



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

## LETECKÝ ÚSTAV

INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

## MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY A DOHODY V OBLASTI MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ

INTERNATIONAL CONVENTIONS AND AGREEMENTS IN THE FIELD OF INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

### BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Hana Procházková

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.

BRNO 2020



# Zadání bakalářské práce

Ústav: Letecký ústav  
Studentka: **Hana Procházková**  
Studijní program: Strojírenství  
Studijní obor: Základy strojního inženýrství  
Vedoucí práce: **Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.**  
Akademický rok: 2019/20

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

## **Mezinárodní úmluvy a dohody v oblasti mezinárodního civilního letectví**

### **Stručná charakteristika problematiky úkolu:**

Česká republika, jako člen ICAO, je vázána celou řadou mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, jež jsou nutné pro realizaci obchodní letecké dopravy.

### **Cíle bakalářské práce:**

Vytvořit ucelený přehled a stručnou charakteristiku mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, jimiž je ČR vázána.

### **Seznam doporučené literatury:**

ČAPEK, J., KLÍMA, R.: Civilní letectví ve světle práva, Lexis Nexis Cz.

Chicagská úmluva, 1944.

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2019/20

V Brně, dne

L. S.

---

doc. Ing. Jaroslav Juračka, Ph.D.  
ředitel ústavu

---

doc. Ing. Jaroslav Katolický, Ph.D.  
děkan fakulty

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce zpracovává problematiku mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, kterými je Česká republika vázána.

Informace o tomto tématu jsem čerpala převážně z elektronických verzí úmluv a dohod a z portálů zabývajících ať už leteckou, nebo právní tematikou. Každou mnohostrannou úmluvu jsem pak zvlášť charakterizovala. Úmluvy a dohody jsou v práci seřazeny chronologicky, tak jak se postupně vyvíjely. Pro lepší orientaci jsem je navíc rozdělila do čtyř hlavních skupin. Seznam dvoustranných dohod, kterými je Česká republika vázána, jsem pak uvedla v příloze. Do přílohy jsem také zařadila změny mezinárodních úmluv a vzorové příklady otázek, které mohou posloužit jako pomůcka pro studenty.

Pro názornější přehled jsem na závěr vytvořila časovou osu, kde jsem znovu jen velmi stručně uvedla, čeho se daná úmluva týká, kdy vznikla, do kdy platila, případně jakou další úmluvou byla nahrazena.

Práce může být dále použita například při teoretické výuce pilotních žáků, nebo jako pomůcka při přípravě na teoretické pilotní zkoušky.

## **Abstract**

This bachelor thesis deals with the issue of international conventions and agreements in the field of international civil aviation, by which the Czech Republic is bound.

I drew information of this topic mainly from electronic versions of conventions and agreements and from portals dealing with either aviation or legal issues. Then I characterized each convention separately. Conventions and agreements are arranged chronologically as they have gradually evolved. For better orientation I also divided them into four main groups. I have set out a list of bilateral agreements in the annex. I also included amendments of international conventions in the annex and sample examples of questions, that can help students.

For a clearer overview I created a timeline, where I again stated very briefly what the convention is about, when it was created, until when it was force, or what other convention replaced it.

The work can also be used, for example, in the theoretical teaching of pilot students, or as an aid in preparing for theoretical pilot tests.

### **Klíčová slova**

Česká republika, ICAO, letadlo, právo, protokol, úmluva.

### **Key words**

Czech Republic, ICAO, aircraft, law, protocol, convention.

## **Bibliografická citace**

Citace tištěné práce:

PROCHÁZKOVÁ, Hana. *Mezinárodní úmluvy a dohody v oblasti mezinárodního civilního letectví*. Brno, 2020. Dostupné také z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/125300>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

Citace elektronického zdroje:

PROCHÁZKOVÁ, Hana. *Mezinárodní úmluvy a dohody v oblasti mezinárodního civilního letectví* [online]. Brno, 2020 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/125300>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a všechny použité prameny jsem uvedla v seznamu použitých zdrojů.

V Brně dne 26. června 2020

.....

Hana Procházková



## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Jiřímu Chlebkovi, Ph.D. za cenné rady a vstřícné jednání.

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b> .....	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Letecké právo v období do sjednání Pařížské úmluvy</b> .....	<b>13</b>
2.1	Vývoj české letecké legislativy.....	15
<b>3</b>	<b>Letecké právo v první polovině 20. století</b> .....	<b>16</b>
3.1	Pařížská úmluva - Úmluva o úpravě letectví .....	16
3.2	Varšavská úmluva - Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě.....	18
3.3	Chicagská úmluva – Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb .....	18
3.4	Ženevská úmluva – Úmluva o uznávání práv k letadlům .....	23
<b>4</b>	<b>Letecké právo v druhé polovině 20. století</b> .....	<b>24</b>
4.1	Mezinárodní úmluva o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace – Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ .....	24
4.2	Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem.....	25
4.3	Tokijská úmluva - Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel.....	25
4.4	Haagská úmluva - Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel.....	25
4.5	Montrealská úmluva – Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví .....	26
4.6	Mnohostranná úmluva o letových poplatcích .....	27
4.7	Úmluva o značkování plastických trhavin za účelem detekce.....	27
4.8	Dohoda o zřízení a provozování letových služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) a Zvláštní dohoda týkající se realizace článku 6 Dohody o zřízení a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS).....	27
<b>5</b>	<b>Letecké právo 21. století</b> .....	<b>29</b>
5.1	Úmluva o unifikaci některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě .....	29
5.2	Pekingská úmluva .....	30
5.3	Otázka ochrany životního prostředí .....	33

5.3.1	Úmluva o dálkovém znečištění ovzduší přesahujícím hranice států....	33
5.3.2	Úmluva o ochraně ozónové vrstvy .....	34
5.3.3	Rámcová úmluva OSN o změně klimatu.....	34
5.3.4	Pařížská dohoda .....	36
5.4	Změny mezinárodních úmluv a dohod.....	37
5.5	Dvoustranné dohody .....	37
<b>6</b>	<b>Ucelený přehled časového vývoje úmluv .....</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>40</b>
<b>8</b>	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>41</b>
<b>9</b>	<b>Seznam použitých zkratk .....</b>	<b>46</b>
<b>10</b>	<b>Seznam příloh .....</b>	<b>47</b>
<b>11</b>	<b>Příloha 1 .....</b>	<b>48</b>
<b>12</b>	<b>Příloha 2 .....</b>	<b>49</b>
<b>13</b>	<b>Příloha 3 .....</b>	<b>51</b>

# 1 Úvod

Letecká doprava již v první polovině minulého století překročila státní hranice a stala se v převážné míře dopravou mezinárodní. Aby bylo možné podrobit mezinárodní leteckou dopravu právní regulaci, bylo za tímto účelem nutné vedle úpravy dané vnitrostátním právem sjednat příslušné mezinárodní smlouvy. Mezinárodními smlouvami se rozumějí dohody mezi subjekty mezinárodního práva (tj. především mezi suverénními státy), jimiž se zakládají, mění se nebo ruší jejich vzájemná práva a závazky. [1]

Na úvod bych také chtěla zmínit, co znamená pojem právo. Výraz právo má mnoho významů a nelze jej úplně jednoznačně definovat, ale obecně lze říct, že právo je soubor obecně závazných pravidel chování, vytvořený státem v určité formě. Právo je přesně stanovený systém právních norem, zajištěný státní mocí a zabezpečený státním donucením. Prameny práva jsou: normativní právní akty, právní obyčeje, soudní precedenty a normativní smlouvy. [24]

Toto téma bakalářské práce jsem si zvolila proto, že je mi blízké, neboť se pohybuji v oblasti všeobecného letectví. Ze svých zkušeností vím, že tato problematika se běžně objevuje v teoretických testech od pilota kluzáků až po zkoušky dopravních pilotů. Nicméně už neexistuje tolik zdrojů, které by poskytovaly jasný a ucelený přehled tohoto tématu. Proto tato práce může sloužit jako pomůcka při přípravě na teoretické testy nebo jako výukový materiál.

Cílem bakalářské práce je vytvořit ucelený přehled a stručnou charakteristiku mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, jimiž je Česká republika vázána.

## 2 Letecké právo v období do sjednání Pařížské úmluvy

První právní úprava přemístování vzduchem za pomoci balónů spočívala na předpisech vnitrostátního práva. V roce 1784 vydala pařížská policie nařízení, zakazující lety balonů bez speciálního povolení.

V oblasti mezinárodních letů se právní úprava zabývala především otázkami spojenými s využitím balonů k vojenským účelům. Podnět k této mezinárodní úpravě zavedla francouzsko-pruská válka (v letech 1870-1871).

První mezinárodní aeronautický kongres, který se sešel v Paříži v roce 1889, posoudil otázky vlastnického práva k balónům, odpovědnosti vzduchoplavců, záchrany balónů a jejich posádek. Celkově se však letecké právo na počátku minulého století nacházelo v počáteční fázi svého rozvoje. K jeho skutečnému formování došlo až v souvislosti s rozvojem letectví.

