koordinace mezi hladinami 245 až 460 delegována odpovědnost za poskytování služeb řízení letového provozu České republiky, tedy ŘLP ČR. Let DLH 3TU je tedy nadále řízen poskytovatelem České republiky, přestože se nachází v polském vzdušném prostoru. Z příslušné dohody o delegaci také vyplývá, že ČR poskytuje i pohotovostní službu, tedy pomoc při nenadálých situacích či při ztrátě orientace. Služba pátrání a záchrany zůstává v kompetenci polských úřadů.

Obrázek č. 8: Vstup do delegovaného prostoru „OKG release area“



Zhruba na úrovni Karlových Varů vstupuje let do prostoru českého vzdušného prostoru, kde je mezi hladinami 290 a 310 delegována odpovědnost za některé lety oblastnímu středisku řízení v Mnichově. Jedná se o odlety z letiště Praha, které do tohoto prostoru vstupují v hladině 280 a na základě této delegace mnichovská služebna může povolit stoupání, bez další koordinace se služebnou v Praze, do hladiny 310. Druhou skupinou delegovaných letů jsou přílety na letiště Frankfurt a Stuttgart, které v této oblasti klesají do letové hladiny 300 a přecházejí na řízení služebny v Mnichově. Ta tak má kontrolu nad oběma toky provozu, které se v této oblasti potkávají. Odpovědnost za poskytování služeb řízení letového provozu letu DLH 3TU do Frankfurtu, který u Karlových Varů, na základě koordinační dohody mezi ŘLP ČR a Deutsche Flugsicherung, klesá do letové hladiny 300, přechází na oblastní středisko v Mnichově, poskytovatele Deutsche Flugsicherung, ještě před přeletem státní hranice.

Obrázek č. 9: Přelet státní hranice ČR a Spolkové Republiky Německo



Oblastní středisko řízení v Mnichově zodpovídá za let DLH 3TU až do vstupu do „koncové řízené oblasti“ letiště Frankfurt. Podmínky vstupu (letová hladina, rychlost atd.) jsou předmětem interní koordinační dohody Deutsche Flugsicherung mezi oblastním střediskem řízení Mnichov a přibližovacím řízením Frankfurt. Přibližovací středisko Frankfurt odpovídá za bezpečné provedení letu od převzetí řízení do navedení do osy příslušné dráhy ve Frankfurtu. Poté letadlo předá letištní službě řízení ve Frankfurtu, která odpovídá za přistání letadla na volnou runway a následné bezkonfliktní pojiždění až na stojánku.

Obrázek č. 10: Vstup do koncové řízené oblasti Frankfurt



Obrázek č. 11: Přistání na letišti Frankfurt – přechod odpovědnosti na letištní službu řízení



Z uvedeného příkladu vyplývá, že každý podobný mezinárodní let, zejména v Evropě – oblastí politicky rozdělenou na velmi mnoho států, velmi často přechází do oblasti odpovědnosti jiného subjektu. Zde bych zopakoval, že velký význam hraje mezinárodní spolupráce na sjednocení standardů a pravidel pro provedení letu a vzájemnou koordinaci, což ve velké míře zajišťují organizace ICAO a v Evropě také EUROCONTROL.

Přesné vymezení rozsahu odpovědnosti jednotlivých subjektů (států reprezentovaných poskytovatelem letových provozních služeb, kteří jednají konkrétními řídicími letového provozu) je velmi důležité pro případné spory v situaci letecké havárie nebo incidentu. Každý poskytovatel má ve své organizační struktuře vyšetřovací orgán, který se při každé nestandardní situaci odpovídá za její vznik a průběh zabývá. V případě incidentu letu DLH 3TU např. v oblasti Karlových Varů by tyto orgány z ČR a SRN spolupracovaly na určení, kdo je na základě všech platných dokumentů a principů mezinárodního práva odpovědný.

2. Případ Überlingen – kolize dvou letadel ve vzdušném prostoru SRN

Popis události: 1. Července 2002 došlo ke srážce letadel TU-154 baškirských aerolinií a Boeing 757 společnosti DHL ve vzdušném prostoru Spolkové Republiky Německo. Na palubách obou letadel zahynulo všech 81 lidí. Trosky letadel dopadly v blízkosti německého města Überlingen.

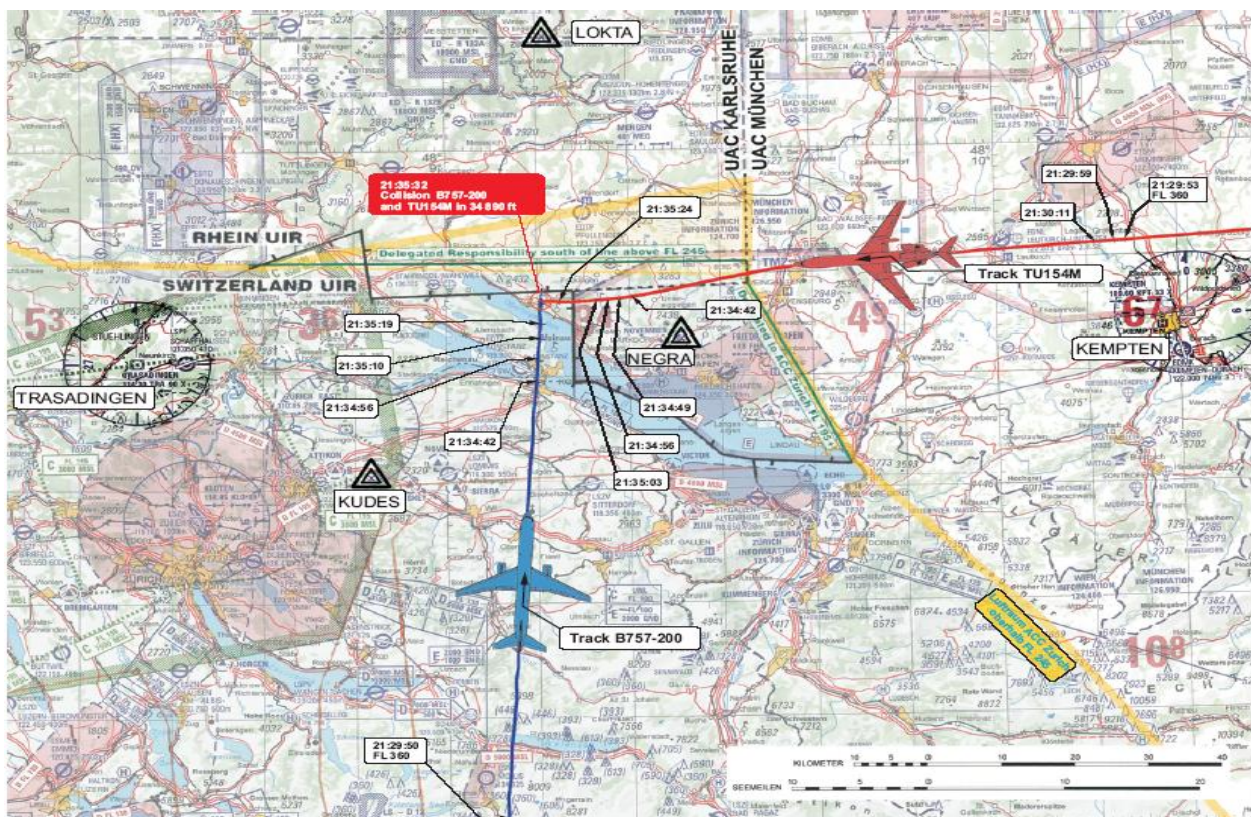
Z hlediska mezinárodního práva byly v tomto případě rozhodující dvě skutečnosti:

- 1) Ke srážce došlo ve vzdušném prostoru Německa
- 2) V této části německého vzdušného prostoru poskytuje služby řízení letového provozu na základě mezivládní dohody o delegování letových provozních služeb švýcarský poskytovatel služeb řízení letového provozu Skyguide¹⁶

Na Obrázku č. 12 je zakresleno místo kolize. Žlutá linie značí hranice letové informační oblasti německého poskytovatele (UIR Rhein se středisky v Karlsruhe a Mnichově) a švýcarské letové informační oblasti, kde poskytuje službu řízení letového provozu společnost Skyguide.

¹⁶ Dohoda mezi Švýcarskem a Německem o delegování ATS služeb Švýcarsku v části jihoněmeckého vzdušného prostoru, uzavřená 15. března 1995

Obrázek č. 12: Místo kolize



Obě letadla byla před srážkou řízena řídicím letového provozu ze střediska Skyguide. Ten udělal chybu, když je obě nechal letět ve stejné letové hladině 360 v kolizním kurzu. Dalším faktorem byla rozdílná reakce pilotů na spuštění protisrážkového systému TCAS na palubě. Velkou roli sehrála i situace na stanovišti Skyguide, kde byl dotyčný dispečer sám a v rozporu s předpisy musel pracovat na dvou pracovních pozicích najednou.

Vzhledem k okolnostem nehody, zejména k delegaci prostoru, kde došlo ke srážce, bylo nutné určit, kdo bude odpovědný za vyšetřování nehody a jaký subjekt bude označen za viníka nehody ve vztahu k případné odpovědnosti za škodu pro případné spory o odškodnění. S odvoláním na článek č. 1 Chicagské úmluvy byl úkolem vyšetřit provozní, systémové a technické příčiny nehody pověřen Německý úřad pro odborně technické zjišťování příčin leteckých

nehod.¹⁷ Na základě vzájemné mezivládní dohody mezi Švýcarskem a Německem bylo s ohledem na doktrínu státu poskytovatele služeb řízení letového provozu, použito švýcarské právo a odpovědnost švýcarského státu (sekundární státní odpovědnost) při vypořádání nároků pozůstalých.

Hlavním viníkem nehody byla v závěreční zprávě označena společnost Skyguide, vzhledem k nedostatečnému personálnímu zajištění pracoviště, provádění údržby znamenající omezení systémových funkcí radaru a telefonů, atd. Vzhledem k švýcarskému principu sekundární státní odpovědnost to byl Skyguide, kdo provedl odškodnění pozůstalých a proti komu byly vedeny soudní spory.

¹⁷ Duetsche Bundestelle fur Flugunfalluntersuchung Investigation

Závěr:

Civilní letectví a jeho právní úprava je velmi mladým oborem, což jsem popsal v úvodní části své diplomové práce. Existuje proto mnoho oblastí s nejednotnou a nedostatečnou regulací, což vede k nutnosti aplikovat např. principy mořského práva či obecně mezinárodního práva. Jednou z takových oblastí je i problematika odpovědnosti poskytovatelů služeb řízení letového provozu. Vyjmenoval jsem několik přístupů států, jak pojímat odpovědnost samotného státu při delegaci oprávnění poskytovat tyto služby a zajišťovat bezpečnost vzdušného prostoru na samostatnou organizaci.

Obecně jistě pozitivním faktem, ale pro právní stránku věci méně, je skutečnost, že k leteckým haváriím a závažným incidentům způsobeným selháním poskytovatelů letových provozních služeb nedochází často. Existuje tedy málo judikatury a aplikace v konkrétních případech. V tomto směru byla velmi významná a poučná, v práci rozebraná, srážka letadel nad městem Überlingen, která odhalila nedostatky v postupech a dodržování předpisů a ovlivnila podobu celého civilního letectví, tedy i jeho právní stránky.