Úspěšné lety prvních letadel jednoznačně prokázaly jejich možnost překonávat velké vzdálenosti a pronikat do vzdušného prostoru jiných států. Tak vyvstal před suverénními státy problém ochrany jejich vzdušného prostoru a zajištění bezpečnosti a ochrany před vnějšími zásahy. Současně však bylo potřeba brát v úvahu možnost vytvoření podmínek pro rozvoj mezinárodní letecké dopravy. První výnos o letech cizích letadel, který se objevil v důsledku rozvoje letectví, byl vydán ve Francii v roce 1909. Po něm následovaly obdobné vnitrostátní předpisy i v jiných evropských zemích a ve Spojených státech.

Byla rovněž činěna opatření s cílem řešit problémy leteckého práva v mezinárodním měřítku. Rok po té, co byl uskutečněn první mezinárodní let letadlem těžšího vzduchu Louisem Bleriotem, se sešla v roce 1910 v Paříži diplomatická konference, které se zúčastnili zástupci devatenácti států. Na konferenci byl vypracován návrh mezinárodní úmluvy o letectví. Konference však skončila neúspěchem, jelikož její účastníci nebyli schopni vyřešit hlavní otázku týkající se právního režimu vzdušného prostoru. Zejména delegace Anglie navrhla, aby úmluva obsahovala ustanovení o úplné suverenitě států nad vzdušným prostorem nad jejich územím a nad teritoriálními vodami. Oproti tomu delegace Francie zastávala opačný názor a zasazovala se o znění „svobody vzduchu“.



*Obrázek 1: První mezinárodní let letadlem těžšího vzduchu přes kanál La-Manche [3]*

Diplomatické incidenty vyvolané přeletem francouzské hranice německými letadly přiměly vlády obou zemí, aby v roce 1913 uzavřely smlouvu, v níž se uznávalo právo státu rozhodovat o režimu vzdušného prostoru nad jeho územím. Smlouva přímo stanovila, že vojenská letadla jednoho státu mohou uskutečňovat lety nad cizím územím pouze na základě povolení druhé strany. Lety nevojenských letadel nad cizím územím se povolovaly pouze za podmínky, že orgán druhého státu vydal osvědčení o právu na let v tomto státě.

Výše uvedené vnitrostátní předpisy i francouzsko-německá smlouva z roku 1913 ukazují, že rozvoj leteckého práva se ubíral cestou upevňování práva státu disponovat podle své vlastní úvahy vzdušným prostorem nad jeho územím.

Během první světové války se tomuto principu dostalo vyjádření ve vnitrostátních právních předpisech mnoha států. Snaha neutrálních států zajistit svou bezpečnost v průběhu válečných operací vedla k tomu, že bylo přijato opatření k obraně jejich vzdušného prostoru před válečnými akcemi nepřátelských stran. Postupně se vyvíjelo obyčejové mezinárodní právo státní suverenity nad vzdušným prostorem, což v tomto

období počínala akceptovat i Francie, do té doby zastánkyně „svobody vzduchu“. Právního vyjádření principu státní suverenity nad vzdušným prostorem se pak dostalo v Pařížské úmluvě z roku 1919. [1]

## **2.1 Vývoj české letecké legislativy**

S mezinárodními úmluvami souvisí i vývoj českého leteckého práva. Proto bych se zde na úvod, ráda zmínila o tom, jak se vyvíjely jednotlivé české letecké zákony.

Roku 1912 byl vydán zákon č. 207/1912 ř. z., což byla první právní norma vnitrostátní povahy, vztahující se k létáním nad územím Čech a Moravy. [32]

Tento právní stav převzala s několika doplněními v roce 1918 nově vzniklá Československá republika, nežli nabytí účinnosti její vlastní zákon o letectví č. 172/1925 Sb., připravovaný již od roku 1922. Tento zákon se dočkal nového znění pod č. 48/1930 Sb. [32, 2]

Zákon č. 172/1925 byl nahrazen roku 1956 Zákonem o civilním letectví - č. 47/1956 Sb., jenž byl celkem pětkrát novelizován. [33]

Současným platným zákonem pro Českou republiku, který nahradil zákon č. 47/1956 a jeho pozdější znění je Zákon ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (zákon č. 49/1997 Sb.). [34]

### 3 Letecké právo v první polovině 20. století

Toto období je charakteristické výrazně dynamickým rozvojem letecké techniky a letecké civilní dopravy. S tím souvisí i charakter vznikajících úmluv. Můžeme vidět, že úmluvy se převážně nesou v duchu zlepšení logistiky letecké dopravy.

Jako první vzniká Pařížská úmluva, která pojednává o vzdušných prostorech států, povinné výbavě letadel nebo zapsání letadel do leteckých rejstříků. O deset let později je sjednána Varšavská úmluva, která se zabývá odpovědností provozovatele letadla vůči cestujícím a podobným otázkám. Nejdůležitější úmluvou, která v tomto období vzniká a na které jsou položeny základy leteckého práva je Chicagská úmluva, z níž vycházejí i české národní předpisy řady L. Poslední úmluvou z tohoto období je Ženevská úmluva, která upravuje majetková práva k letadlům.

#### 3.1 Pařížská úmluva - Úmluva o úpravě letectví

##### **Paris Convention – Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation**

Po skončení první světové války byla v roce 1919 svolána do Paříže konference, na níž byly projednány otázky právního režimu a vzdušného prostoru a letů nad cizím územím. Konference byla završena přijetím Úmluvy o úpravě letectví. *Pařížská úmluva z roku 1919 se tak stala prvním mezinárodně právním dokumentem, který položil základy mezinárodního leteckého práva. Její základní ideou se stal princip suverenity nad vzdušným prostorem, (příloha 2, otázka č. 1).* [3]

Pařížskou úmluvu podepsalo 26 z 32 spojeneckých a přidružených mocností přítomných na pařížské konferenci (včetně ČSR). Nakonec tato úmluva byla ratifikována 38 státy. Je rozdělena do 9 kapitol, 43 článků a příloh A až H. Je třeba poznamenat, že tato úmluva převzala všechny zásady, které již byly formulovány na konferenci v Paříži roku 1910. [3,4]

V ustanovení článku 1 Pařížské úmluvy bylo stanoveno, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu, pokud jde o vzdušný prostor nad jeho územím. Vedle toho se v článku 2 uznávalo právo pokojného přeletu cizích letadel nad územím druhých států. V dalších člancích první kapitoly se dále ustanovilo, že každý stát má právo si určit



oblasti, ve kterých je let zakázán a kroky s tímto spojené. Druhá kapitola pojednává o státní příslušnosti letadla, například o zapsání letadel do rejstříku a jejich označování registrační značkou. V dalších kapitolách se píše například o povinnosti mít osvědčení letové způsobilosti, licencovanou radiostanici anebo o právech a povinnostech zahraničních letů. Článek 19 (kapitola 5) stanovuje, čím musí být vybaveno každé letadlo při mezinárodním letu. Na palubě letadla musí být následující věci: osvědčení o registraci, osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení a licence pilotů a posádky, pokud letadlo přepravuje pasažéry, tak jejich seznam, pokud nese náklad – nákladní listy, palubní deníky a osvědčení o radiostanici. Další kapitoly se například věnují zakázaným letům nebo pojmu jako státní letadlo. Na základě článku 34 Pařížské úmluvy byla založena Mezinárodní komise pro letectví (International Commission for Air Navigation - ICAN) – jejímiž úkoly například byly: přijímat nebo předkládat návrhy na změnu ustanovení této úmluvy, sdělovat smluvním státům informace, týkající se letecké navigace, meteorologie nebo telegrafie, zveřejňovat letecké mapy a v neposlední řadě se komise zavazuje vyjadřovat se k otázkám, které mohou stát předložit ke zkoumání.

ICAN dílčím způsobem usnadnila rozvoj civilní letecké dopravy a byla vlastně první stálou formální organizací věnující se problematice civilního letectví a předchůdcem dnešní organizace ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví). Nevýhodou ICAN bylo, že se její práce nezúčastnily USA, Německo a Rusko. ICAN prakticky zanikla v roce 1940 v důsledku německé okupace Paříže, ale poznatky z jejích aktivit došly uplatnění při uspořádání civilního letectví po 2. světové válce, kdy i její kanceláře byly převzaty organizací ICAO. [2,3]

Pařížská úmluva vedla v Československé republice k vydání prvního leteckého zákona č. 172/1925 Sb. Tento zákon se dočkal nového znění pod č. 48/1930 Sb. V němž byla například upravena odpovědnost za škody způsobené provozem letadla a zavedeno povinné pojištění proti následkům této odpovědnosti. Zároveň zmocnil vládu, aby vydala letecké předpisy pro vlastní leteckou činnost a letecký provoz. [2]

### **3.2 Varšavská úmluva - Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě**

#### **Warsaw Convention – Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air**

*S růstem komerčních přeprav ve dvacátých letech minulého století vyvstala do popředí 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, (příloha 2, otázka č. 2). Roku 1929 podepsali ve Varšavě zástupci 23 států Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě tzv. Varšavskou úmluvu. Varšavská úmluva sjednotila úpravu odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím (a jejich právním nástupcům), jejich zavazadlům a odesílatelům či příjemcům zboží za škodu, která jim může být způsobena v důsledku letecké dopravy. Kvalita tohoto právního dokumentu byla potvrzena skutečností, že během své existence doznal jen dílčích úprav, přičemž většina z nich se zaměřila na rozšíření odpovědnosti dopravce vyžadované tehdejší společenskou poptávkou. Roku 1955 byl v Haagu sjednán Protokol, kterým se mění tzv. Varšavská úmluva. Tento Protokol vstoupil v platnost roku 1963 a v témže roce také nabyl účinnosti i pro Československou socialistickou republiku. Montrealské protokoly z roku 1975 taktéž upravují Varšavskou úmluvu. V roce 1999 byl pak celý tzv. Varšavský systém konsolidován do Úmluvy o unifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou přepravu viz kapitola 5.1.*

V Československé republice nabyla úmluva platnost v roce 1935, celý text úmluvy je ve vyhlášce č. 15/1935 Sb. (Vyhláška ministra zahraničních věcí 15/1966 Sb.). [1, 2, 5, 6]

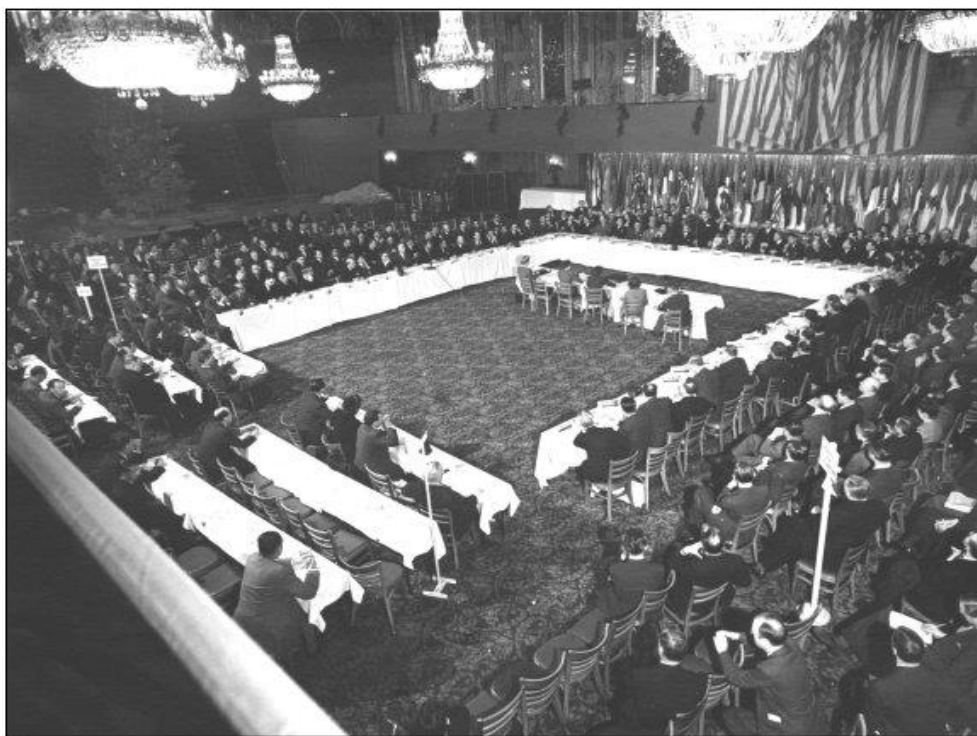
### **3.3 Chicagská úmluva – Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb**

#### **Chicago Convention – Convention of International Civil Aviation, International Air Services Transit Agreement**

Tak jak se postupně zvyšovala bezpečnost civilního letectví, začínaly se rozšiřovat i mezinárodní letecké linky a mezinárodní letectví začínalo hrát důležitou roli v mezinárodních vztazích. Rozšiřování sítě mezinárodních leteckých linek vyvolalo

nutnost nezbytného řešení mnohých praktických problémů, jako jsou například určení státní příslušnosti letadla a právního statutu jeho posádky, odpovědnosti leteckého dopravce za škodu apod. Důležitou se stala i otázka četnosti letů (frekvence) a obchodních podmínek při přepravě cestujících, zboží a pošty. Na řešení této otázky závisela ekonomická efektivnost mezinárodních leteckých linek provozovaných leteckými společnostmi. Proto, když koncem druhé světové války dospěly západní velmoci k závěru, že je nutné sjednat novou mezinárodní úmluvu o civilním letectví (nahrazující Pařížskou úmluvu z roku 1919) s cílem vypracování mezinárodně právních základů civilního letectví pro poválečné období, stala se základním problémem a předmětem ostré diskuze mezi státy zúčastněnými na chicagské konferenci v roce 1944 otázka komerčních „svobod vzduchu“.

Je třeba si uvědomit, že před koncem druhé světové války zaujímaly Spojené státy vedoucí postavení v oblasti konstrukce letadel mezi vyspělými státy. Bylo zcela jasné, že západoevropské společnosti nebudou po druhé světové válce schopné konkurovat silným leteckým dopravcům USA. Vědomy si této výhody rozvinuly Spojené státy propagandistickou kampaň, při níž se snažily dokázat prospěšnost „svobody leteckého provozu“. Neskrývaná snaha USA zabezpečit nadvládu amerických leteckých společností na světových leteckých trzích vyvolala silný odpor Velké Británie, jakož i Kanady a Nového Zélandu. Tento střet pak poznamenal celý průběh konference, která se konala v Chicagu v roce 1944.



*Obrázek 2: Chicagská konference se konala od 1. listopadu do 7. prosince 1944 a zúčastnilo se jí 700 delegátů z 52 států [22]*

Chicagská konference byla zakončena podpisem závěrečného aktu, Dočasné dohody o mezinárodním civilním letectví (podepsáno 34 státy), Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (podepsalo 38 států), Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb (známá též jako Dohoda o dvou svobodách, podepsalo 26 států) a Dohody o mezinárodní letecké dopravě (známá též jako Dohoda o pěti svobodách, podepsalo 11 států). Československo bylo na této konferenci zastoupeno svou londýnskou exilovou vládou a stalo se signatárním státem Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a Dohody o transitu mezinárodních leteckých dopravních služeb.[1]

Úmluva nabyla mezinárodní platnost dne 4. 4. 1947. Úmluva se skládá ze čtyř částí, 22 hlav a 96 článků. Vlastní ÚMCL vytváří obecný právní rámec pro fungování letectví na mezinárodní úrovni a podporuje harmonizaci většiny technických a provozních otázek. Ekonomické otázky však až na výjimky (např. daně) ponechává stranou a pouze zdůrazňuje suverenitu každého státu nad svým vlastním územím a tudíž i právo rozhodnout o vstupu letadel cizího státu za účelem provozování letecké dopravy. Fakticky tak ponechává tuto otázku na řešení mezi konkrétními státy, čímž ÚMCL

položila základ tzv. bilateralismu, který vytvořil z letecké dopravy silně regulované prostředí, a to až do devadesátých let minulého století. Důvodem pro takto rigidní přístup byla zejména obava válkou nejvíce postižených států, že okamžitá liberalizace letecké dopravy by silně nahrávala do karet USA, které jako jedny z mála neměly zdecimované letectvo a naopak umístění do té doby vojenských letadel do civilního provozu by vedlo k ovládnutí letecké dopravy právě jejich dopravci. Dohody o 2 a 5 svobodách měly sice vytvořit předpoklady pro liberalizaci letecké dopravy, ale jejich význam byl nakonec zanedbatelný. [8,9]

S ohledem na dramatický vývoj letectví se samozřejmě ÚMCL nevyhnula několika revizím (celkem osmkrát, a to v letech 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000, 2006), přičemž platí, že ne všechny státy, které jsou stranou původní verze, musí být stranou i všech dodatků. Aktuální platné znění (9. verze) je známo v ICAO systému jako Doc 7300/9. České znění ÚMCL a změn, jejichž je Česká republika, resp. Slovenská republika stranou, lze nalézt ve Sbírce mezinárodních smluv, resp. sbírce zákonů příslušného státu, když původní znění bylo publikováno pod č. 147/1947 Sb.

Není bez zajímavosti, že pravidla stanovená ÚMCL se vztahují jen na civilní letadla, nikoli na letadla státní, resp. ve vojenských, policejních nebo celních službách. Klíčovým je však vždy způsob provozu daného letadla, nikoli způsob registrace; to přináší v praxi mnoho problémů, a to zejména při používání „státních“ letadel pro civilní účely.

Konkrétní zásady a principy jsou blíže rozvedeny v celkem 19 přílohách ÚMCL (Annexes), jejichž vydávání, schvalování a novelizace je v kompetenci Rady ICAO. Přílohy jsou přitom souborem mezinárodních standardů a doporučených postupů (Standards and Recommended Practices – SARPs), které se od sebe odlišují stupněm své závaznosti.

*Státy jsou přitom dle článku 37 ÚMCL povinny zajišťovat co největší jednotnost svých předpisů s předpisy SARPs. Zatímco u doporučených postupů je jejich převzetí na zvážení konkrétního státu, standardy musí být dodržovány, ledaže to z praktických důvodů možné není. V takovém případě však musí dotýčný stát danou odchylku oznámit ICAO, aby mohla být náležitým způsobem zveřejněna, (příloha 2, otázky č. 3, 4).* Je však pravdou, že oznamování odchylek je mnohdy členskými státy ICAO zanedbáváno, což může způsobit

u účastníků letecké dopravy neodůvodněné očekávání, že národní právní úprava je v souladu se standardy, ačkoli tomu tak není. Národní úprava má přitom vždy prioritu, protože předpisy SARPs zavazují pouze státy, nikoli jednotlivce.

Při zavádění předpisů SARPs do svého národního práva přitom členské státy ICAO ve většině případů dodržují i výše uvedené obsahové členění a v nemnoha právních rádech tak lze nalézt vnitrostátní předpisy označené stejným způsobem. V České republice se jedná o předpisy tzv. řady L, které jsou vydávány Ministerstvem dopravy ČR na základě zmocnění obsaženého v zákoně o civilním letectví a publikovány Leteckou informační službou (jejíž provoz zajišťuje Řízení letového provozu České republiky, s.p.). Stejným způsobem jsou vydávány i předpisy řady L platné pro Slovenskou republiku, a to prostřednictvím podniku Letové prevádzkové služby, s.p.

Jak již bylo řečeno výše, ÚMCL výslovně neřeší systém ekonomické regulace letecké dopravy, což výslovně vyplývá z článku 6, který ponechává veškeré kompetence ohledně pravidel pro vstup letadel na území jiných států za účelem provozování letecké dopravy na jednání mezi příslušnými státy. V důsledku toho vznikl koncept tzv. svobod vzduchu, které si mezi sebou musí státy vzájemně vyjednat, pokud chtějí, aby jejich letecké společnosti mohly provozovat leteckou dopravu do druhého státu. Vyjednání konkrétní svobody pak odpovídá vzniku přepravního práva. [9]

*Druhá část Chicagské úmluvy obsahuje ustanovení, jež ve svém souhrnu tvoří statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví, (příloha 2, otázka č. 5). [1]*

*ICAO je přidružená organizace k OSN. Vznikla ve stejný den, kdy ÚMCL nabyla platnost. V dnešní době ICAO spolupracuje se 193 členskými státy a průmyslovými organizacemi na dosažení konsensu o mezinárodních standardech a doporučených postupech v oblasti civilního letectví, (příloha 2, otázka č. 6). Zajišťuje to, aby národní předpisy a operace v oblasti civilního letectví byly v souladu s globálními normami, což má umožnit spolehlivý a plynulý provoz ve všech oblastech světa, (příloha 2, otázka č. 7). [7]*

Ustanovení Chicagské úmluvy z roku 1944 měla a dosud mají značný vliv na rozvoj leteckého práva, a to jak mezinárodního, tak i vnitrostátního. [1]

Na chicagské konferenci jsme se také stali signatárním státem Dohody o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb, jak jsem již uvedla výše. Obecně se tato dohoda týká poskytování svobod vzduchu ostatním smluvním státům pro pravidelné mezinárodní letecké dopravní služby. Jedná se o tyto svobody: možnost létat a přistávat přes jeho území, mimo přistání pro obchodní účely. Pro ČSR Dohoda vstoupila v platnost roku 1945 a pro ČR roku 1993 spolu s ÚMCL. [25]

### **3.4 Ženevská úmluva – Úmluva o uznávání práv k letadlům**

#### **Geneva Convention – Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft**

Již v souvislosti s poválečným rozvojem letectví bylo zřejmé, že bude nutné sjednotit pravidla pro ochranu práv k letadlům tak, aby měli jejich majitelé a případní zástavní věřitelé jistotu, že jejich práva budou uznána pokud možno kdekoli, kde se letadlo bude v rámci svých letů nacházet. Proto byla uzavřena Úmluva o uznávání práv k letadlům podepsaná v Ženevě dne 19. června 1948, která ukládá členským státům uznávat vybraná práva k letadlům zapsaná do příslušných leteckých rejstříků. Česká republika se stala smluvním státem až v roce 1998 v reakci na tlak bankovních institucí financujících nákup letadel pro České aerolinie. Je nutné dodat, že přístup k Ženevské úmluvě usnadní nejen financování letadel ČSA a.s., ale umožní i jiným českým subjektům v budoucnosti pořizovat za podstatně výhodnějších podmínek letadla. [10]

Ženevská úmluva je dokumentem, kterým se účastnické státy vzájemně zavazují, že budou uznávat majetková práva k letadlům, práva držitele letadla nabývat je koupí, práva na držení letadla na základě nájemních smluv uzavřených na období nejméně šesti měsíců a dále zástavní listiny, hypotéky a podobná práva k letadlům, která jsou smluvně vytvořena jako zajištění plateb dluhů, pokud byla zřízena v souladu s právním řádem smluvního státu a jsou řádně zapsána ve veřejném rejstříku smluvního státu, kterým se přiznává letadlu státní příslušnost státu registrace. Tato ustanovení jsou obsažena v Článku I. Zejména důležitý je odstavec (2) Článku I obsahující ustanovení, že smluvní státy nebudou přijímat ani uznávat žádné právo jako nadřazené právům uvedeným v odstavci (1). [12]

## **4 Letecké právo v druhé polovině 20. století**

V tomto období bohužel dochází ke stále častějšímu zneužívání civilních letadel k teroristickým a nelegálním účelům. Prvnímu zaznamenanému únosu dopravního letadla došlo v únoru 1931 na vnitrostátní lince peruánské letecké společnosti a první připravovaný výbuch nastal na palubě letadla Philippine Airlines v červenci 1949. Sporadické útoky začaly nabývat na intenzitě na přelomu padesátých let minulého století (např. únosy kubánských letadel) a kulminovaly v druhé polovině osmdesátých let. Terorismus ohrožoval celou leteckou komunitu, a proto bylo nutné na mezinárodní úrovni přijmout nejen preventivní opatření, ale stanovit i pravidla pro trestání pachatelů takových činů. Přijata tak byla celá série mezinárodních úmluv a pravidel. [3]

### **4.1 Mezinárodní úmluva o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace – Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“**

Dne 13. prosince 1960 byla v Bruselu přijata Mezinárodní úmluva o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace – Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“. Úmluva vznikla proto, že zúčastněné strany se rozhodly posílit svoji vzájemnou spolupráci a rozvinout své společné aktivity na poli letového provozu, které by zajišťovaly maximální svobodu pro všechny uživatele vzdušného prostoru s ohledem na potřeby obrany a v souladu s požadovanou úrovní bezpečnosti. Úmluva byla dále rozšířena a změněna několika protokoly, které uvedu v příloze.[28, 29]

Na základě této úmluvy byla založena Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu - EUROCONTROL. Je to celoevropská civilně-vojenská organizace zaměřená na podporu evropského letectví a jednotného evropského nebe. Podporuje členské státy a zúčastněné strany ve společném úsilí o to, aby bylo letectví v Evropě bezpečnější, účinnější, nákladově efektivnější a s minimálním dopadem na životní prostředí. [30]



#### **4.2 Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem**

Dne 18. září 1961 byla v Guadalajaře sjednána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu. Jelikož Varšavská úmluva neobsahuje zvláštní pravidla upravující mezinárodní leteckou přepravu prováděnou osobou, která není stranou v přepravní smlouvě, musela vzniknout tato Úmluva, která pojednává o těchto případech. Pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost roku 1967. [26]

#### **4.3 Tokijská úmluva - Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel**

##### **Tokyo Convention – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft**

*Mezi ně patří i Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel, neboli tzv. Tokijská úmluva sjednaná v Tokiu dne 14. září 1963, (příloha 2, otázka č. 8). Pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost dnem 23. května 1984. [3]*

Podle této úmluvy by měly státy udělat všechna potřebná opatření, aby veliteli letadla byla navrácena kontrola nad letadlem. To znamená, že velitel letadla má oprávnění k tomu zakročit na palubě z důvodu ochrany bezpečnosti letadla, osob nebo majetku v letadle, zachování kázně a pořádku na palubě letadla a také k vysazení osoby, která se chystá spáchat nebo již spáchala trestný čin. Vysazení takového pasažéra může být učiněno v kterémkoli státě, kde letadlo přistane, mělo by to být však ve smluvním státě Tokijské úmluvy. Obsahem jsou také další ustanovení a to například o soudní pravomoci nebo právech a povinnostech států při vysazení osoby. [3]

#### **4.4 Haagská úmluva - Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel**

Haagská úmluva upravuje způsob potrestání osob, které unesly letadlo. Takové jednání se považuje za trestný čin a smluvní státy jsou povinny za něj ukládat přísné tresty.

Haagskou úmluvou se tak reagovalo na vlnu únosů, která začala roku 1968 ve snaze zabránit únosům v nalezení imunity v kterémkoliv ze smluvních států. Úmluva se nevztahuje na letadla používaná pro vojenské, policejní nebo celní účely. Může být použita tehdy, když místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě k trestnému činu došlo, se nachází mimo území státu, v němž je toto letadlo registrováno; není rozhodující, zda letadlo podniká mezinárodní nebo vnitrostátní let. Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel byla podepsána 16. prosince 1970 v Haagu, pro Československou socialistickou republiku vstoupila v platnost roku 1972. [10,13]

#### **4.5 Montrealská úmluva – Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví**

Dne 23. září 1971 byla v Montrealu sjednána Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Tzv. Montrealská úmluva pojednává o způsobu potrestání osob, které spáchaly na palubě letadla násilný čin nebo zničily či poškodily letadlo nebo jiné zařízení zajišťující letový provoz, přičemž později byla působnost Montrealské úmluvy rozšířena i na způsob potrestání osob, které spáchaly násilný čin na letišti nebo poškodily jeho zařízení, a to prostřednictvím Protokolu o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví ze dne 24. února 1988 (pro Československou republiku vstoupil v platnost 18. dubna 1990). Pro Československou socialistickou republiku Úmluva vstoupila v platnost dnem 9. září 1973. [10, 14]

Montrealská úmluva se sama o sobě vztahuje pouze na mezinárodní přepravu, a to buď mezi dvěma smluvními státy, nebo na zpáteční cestu z a na území smluvního státu přes území jakéhokoli jiného státu. Některé státy se však rozhodly přijmout pravidla stanovená Montrealskou úmluvou i pro lety, na které by se jinak nemusela vztahovat, zejména pak lety vnitrostátní. Učinila tak i EU pro oblast přepravy cestujících. [11]

#### **4.6 Mnohostranná úmluva o letových poplatcích**

Dne 12. února 1981 byla v Bruselu přijata Mnohostranná úmluva o letových poplatcích. Pod pojmem letové poplatky se rozumí poplatky za traťové zařízení a služby. Vytváří se společný systém pro stanovování a vybírání letových poplatků a smluvní státy souhlasí s užíváním služeb Eurocontrol pro tento účel. Úmluva vstoupila v platnost dne 1. ledna 1986. Pro Českou republiku vstoupila v platnost dne 1. ledna 1996. [27]

#### **4.7 Úmluva o značkování plastických trhavin za účelem detekce**

Způsob označování plastických trhavin s cílem usnadnit jejich odhalení byl sjednocen na základě Úmluvy o značení plastických trhavin za účelem detekce podepsané v Montrealu dne 1. března 1991 s tím, že tehdejší Československo mělo zásadní podíl na vypracování této Úmluvy v letech 1989–1991. [10]

#### **4.8 Dohoda o zřízení a provozování letových služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) a Zvláštní dohoda týkající se realizace článku 6 Dohody o zřízení a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS)**

Roku 1997 byla v Bruselu přijata výše uvedená Dohoda a Zvláštní dohoda s cílem poskytovat centralizovaně letové provozní služby v horním vzdušném prostoru zúčastněných států (ČR, Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Slovinsko, Chorvatsko, Bosna a Hercegovina, Itálie). Ratifikace byla ukončena v roce 2004, kdy také Dohoda vstoupila v platnost. V průběhu realizace projektu se však natolik změnily podmínky, že původní záměry musely být zcela přehodnoceny. Základní principy nového řešení byly zformulovány v roce 2006.

V období od dubna 2007 do února 2008 byla v souladu s novým zadáním vypracována studie proveditelnosti na vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu

střední Evropy. Hlavní výstup studie, dokument FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe), je podpořen ekonomickou a bezpečnostní analýzou. V březnu 2008 vrcholný orgán projektu CEATS projednal a schválil výsledky studie proveditelnosti a zároveň rozhodl o pokračování projektu a implementaci FAB. Následně v červnu 2008 podepsali na ministerské konferenci zástupci zúčastněných států deklaraci, kterou na úrovni signatářů dohody CEATS potvrdili postup pro ukončení dohody CEATS a postup pro vytvoření dohody FAB CE.

V roce 2010 byla dokončena přípravná fáze projektu na vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy FAB CE. Nezbytnou podmínkou pro zprovoznění FABu je podpis a následná ratifikace mezinárodní dohody FAB CE parlamenty účastnických států. Text této dohody byl vypracován v průběhu roku 2010 a dohoda samotná byla podepsána v květnu 2011 ve Slovinsku. Obsah dohody byl intenzivně konzultován se zástupci Evropské komise. Potřebná koordinace a spolupráce na úrovni států (ministerstev dopravy a obrany a národních dohlížecích orgánů) byla rámcově zastřešena memorandem o porozumění (Memorandum of Understanding). Všech sedm zúčastněných států - Bosna a Hercegovina, Česká republika, Chorvatsko, Maďarsko, Rakousko, Slovensko a Slovinsko - po předchozím podpisu na úrovni ministrů dopravy ratifikovalo během roku 2012 **Dohodu o vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy - FAB CE Agreement**. Funkční blok vzdušného prostoru (FAB) má za cíl zvýšení efektivity, zvýšení kapacity, systematické zvyšování bezpečnosti a snížení negativních dopadů letectví na životní prostředí. [31]

## 5 Letecké právo 21. století

Úmluvy tohoto období se vyznačují tím, že vychází ze starších úmluv, které modernizují, rozšiřují nebo úplně nahrazují. Např. Varšavská úmluva byla nahrazena Úmluvou o unifikaci některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě. Pekingská úmluva nahradila Montrealskou a Pekingský protokol rozšířil Haagskou úmluvu.

Do tohoto období jsem zahrнула i otázku životního prostředí. Úmluvy na toto téma vznikaly již v minulém století, nicméně tato problematika se dnes dostává stále více a více do popředí a myslím si, že tomu nebude jinak ani v budoucnu.

Nicméně stojí zde za zmínku, že množství emisí oxidu uhličitého produkovaným letovým provozem by v roce 2050 mohl tvořit 3% celkové produkce, v porovnání s přibližně pětiprocentním očekávaným každoročním nárůstem letového provozu. Celkově mají emise produkované letovým provozem 3,5% podíl na změnách klimatu způsobených člověkem. [23]

### 5.1 Úmluva o unifikaci některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

Na konci minulého století pak bylo zřejmé, že tzv. Varšavský systém bude vyžadovat revizi, resp. konsolidaci, která ho přizpůsobí masivnímu rozvoji letectví v devadesátých letech a nástupu nových technologií do procesu odbavení cestujících a nákladu. Varšavský systém tak byl nahrazen Úmluvou o unifikaci některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsanou v Montrealu v květnu 1999, jejíž smluvní stranou se následně stala i Česká republika (publikovaná jako č. 123/2003 Sb. m. s.). Montrealská úmluva navazuje na Varšavský systém, přebírá mnohé jeho principy a ustanovení, avšak ve většině případů je upravuje směrem k lepší použitelnosti v dnešní době. [11]

## 5.2 Pekingská úmluva

V reakci na zvýšený stupeň terorismu v posledních dekádách (zejména s ohledem na dopady útoků na světové obchodní centrum v září 2001) se státy rozhodly podstatnou část systému založeného na výše uvedených úmluvách modernizovat a v roce 2010 přijaly v Pekingu Úmluvu o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol k Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva). Úmluva nahrazuje výše uvedenou Montrealskou úmluvu z roku 1971, ve znění protokolu z roku 1988; k významným změnám patří např. zavedení trestného činu použití letadla jako zbraně nebo trestného činu přepravy nebezpečných materiálů. Hlavní podstatou Protokolu k Haagské úmluvě z roku 1970 je zejména modernizace této Úmluvy, kdy např. byla upravena definice zmocnění se letadla tak, aby zahrnovala i zmocnění se jinak než prostřednictvím osoby na palubě. Dále více popisuje okolnosti přijetí Úmluvy a Protokolu a také ustanovení, ve kterých se rozšiřují oproti předchozím. [10]

Analýza tehdejších platných mezinárodních smluv o ochraně civilního letectví před protiprávními činy prokázala, že některé nově vznikající hrozby civilního letectví nejsou dostatečně pokryty současně platnými mezinárodními smlouvami, a panuje naléhavá potřeba tyto hrozby na mezinárodní úrovni upravit. Analýza identifikovala následující hrozby, které nejsou dostatečně právně zakotveny: použití civilního letadla jako zbraně, použití civilního letadla k protiprávnímu rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek a použití takových látek při útoku na civilní letadlo. Platné instrumenty se dále zaměřují zejména na osoby, které trestný čin spáchaly samy, přímo na palubě letadla nebo na letišti a neobsahují ustanovení o stíhání organizátorů či návodců ke spáchání trestného činu.

Na jaře 2005 byla členským státům ICAO analýza rozeslána společně s dotazníkem, ve kterém se měly státy vyjádřit, zda vidí potřebu měnit stávající mezinárodní úmluvy o ochraně letectví před protiprávními činy. Většina států v odpovědi souhlasila, že shora uvedené trestné činy nejsou dostatečně upraveny na mezinárodní úrovni a že vidí potřebu stávající mezinárodněprávní instrumenty změnit.

Výsledkem několika zasedání speciálně vytvořených skupin a podvýborů bylo vypracování dvou mezinárodněprávních dokumentů, a to jmenovitě Protokolu k Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montreal, 1973) a Protokolu k Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haag, 1974), které se jeví jako nejlépe vyhovující instrumenty, do kterých lze nové hrozby v civilním letectví zapracovat a které jsou všeobecně uznávanými mezinárodněprávními instrumenty podpořenými mnoha ratifikacemi.

Diskuse nad návrhy protokolů se posléze stala předmětem 34. zasedání právního výboru ICAO, které se uskutečnilo ve dnech 9. – 17. září 2009 v Montrealu a následně diplomatické konference konané v Pekingu ve dnech 30. srpna až 10. září 2010. Závěrem diplomatické konference byla hlasováním přijata Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím (dále jen „Pekingská úmluva“) a Protokol měnící Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (dále jen „Pekingský protokol“). Podnětem k přijetí nové úmluvy namísto původně zamýšleného protokolu byla skutečnost, že Montrealská úmluva byla již jednou v minulosti měněna (Protokolem o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví z roku 1988), takže navržený postup práci s instrumentem v praxi usnadní, neboť se nebude muset pracovat se dvěma protokoly. Argumentováno bylo také tím, že zavedením trestného činu přepravy nebezpečných materiálů se mění předmět úmluvy, který již necílí pouze na bezpečnost civilního letectví, proto je žádoucí tuto skutečnost odrazit i v názvu úmluvy. V zájmu přijetí instrumentů zaručujících co největší počet ratifikací, byl nakonec tento návrh pořádající země v rámci všeobecného hlasování o přijetí nových instrumentů podpořen a konference přijala novou úmluvu, která však ve skutečnosti znamená inkorporaci na konferenci přijatých změn do původního znění Montrealské úmluvy, ve znění Protokolu o boji s protiprávními činy na letištích. Pekingská úmluva pak bude mít přednost mezi smluvními stranami před Montrealskou úmluvou.

Souhlas se sjednáním Úmluvy o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokolu doplňujícího Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel vyslovila vláda České republiky usnesením ze dne 8. září 2011. Dohoda byla následně podepsána dne 23. listopadu 2011 v Montrealu.

### **Charakteristika ustanovení Pekingské úmluvy, která jsou odlišná od textu Montrealské úmluvy:**

- použití civilního letadla jako zbraně,
- protiprávní rozptýlení biologických, chemických a jaderných zbraní nebo výbušných, radioaktivních nebo podobných látek z civilního letadla s úmyslem způsobit smrt, vážnou újmu na zdraví nebo značnou škodu na majetku nebo na životním prostředí,
- použití biologických, chemických a jaderných zbraní nebo výbušných, radioaktivních nebo podobných látek při útoku na civilní letadlo s úmyslem způsobit smrt, vážnou újmu na zdraví nebo značnou škodu na majetku nebo na životním prostředí,
- protiprávní přeprava výbušného a radioaktivního materiálu, biologických, chemických a jaderných zbraní a vybavení nutného k jejich výrobě, štěpného materiálu na palubě civilního letadla,
- (přeprava uvedených látek není nezákonná v případě, že je prováděna v souladu s právy a povinnostmi smluvní strany úmluvy dle příslušné mnohostranné smlouvy o nešíření zbraní, již je smluvní stranou).

### **Charakteristika ustanovení Pekingského protokolu**

- úprava skutkové podstaty protiprávního zmocnění se letadel (v textu je zohledněno, že zmocnit se letadla je za použití v dnešní době dostupných prostředků možné i jinak než působením osoby na palubě letadla),
- kriminalizace různých forem účastenství na spáchání vyjmenovaných trestných činů. [15]

Česká republika oba právní dokumenty ratifikovala v roce 2013, v platnost vstoupily až roku 2018. [16]

Dalším krokem k modernizaci celého systému bylo přijetí Protokolu k Tokijské úmluvě z roku 1963, který byl podepsán v Montrealu 4. dubna 2014. Cílem protokolu je řešit neduh posledních let v podobě nevhodně se chovajících cestujících na palubě letadla, když je žádoucí, aby tyto cestující měly právo zadržet nejen orgány státu, ve kterém je letadlo registrováno, ale i státu provozovatele letadla anebo státu místa přistání. [10]



### **5.3 Otázka ochrany životního prostředí**

Ne příliš úspěšná je zatím regulace emisí skleníkových plynů. Dohody na základních pravidlech redukce emisí skleníkových plynů bylo dosaženo nejdříve obecně zejména mezi evropskými státy, např. v Úmluvě o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států, podepsané v Ženevě dne 13. listopadu 1979, nebo v Úmluvě o ochraně ozónové vrstvy, podepsané ve Vídni dne 22. března 1985, a jejím prováděcím protokolu podepsaném v Montrealu dne 16. září 1987. Nejvýznamnějším posunem však bylo dosažení dohody mezi rozvinutými a rozvojovými státy, která vyústila v přijetí Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu, podepsané v Riu de Janeiro dne 9. května 1992, a následně pak i tzv. Kjótského protokolu ze dne 11. prosince 1997, který provádí některá její ustanovení a ve vztahu k letectví ve své podstatě dává mandát ICAO k tomu, aby se zabývalo rovněž redukcí emisí skleníkových plynů pocházejících z letectví.

#### **5.3.1 Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států**

Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států byla sjednána v roce 1979 a patří k významným nástrojům prevence přenosu znečišťování ovzduší na velké vzdálenosti. Úmluva má rámcový charakter, smluvní omezování znečišťování ovzduší je realizováno prostřednictvím protokolů, které jsou k úmluvě postupně přijímány. Dosud bylo přijato 8 protokolů. Česká republika je smluvní stranou všech osmi protokolů k úmluvě. Současná strategie vývoje Úmluvy se zaměřuje zejména na rozšíření ratifikací a přípravu revizí posledních třech protokolů, tj. Protokolu o těžkých kovech, Protokolu o persistentních organických polutantech a Goteborgského Protokolu. [17]

Česká republika je smluvní stranou Úmluvy od svého vzniku dne 1. ledna 1993, kdy převzala závazky Československa, pro něž Úmluva vstoupila v platnost dne 22. března 1984 (5/1985 Sb. m. s.). V současné době má Úmluva 51 smluvních stran, včetně Evropského společenství.

### **5.3.2 Úmluva o ochraně ozónové vrstvy**

Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy byla sjednána za účelem ochrany lidského zdraví a životního prostředí proti nepříznivým účinkům lidské činnosti, které mění nebo by mohly měnit ozonovou vrstvu. Její smluvní strany spolupracují především při systematických pozorováních, výzkumu a prostřednictvím výměny informací. Konkrétní závazky naplňující cíl stanovený ve Vídeňské úmluvě jsou upraveny prováděcím Montrealským protokolem o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu (1987).

Cílem Protokolu je přijímat a realizovat celosvětová opatření na vyloučení výroby a spotřeby téměř 100 regulovaných látek, které ozonovou vrstvu poškozují. Upravuje nakládání s látkami populárně označovanými jako freony a halony a dále výrobu a použití methylbromidu. Regulované látky jsou chemicky velmi stálé. Pronikají do vyšších vrstev atmosféry, kde způsobují zeslabování ozonové vrstvy, která život na Zemi chrání před vysoce intenzivním UV-zářením.

Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy byla sjednána v březnu roku 1985 a celosvětově vstoupila v platnost dne 22. září 1988. Českou republikou byla ratifikována dne 1. října 1990 (jménem ČSFR) a v platnost pro ČR vstoupila dne 1. ledna 1993. Montrealský protokol byl sjednán 16. 9. 1987 a doposud k němu přistoupilo 189 států včetně České republiky a Evropského společenství. Vídeňská úmluva, Montrealský protokol a jeho změny byly vyhlášeny ve Sbírce mezinárodních smluv (č. 108 až 113/2003 Sb. m. s.). [18]

### **5.3.3 Rámcová úmluva OSN o změně klimatu**

Rámcová úmluva OSN o změně klimatu byla přijata na Konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji v Rio de Janeiru v roce 1992 a vstoupila v platnost dne 21. 3. 1994. Úmluva poskytuje rámec mezinárodním vyjednávání o možném řešení problémů spojených s probíhající změnou klimatu, tato vyjednávání zahrnují problematiku snižování emisí skleníkových plynů, vyrovnávání se s negativními dopady změny klimatu i finanční a technologickou podporu rozvojovým zemím. Ke dni 16. 10. 2009 byla Úmluva ratifikována 194 státy, přičemž v případě některých států ratifikační proces stále probíhá. Česká republika Úmluvu podepsala dne 13. 6. 1993 a ratifikovala

ji dne 7. 10. 1993 (č. 80/2005 Sb. m. s.). Úmluva a následný Kjótský protokol a Pařížská dohoda jsou právním podkladem pro snížení emisí skleníkových plynů na úroveň, která by nebyla z hlediska vzájemné interakce s klimatickým systémem Země pro další vývoj planety nebezpečná.

#### **Úmluva je založena na čtyřech hlavních principech:**

- principu mezigenerační spravedlnosti, tj. chránit klimatický systém ve prospěch nejen současné, ale i příštích generací;
- principu společné, ale diferencované odpovědnosti, který říká, že ekonomicky vyspělé země nesou hlavní odpovědnost za rostoucí koncentrace skleníkových plynů v atmosféře, přičemž jejich povinností je i poskytovat pomoc rozvojovým zemím;
- principu potřeby chránit zejména ty části planety, které jsou více náchylné na negativní dopady změn klimatického systému, tj. především těch zemí, které jsou v rámci svého hospodářského vývoje a geografického umístění zranitelnější;
- principu tzv. předběžné opatrnosti, tj. nutnosti neodkládat řešení problému, a to ani v tom případě, že doposud nelze některé důsledky změny klimatu přesně kvantifikovat. [19]

#### **Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu**

Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu byl přijat v prosinci roku 1997. Země se v Protokolu zavázaly do konce prvního kontrolního období (2008-2012) snížit emise skleníkových plynů nejméně o 5,2 % ve srovnání se stavem v roce 1990. V prosinci 2012 schválen dodatek, kterým bylo potvrzeno pokračování Protokolu a jeho druhé kontrolní období, které bylo stanoveno na osm let (2013 – 2020). EU a jejích 27 členských států se zavázalo snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů o 20 % v porovnání s rokem 1990. Toto snížení odpovídá cíli formulovanému v příslušných předpisech EU přijatých v rámci tzv. klimaticko-energetického balíčku z roku 2009. Vzhledem k tomu, že se ke druhému kontrolnímu období připojila pouze část zemí a Protokol není závazný pro rozvojové země a rozvíjející se ekonomiky (včetně Číny, Indie, Brazílie atd.), budou nové závazky do roku 2020 pokrývat odhadem pouze 15 % celosvětových emisí skleníkových plynů.

Českou republikou byl Protokol podepsán 23. 11. 1998 a ratifikován 15. 11. 2001 (č. 81/2005 Sb. m. s.). Protokol má celkem 192 smluvních stran.

Kromě emisí skleníkových plynů bere Protokol v úvahu i jejich propady, tj. absorpci vyvolanou změnami ve využívání krajiny (zalesňování, péče o lesní porosty, resp. odlesňování). [20]

### **5.3.4 Pařížská dohoda**

Pařížská dohoda (dále jen „Dohoda“) byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015. Dohoda provádí ustanovení Úmluvy a po roce 2020 má nahradit dosud platný Kjótský protokol.

Dohoda mimo jiné

- formuluje dlouhodobý cíl ochrany klimatu, jímž je přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2°C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5°C
- přináší významnou změnu, pokud jde o závazky snižování emisí skleníkových plynů. Dohoda totiž ukládá nejen rozvinutým, ale i rozvojovým státům povinnost stanovit si vnitrostátní redukční příspěvky k dosažení cíle Dohody.

V rámci Pařížské dohody se ČR jako člen EU přihlásila s ostatními členskými státy EU společně snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o nejméně 40 % ve srovnání s rokem 1990. Přistoupením k Dohodě a k tomuto závazku bude naplňovat společný cíl EU a jejích členských států, který byl přijat Evropskou radou jako součást závěrů Evropské rady k Rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 schválených dne 24. října 2014.

Dohoda vstoupila v platnost již 4. listopadu 2016, tedy po necelém roce od jejího přijetí v Paříži. Smluvními stranami jsou státy ze všech pěti kontinentů světa a s výjimkou Ruské federace zahrnují všechny významné producenty emisí skleníkových plynů jako je například Čína a USA. Dohodu ratifikovaly také EU a všechny její členské státy. Česká republika se stala smluvní stranou Dohody dne 4. listopadu 2017. [21]

## **5.4 Změny mezinárodních úmluv a dohod**

Úmluvy a dohody, o kterých jsem psala výše, se v průběhu let doplňovaly, modernizovaly či pozměňovaly pomocí protokolů. Přehled těchto protokolů včetně roků, kdy byly sjednány, uvádím do přílohy č. 1.

## **5.5 Dvoustranné dohody**

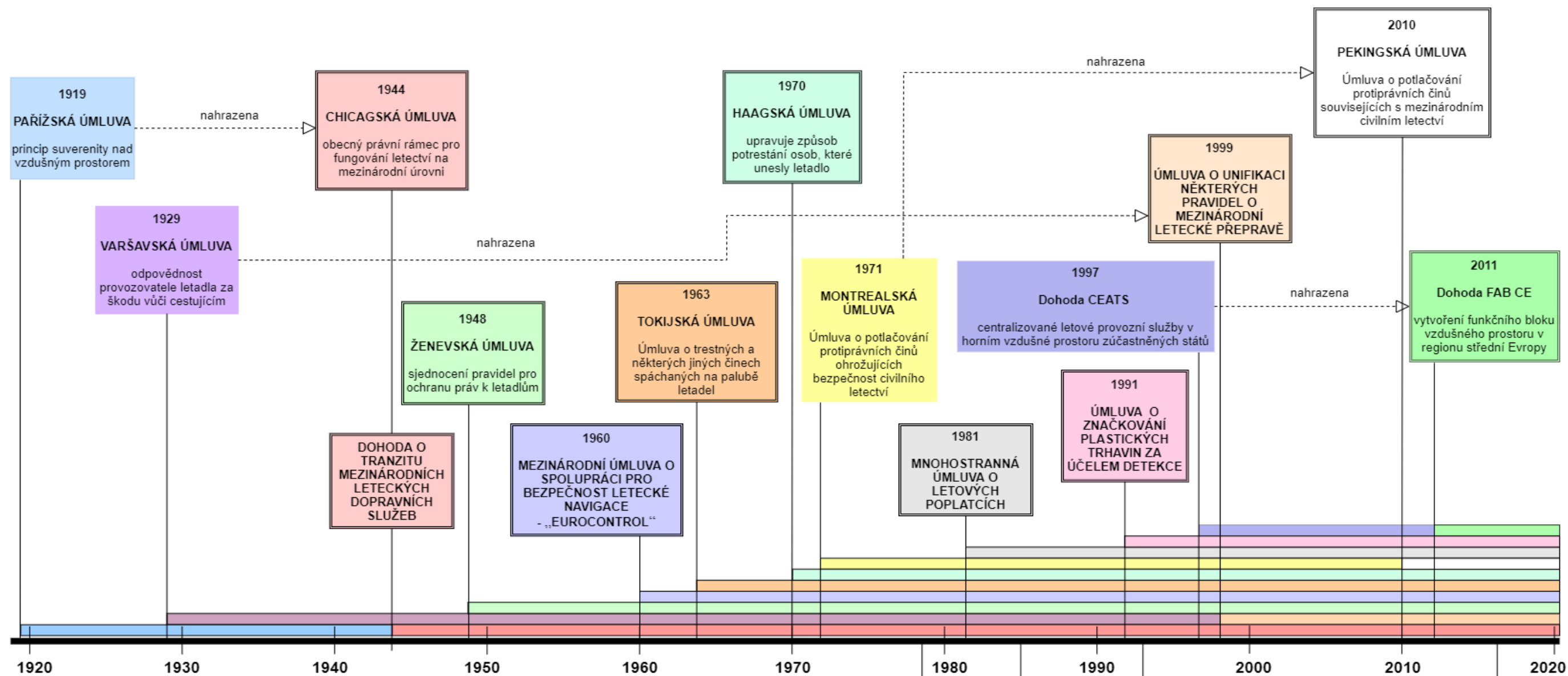
Kromě mnohostranných úmluv a dohod, o kterých jsem psala výše a které jsem zařadila na časovou osu, je Česká republika vázána řadou dvoustranných dohod. Seznam dvoustranných dohod o leteckých službách/letecké dopravě sjednaných Českou republikou (včetně ČSR, ČSSR, ČSFR) přikládám do přílohy č. 2. Celkem jsou sjednány dohody s 95 státy. [35]

## 6 Ucelený přehled časového vývoje úmluv

Zde předkládám časovou osu, která graficky znázorňuje historický vývoj výše uvedené části legislativy a umožňuje čtenáři udělat si názornější představu o postupném zavádění a návaznosti jednotlivých úmluv do praxe.

Časová osa začíná rokem 1919, kdy vznikla první úmluva a končí rokem 2020, tedy současnou dobou. Každou úmluvu jsem dala do rámečku, ty jsem pak označila různými barvami. Úmluvy, které již neplatí, nemají černé orámování a vedou z nich šipky k úmluvám, kterými byly nahrazeny. Do každého rámečku jsem napsala rok, kdy byla úmluva sjednána, název úmluvy a její stručnou charakteristiku, čeho se úmluva primárně týká (pokud nevyplývá z názvu úmluvy). Od každé úmluvy pak vedou barevné čáry, které ukazují, do kdy úmluva platí. Pokud nějaká úmluva byla pozměněna protokolem, tak jsem přehled těchto protokolů uvedla do přílohy.

Úmluvy pod časovou osou jsou úmluvy týkající se životního prostředí. Všechny platí až dodnes.



LEGENDA

- Černé orámování - úmluva stále platí
- Bez orámování - úmluva byla nahrazena
- Šipka vedoucí k úmluvě nahrazující starou úmluvu

- 1919**  
PAŘÍŽSKÁ ÚMLUVA  
princip suverenity nad vzdušným prostorem
- Rok sjednání úmluvy
- Název úmluvy
- Primární zaměření úmluvy, pokud nevyplývá z názvu úmluvy
- Časový úsek platnosti úmluvy
- Úmluvy pod časovou osou se týkají životního prostředí

## 7 Závěr

Cílem mé práce bylo vytvořit ucelený přehled a stručnou charakteristiku mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, jimiž je Česká republika vázána.

Všechny mnohostranné úmluvy jsem v práci chronologicky seřadila a pro lepší přehled rozdělila do čtyř hlavních skupin. Dané rozdělení jsem zvolila na základě primárního zaměření úmluv. První skupinu charakterizuje období před vytvořením úmluv, druhou skupinu tvoří úmluvy, které stanovují obecná pravidla. Třetí se týká úmluv, které se snaží zajistit bezpečnost létání a čtvrtá, poslední skupina, se zabývá životním prostředím. U každé skupiny jsem popsala okolnosti jejího vzniku, její zaměření a popsala souvislost s ČR.

Pro ucelený přehled jsem vytvořila časovou osu, která graficky znázorňuje historický vývoj mnohostranných úmluv. Na ose jsem každou úmluvu zařadila k příslušnému datu, kdy vznikla, stručně znovu popsala a uvedla, do kdy úmluva platí popřípadě, jakou další úmluvou byla nahrazena.

Do přílohy (příloha 2) jsem uvedla vzorové příklady otázek k teoretickým pilotním testům, které mohou pomoci studentům při jejich přípravě. Text, který jsem v práci označila kurzivou, je pak odpovědí na tyto otázky.

Seznam dvoustranných dohod, kterými je Česká republika vázána jsem uvedla v příloze (příloha 3). Spolu s protokoly, kterými jsou některé úmluvy pozměněny (příloha 1).

Tato práce může být dále použita pro teoretickou výuku žáků, kteří si chtějí prohloubit znalosti o tomto tématu nebo jako pomůcka při přípravě na teoretické pilotní testy.



## 8 Seznam použitých zdrojů

### Knihy

[1] ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9. Str. 10, 11, 12, 13, 14, 15.

[2] PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9. Str. 26, 27, 28.

### Elektronické informační zdroje

[3] Artic portal library. *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919(Paris Convention)* [online]. [cit. 2020-02-14].

Dostupné z: [http://library.arcticportal.org/1580/1/1919\\_Paris\\_conevention.pdf](http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_conevention.pdf)

[4] ICAO. *History: The beginning* [online]. ©2011 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: [https://www.icao.int/EURNAT/Pages/HISTORY/history\\_1910.aspx](https://www.icao.int/EURNAT/Pages/HISTORY/history_1910.aspx)

[5] ASPI. *15/1935 Sb., ÚMLUVA o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě* [online]. © 2020 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/6153/0/2/umluva-c-15-1935-sb-o-sjednoceni-nekterych-pravidel-o-mezinarodni-letecke-doprave>

[6] ASPI. *15/1966 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí* [online]. ©2020 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/30808/1/2>

[7] ICAO. *About ICAO* [online]. ©2011 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

[8] Zákony. *Úmluva o mezinárodním civilním letectví* [online]. 2020-02-24 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.zakony.cz/zakony/1947/101/zakon-147-1947-Sb-umluva-o-mezinarodnim-civilnim-letectvi-SB1947147>

[9] Flying revue. *Základní principy regulace v letecké dopravě* [online]. 2018-07-31 [cit. 2020-03-10]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/zakladni-principy-regulace-v-letecke-doprave>

- [10] Flying revue. *Svět letecké dopravy: Ochrana před protiprávními činy* [online]. 2018-08-07 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravniimi-ciny>
- [11] Flying revue. *Kdo a jak je v letectví odpovědný za způsobené škody cestujícím* [online]. 2018-08-14 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/kdo-a-jak-je-v-letectvi-odpovedny-za-zpusobene-skody-cestujicim>
- [12] Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky. *Úmluva o mezinárodním uznávání práv k letadlům, podepsaná v Ženevě dne 19. června 1948* [online]. ©1995-2018 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/1996ps/tisky/t040200.htm>
- [13] Nové ASPI. *96/1974 Sb.* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-15]. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/32779/1/2?vtextu=%C3%9AMLUVA%20o%20potla%C4%8Den%C3%AD%20protipr%C3%A1vn%C3%ADho%20zmocn%C4%9Bn%C3%AD%20se%20letadel#lema0>
- [14] Nové ASPI. *16/1974 Sb.* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-15]. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/32609/1/2?vtextu=%C3%9Amluva%20o%20potla%C4%8Dov%C3%A1n%C3%AD%20protipr%C3%A1vn%C3%ADch%20C4%8Din%C5%AF%20ohro%C5%BEuj%C3%ADc%C3%ADch%20bezpe%C4%8Dnost%20civiln%C3%ADho%20letectv%C3%AD#lema0>
- [15] Senát České republiky. *Předkládací zpráva č. 311/2012 (8. funkční období) k Vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Úmluvy o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokolu doplňujícího Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel* [online]. ©2020 [cit. 2020-03-17]. Dostupné z: [www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/original/63869/53943/52395](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/original/63869/53943/52395)
- [16] ICAO. *Informace o podpisech a ratifikacích Pekingského protokolu* [online]. ©2011 [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Prot\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_EN.pdf)
- [17] Ministerstvo životního prostředí. *Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států* [online]. ©2008-2020 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/cz/umluva\\_o\\_dalkovem\\_znecistovani\\_ovzdusi\\_hranice](https://www.mzp.cz/cz/umluva_o_dalkovem_znecistovani_ovzdusi_hranice)

- [18] Ministerstvo životního prostředí. *Vídeňská úmluva na ochranu ozonové vrstvy a Montrealský protokol o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu* [online]. ©2008-2020 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z:  
[https://www.mzp.cz/cz/videnska\\_umluva\\_montrealsky\\_protokol\\_dokument](https://www.mzp.cz/cz/videnska_umluva_montrealsky_protokol_dokument)
- [19] Ministerstvo životního prostředí. *Rámcová úmluva OSN o změně klimatu* [online]. ©2008-2020 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z:  
[https://www.mzp.cz/cz/ramcova\\_umluva\\_osn\\_zmena\\_klimatu](https://www.mzp.cz/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu)
- [20] Ministerstvo životního prostředí. *Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu* [online]. ©2008-2020 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z:  
[https://www.mzp.cz/cz/kjotsky\\_protokol](https://www.mzp.cz/cz/kjotsky_protokol)
- [21] Ministerstvo životního prostředí. *Pařížská dohoda* [online]. ©2008-2020 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/cz/parizska\\_dohoda](https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda)
- [22] ICAO. *Chicago Conference* [online]. ©2011 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z:  
[https://www.icao.int/ChicagoConference/html/photo\\_4.html](https://www.icao.int/ChicagoConference/html/photo_4.html)
- [23] Řízení letového provozu České republiky. *Ochrana životního prostředí* [online]. [cit. 2020-05-23]. Dostupné z:  
<http://www.rlp.cz/spolecnost/odpovednost/Stranky/ozp.aspx>
- [24] Základy teorie práva, Zdenka Nováková. [online]. [cit 2020-06-02]. Dostupné z:  
<http://ksv.upol.cz/txt/OporaNovakova.pdf>
- [25] Sagit. *Sbírka mezinárodních smluv* [online]. © 1996–2020 [cit. 2020-06-02]. Dostupné z: <https://www.sagit.cz/info/ss06034>
- [26] Nové ASPI. *27/1968 Sb.* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-15]. Dostupné z:  
<https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/31115/1/2?vtextu=%C3%A4mluva%20o%20sjednocen%C3%AD%20n%C4%9Bkter%C3%BDch%20pravidel%20o%20mezin%C3%A1rodn%C3%AD%20leteck%C3%A9%20p%C5%99prav%C4%9B%20prov%C3%A1d%C4%9Bn%C3%A9%20jinou%20osobou%20ne%C5%BE%20smluvn%C3%ADm%20dopravcem%2C%20dopl%C5%88uj%C3%ADc%C3%AD%20Var%C5%A1avskou%20%C3%BAmluvu#lema0>

[27] Nové ASPI. *138/2001 Sb. m. s.* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-15]. Dostupné z: <https://www.noveaspi.cz/products/lawText/1/51272/1/2?vtextu=MNOHOSTRANN%C3%81%20%C3%9AMLUVA%20o%20letov%C3%BDch%20poplatc%C3%ADch#lem a0>

[28] Ministerstvo dopravy. *Mnohostranné smlouvy* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Mnohostranne-smlouvy>

[29] Epravo.cz. *Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se nahrazuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí vyhlášené pod č. 159/1996 Sb. o přijetí Mezinárodní úmluvy o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu – Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL)* [online]. ©1999-2020 [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-kterym-se-nahrazuje-sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-vyhlasene-pod-c-1591996-sb-o-prijeti-mezinarodni-umluvy-o-spolupraci-pri-zajistovani-bezpecnosti-letoveho-provozu-evropske-organizace-pro-bezpecnost-leteckeho-provozu-eurocontrol-3192.html>

[30] EUROCONTROL. *About us* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/about-us>

[31] Řízení letového provozu České republiky. *Projekt FAB CE* [online]. [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/spolecnost/profil/Stranky/projektFABCE.aspx>

[32] Český dialog. *Letecké zákony v ČR*. [online]. [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.cesky-dialog.net/clanek/5319-letecke-zakony-v-csr/>

[33] Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky. *Předpis 47/1956 Sb.* [online]. ©1995-2018 [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=47&r=1956>

[34] Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky. *Předpis 49/1997 Sb.* [online]. ©1995-2018 [cit. 2020-06-10]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=49&r=1997>

[35] Ministerstvo dopravy. *Seznam dvoustranných leteckých dohod* [online]. ©2020 [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letecke-dohody/Seznam\\_let\\_dohod\\_24\\_02\\_2020.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letecke-dohody/Seznam_let_dohod_24_02_2020.pdf.aspx)

## 9 Seznam použitých zkratek

ATPL	Airline Transport Pilot Licence Průkaz dopravního pilota
CEATS	Central European Air Traffic Services Středoevropské oblastní středisko řízení
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie
ČSR	Československá republika
ČSFR	Česká a Slovenská Federativní Republika
EIR	En-route Instrument Rating Traťová přístrojová kvalifikace
EU	European Union Evropská unie
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu
ES	Evropské společenství
FAB CE	Functional Airspace Block Central Europe Funkční blok vzdušného prostoru střední Evropy
ICAN	International Commission for Air Navigation Mezinárodní komise pro letectví
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IR	Instrument Rating Přístrojová kvalifikace
OSN	United Nations Organizace spojených národů
SAPRs	Standards and Recommended Practices Mezinárodní standardy a doporučené postupy
ÚMCL	Úmluva o mezinárodním civilním letectví

## **10 Seznam příloh**

- Příloha 1: Tabulka změn mnohostranných úmluv a dohod
- Příloha 2: Vzorové příklady otázek
- Příloha 3: Seznam dvoustranných leteckých dohod, kterými je Česká republika vázána