Doufám, že se mi v diplomové práci podařilo uceleně definovat jednotlivé subjekty odpovědnosti za provádění mezinárodních letů, kdy na jedné straně stojí suverenita jednotlivých států a na druhé dohody o delegování odpovědnosti za poskytování služeb řízení letového provozu orgánu jiného státu. Dále jsem zmínil pravidla létání a rozsah odpovědnosti řídicích letového provozu a pilotů při letu v různých třídách vzdušného prostoru. Současný stav mezinárodního sjednocení leteckých předpisů v oblasti pravidel létání je na velmi dobré úrovni a mohl by sloužit jako příklad pro snahu o dosažení stejného stupně jednotnosti i v ostatních právních odvětvích civilního letectví.

English summary:

Civil aviation law is a very young legal branch as it is little bit more than 100 years since aircraft was invented. First half of the 20th century came with a rapid development of civil and commercial aviation but slow reaction in relevant legal sector. First major question to be answered to create legal basis of civil aviation and liability of air traffic control providers was legal treatment and mode of an airspace over states. Definition of airspace itself was set as the height of the first perigee of an artificial satellite. Sovereignty of every state also included its airspace.

This is the topic of first few chapters of my dissertation, followed by very important topic, international organisations, including International Civil Aviation Organisation – ICAO. This was founded by Convention on International Civil Aviation, signed in 1944. This international convention is the fundamental and most important legal regulation of international civil aviation. In respect of the legal regulation of the airspace, the key definition is included in article 1 of the Chicago convention, stating: “Every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”.

Next chapter is about international obligation of each state providing air traffic control to foreign aircraft. Fundamental aspect is unification of procedures as aircraft cross many state borders during short period of time and different procedures in each country would make things very complicated. This was successfully done when creating different airspace classes (A-G) with different level of liability and service of the air traffic control provider. Dissimilar attitudes of states come up with a question: Who is the subject of liability for providing the air traffic control? State itself, the provider or a combination?

Important issue of today’s air traffic control is possibility of delegation of responsibility to a provider from another country. This is based on agreement between states to clearly define the delegated area and services in case of an

incident. Issue of delegation of liability was illustrated on “Uberlingen mid-air crash incident”, which happened under control of Swiss provider in the airspace above Germany.

Last part of the thesis contains an example of a Lufthansa flight from Krakow to Frankfurt. This was chosen as it flies over three different countries and two delegated areas. Particular subjects of responsibility for providing air traffic control are named for each phase of the flight.

Seznam použité literatury

- Berounský, H. - Chicagské mezinárodní dohody o civilním letectví, Letectví, 1945
- Čapek, Jan, Klíma Richard, Zbiralová Jaroslava – Civilní letectví ve světle práva, LexisNexis CZ, 1. vydání 2005
- Černý, S. - Historie řízení letového provozu, Praha, 1996
- Field, Arnold - International Air Traffic Control, Pergamon Press 1985
- Kim,Doo,Hwan - Essays for the study of the International Air and Space Law, Korean Studies Information, 2008
- Klíma Richard - Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu – Rigorózní práce, Masarykova Univerzita v Brně, Právnická fakulta, 2007
- Kulčák, L. - Air Traffic Management (ATM) – Uspořádání letového provozu, Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, červenec 2002
- Larsen, Paul B. - The regulation of air traffic control liability to foreign air carriers,1964
- Larsen, Paul, B. - The regulation of air traffic control liability by International Convention, McGill University, 1965
- Potočný, M. – Ondřej, J. - Mezinárodní právo veřejné – zvláštní část, 3., doplněné a rozšířené vydání, C.H. Beck, 2002
- Schubert, F. - Functional Blocks of the Airspace – Air Navigation Services Providers responsibility, Skyguide 2003

Příloha č. 1- Koordinační dohoda mezi ŘLP ČR,s.p. a polským poskytovatelem služeb řízení letového provozu PANSO Poland: