

Bezpečnost civilního letectví pohledem regulace 1. poloviny 20. století

JUDr. MATĚJ BENDA

Ministerstvo průmyslu a obchodu

DOI: <https://doi.org/10.24132/ZCU.NADEJE.2022.21-30>

Klíčová slova:

letecká doprava, civilní letectví, bezpečnost, mezinárodní smlouvy, Pařížská úmluva, Chicagská úmluva, Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Úvod

Právní úprava zaměřená na bezpečnost mezinárodní letecké dopravy je podstatnou složkou leteckého práva. Vedle soukromoprávních atributů zaměřených na ochranu práv cestujících bylo a bude pro civilní letectví podstatné zajištění jeho provozní bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. Toto si v postupně globalizovaném světě státy uvědomovaly, a proto se již od 1. světové války postupně vyvíjí mezinárodněprávní instrumenty, které bezpečnost v obecném slova smyslu zajišťují. Tento článek se tak zaměřuje na samotné počátky regulace mezinárodní letecké dopravy v 1. polovině 20. století s akcentem na bezpečnost civilního letectví.

Mezinárodní smlouvy v oblasti civilního letectví

Z hlediska pramenů mezinárodního práva jsou právě mezinárodní úmluvy základním pilířem mezinárodní civilní letecké dopravy, přičemž zásadní význam mají smlouvy multilaterální, které s nabývajícím počtem smluvních států nabývají na své univerzalitě a některá jejich ustanovení mohou být rovněž přejata

jako mezinárodní obyčej, jak se tomu stalo v případě výlučné svrchovanosti států nad svým vzdušným prostorem zakotvené v čl. 1 Pařížské a následně Chicagské úmluvy. Mezinárodní úmluvy jsou však uzavírány rovněž na bilaterální úrovni, kde však upravují pouze konkrétní závazky dvou smluvních států. Mezinárodní společenství si uvědomilo potřebu sjednocení pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která nebyla do 1. světové války prakticky upravena, neboť regulace civilního letectví byla prováděna v rámci vnitrostátních právních řádů. Rozvoj letectví po 1. světové válce a překotný vývoj v 2. světové válce tak daly za vznik nejdřív Pařížské úmluvě z roku 1919 a následně Chicagské úmluvě z roku 1944. Nejen tyto dvě mezinárodní úmluvy, ale i další, které upravovaly dílčí aspekty civilního letectví, se tak staly základem pro mezinárodní spolupráci a rozvoj tohoto druhu dopravy.

Pařížská úmluva

Součástí vyjednávání na pařížské mírové konferenci po ukončení 1. světové války byly také návrhy na uspořádání leteckých záležitostí. Úmluva o úpravě letectví, neboli Pařížská úmluva, tak byla přijata 13. října 1919, přičemž 11. července 1922 po uložení 14 ratifikačních listin vstoupila v platnost. Ratifikovalo ji nakonec 37 států, přičemž Bolívie, Chile, Irán a Panama jí vypověděly, a tak v roce 1940 tvořilo Pařížskou úmluvu 33 smluvních států.¹ Negativním dopadem izolacionismu předních politiků USA, zejména pak Senátu USA, se k Pařížské úmluvě k nevoli prezidenta Woodrow Wilsona USA nepřipojily a místo toho se staly smluvním státem Úmluvy o obchodním letectví podepsané 20. února 1928 v Havaně, která Pařížské úmluvě na americkém kontinentu konkurovala.^{2,3}

¹ The 1919 Paris Convention: The starting point for the regulation of air navigation history [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm.

² USA po 1. světové válce kvůli svému izolacionismu nevstoupily do Společnosti národů. Vzhledem k tomu, že ICAN byla formálně spjata se Společností národů, odmítaly izolacionisté rovněž přistoupení k Pařížské úmluvě. Havanská Úmluva o obchodním letectví tak částečně kopírovala Pařížskou úmluvu, ač měla oproti Pařížské úmluvě z obsahového hlediska celou řadu nedostatků. Havanská úmluva, která vstoupila v platnost 12. května 1928, tak oslabilu postavení ICAN. Smluvními stranami se staly pouze státy severní a jižní Ameriky (k roku 1944 byla Havanská úmluva ratifikována 16 státy – Bolívií, Brazílií, Chile, Kostarikou, Kubou, Dominikánskou republikou, Ekvádorem, Guatemalou, Haiti, Hondurasem, Mexikem, Nikaraguou, Panamou, Uruguají, USA a Venezuelou). Viz 1928: The Havana Convention [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: https://applications.icao.int/postalhistory/1928_the_havana_convention.htm.

³ Problém neúčasti dalších amerických států na Pařížské úmluvě a jejich příklon k uzavření Havanské úmluvy mohl spočívat i v pocitu urážky těchto států, že nebyly původními signatáři

I když je Pařížská úmluva překonána Chicagskou úmluvou a jejími dodatkovými protokoly, považuje autor za podstatné vyzdvihnout její význam zejména s ohledem na fakt, že se jednalo o první mezinárodní úmluvu, která řešila vybrané oblasti mezinárodní civilní letecké dopravy, stanovila všeobecné zásady, rozlišila státní a civilní letadla a zejména zapříčinila založení Mezinárodní komise pro letectví (ICAN),⁴ jakožto předchůdce Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Otázky bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy Pařížskou úmluvou nejsou přímo dotčeny, avšak některá její ustanovení bezpečnost nejen letadel neopomíjí. Jednou ze všeobecných zásad, je zásada zákazu přeletu letadel jiných smluvních států nad konkrétně vymezenou částí území smluvního státu z vojenských důvodů nebo v zájmu veřejné bezpečnosti. Smluvní státy tak mohly označit oblasti svého území, nad kterými byl zakázán přelet civilních letadel.⁵ Pokud se civilní letadlo ocitlo nad zakázanou oblastí, bylo povinno co nejdříve přistát na některém z letišť státu, jehož vzdušný prostor přelétalo.⁶ Důležitým pravidlem bylo také právo letadel smluvních států obdržet při přistání náležitou pomoc srovnatelnou s pomocí poskytovanou letadlům smluvního státu, na jehož letišti přistála, zejména pak v tísni.⁷ S výhradou speciální úpravy pak v případě záchrany letadel zřícených do moře mělo být postupováno dle zásad mořského práva.⁸ Dá se pak předpokládat, že z důvodu veřejné bezpečnosti i strategických zájmů po 1. světové válce byla v civilním letectví zakázána přeprava třaskavin, zbraní a vojenské munice. Smluvním státům pak byla dána volnost rozšířit omezení i pro jiné předměty z důvodu veřejného pořádku⁹ a také zakázat nebo stanovit podmínky přepravy fotografických přístrojů.¹⁰

Výše uvedená pravidla vedla k naplňování základních tezí, z nichž Pařížská úmluva vycházela, mezi něž patřila v souvislosti s rozvojem letectví potřeba

Pařížské úmluvy, a současně jejich potřeby vzhlížet na USA jako protagonistu v této oblasti. Viz Cassidy, Louis C. *Does the Havana Aerial Convention Fulfill a Need*. *Air Law Review*, Vol. 2, Issue 1, 1931, s. 43.

⁴ Doslovným překladem, který však při překladu do češtiny a publikaci ve Sbírce zákonů pod číslem 35/1924 užít nebyl, můžeme hovořit také o Mezinárodní komisi pro leteckou navigaci.

⁵ Čl. 3 Pařížské úmluvy.

⁶ Čl. 4 Pařížské úmluvy.

⁷ Čl. 22 Pařížské úmluvy.

⁸ Čl. 23 Pařížské úmluvy.

⁹ Vše za respektování zásady nediskriminace civilních letadel daného státu a letadel ostatních smluvních států. Viz čl. 28 Pařížské úmluvy.

¹⁰ Čl. 26 až 28 Pařížské úmluvy.

upravení zásad a pravidel vedoucích k eliminaci sporů mezi státy a podpora rozvoje mezinárodní letecké dopravy k mírumilovným účelům.¹¹

Chicagská úmluva

Již v průběhu 2. světové války si představitelé Kanady, Velké Británie a USA uvědomovali, že s ohledem na budoucí význam letecké dopravy bude nutné pojmout tuto oblast zeširoka. Mezi lety 1942 a 1944 tak probíhala jednání na vysokých úrovních, která vyústila v účast 52 delegací (a dvou pozorovatelů) na mezinárodní konferenci o civilním letectví pořádanou USA 1. listopadu 1944 v Chicagu za účelem přípravy okamžitého zřízení provizorních leteckých tras a služeb a prozatímní rady pro účely shromáždění, zaznamenání a studií podkladů souvisejících s mezinárodním letectvím a vydávání doporučení pro jeho zlepšení. Cílem konference bylo rovněž projednání zásad, které bude potřeba dodržovat při přijímání zcela nové úmluvy o civilním letectví. Po víc než 7 týdenním jednání účastníci konference po vypjatých závěrečných jednání mezi USA a Velkou Británií došli kýženého výsledku, tedy vypracování Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, neboli Chicagské úmluvy, která byla ve svém finálním znění přijata 7. prosince 1944, přičemž 4. dubna 1947 po uložení 26 ratifikačních listin vstoupila v platnost, čímž došlo mj. k založení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).¹² K dnešnímu dni má Chicagská úmluva na 193 smluvních států,¹³ tedy všech členských států OSN. Tím se stala univerzální mezinárodní smlouvou, se kterou se, co do počtu smluvních států, nemůže srovnávat mnoho jiných mezinárodních smluv.

Chicagská úmluva v některých aspektech vychází z Pařížské úmluvy, přičemž některá ustanovení precizuje a rozšiřuje, další jsou pak zcela nová a reagují na překotný vývoj mezi válkami a v průběhu 2. světové války. Preambule úmluvy vychází ze základních tezí, z nichž Chicagská úmluva vycházela, mezi něž patřilo zejména zajištění mezinárodního míru, spolupráce a přátelství mezi

¹¹ Preambule Pařížské úmluvy.

¹² Do uložení 26. ratifikační listiny byla k podpisu otevřena prozatímní Úmluva o mezinárodním civilním letectví, na základě které vznikla Prozatímní mezinárodní organizace pro civilní letectví (PICA), která působila do vzniku ICAO v dubnu 1947. Viz 1944: The Chicago Conference. [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: https://applications.icao.int/postalhistory/1944_the_chicago_convention.htm.

¹³ Seznam smluvních států [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_en.pdf.

státy. Důležitým myšlenkovým základem byl rovněž bezpečný a spořádaný rozvoj hospodárně provozované letecké dopravy na základě rovných podmínek. Důležitým aspektem pro sjednocení meziválečného rozkladu, kdy vedle sebe existovaly Pařížská a Havanská úmluva, byla povinnost smluvních států vypovědět tu úmluvu, jejichž byli smluvními stranami. Mezi smluvními státy pak Chicagská úmluva výše uvedené úmluvy nahradila.¹⁴

Jde-li o oblast bezpečnosti civilního letectví, Chicagská úmluva vybrané aspekty bezpečnosti civilního letectví obsahuje, avšak nijak komplexně, což dalo v budoucnu prostor pro uzavření nových mezinárodních úmluv, které měly ambici ošetřit „security“ civilního letectví. Chicagská úmluva stanoví zákaz použití zbraní proti civilním letadlům za letu a v případě zadržení letadla stanovila zákaz jakéhokoli ohrožení životů cestujících na palubě letadla a bezpečnosti letadla.¹⁵ Výjimku z tohoto pravidla představuje situace, kdy smluvní státy v odůvodněných případech mohou při výkonu své suverenity požadovat přistání civilního letadla na určeném letišti. K tomuto může dojít v případě, kdy letadlo letící nad územím smluvního státu letí bez povolení, nebo v případě existence důvodů prokazujících, že je takové letadlo používáno k účelům v rozporu s cíli Chicagské úmluvy. Smluvní státy v takových případech mají prakticky neomezené prostředky k donucení přistání takového letadla. Jedinou podmínkou je slučitelnost takových prostředků s pravidly mezinárodního práva a Chicagskou úmluvou, zejména pak zákazem ohrožení života cestujících a bezpečnosti letadla.¹⁶ Případ aplikace čl. 3 bis Chicagské úmluvy z nedávné doby však ilustruje, jak široce lze interpretovat dané ustanovení v rozporu s duchem úmluvy. Bělorusko v květnu 2021 donutilo letadlo FR4978 společnosti Ryanair přistát s odůvodněním, že se na palubě letadla, které bylo na své pravidelné lince z Atén do Vilniusu, nachází výbušnina. Běloruské stíhačky MIG-29 tak civilní letadlo s běloruským opozičním novinářem Romanem Pratasevičem donutily přistát na svém území, aby následně došlo k zatčení tohoto cestujícího. Běloruský totalitní režim tak při výstupu cestujících z letadla k provedení bezpečnostní kontroly Romana Prataseviče a jeho přítelkyni zadržel. Letadlo bylo bez prokázání tvrzení o existenci výbušniny propuštěno k pokračování na své trase.¹⁷

¹⁴ Čl. 81 Chicagské úmluvy.

¹⁵ Čl. 3 bis písm. a) Chicagské úmluvy.

¹⁶ Čl. 3 bis písm. b) Chicagské úmluvy.

¹⁷ Belarus forces airliner to land and arrests opponent, sparking U.S. and European outrage [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/world/europe/belarus-forces-vilnius-bound-ryanair-plane-land-detain-blogger-2021-05-23/>.

V červenci 2022 zveřejnila ICAO zprávu o daném incidentu, v němž uzavřela, že celá řada běloruských předpisů byla v souvislosti s incidentem porušena,¹⁸ přičemž tvrzení o přítomnosti výbušniny na palubě označila za záměrně falešné a vědomou komunikaci takové informace, která ohrozila letadlo za letu, za rozporné s čl. 1 odst. 1 písm. e) Montrealské úmluvy.¹⁹ Případ však ilustroval možnou dezinterpretaci pramenů mezinárodního leteckého práva. Praktickou prevencí v obdobných případech je plánování letových tras mimo vzdušný prostor totalitních států, což se v případě Běloruska stalo.²⁰ Autor se nedomnívá, že by řešením bylo přijetí aktualizace čl. 3 bis Chicagské úmluvy, neboť každý stát, který bude chtít pro své účely dané ustanovení zneužít, tak s donucením silou vždy dosáhne svých, byť pochybných, cílů.

Chicagská úmluva dále zavedla zákaz zneužití civilních letadel k účelům rozporným s jejími cíli.²¹ Smluvní státy tak nemohou jejich prostřednictvím ohrozit přátelství mezi státy a národy, jakož i spolupráci, na níž jsou položeny základy světového míru. V tomto ohledu se dá vyvodit zejména apel na vystříhání se jakýchkoli aktů, které by podporovaly terorismus prováděný prostřednictvím mezinárodní letecké dopravy.²²

Jde-li o nepravdivé neobchodní lety, pak čl. 5 Chicagské úmluvy umožňuje všem těmto letadlům přistávat nebo přelétávat území smluvních států bez předem uděleného povolení s výhradou možnosti přelétávaného státu žádat přistání takového letadla. Dané ustanovení na rozdíl od čl. 3 bis nestanoví podmínky, za kterých takové přistání přelétávaný stát může žádat. Autor zde vidí tedy ještě větší prostor zneužití daného ustanovení přelétávaným státem pro své vlastní zájmy, čímž může být ohrožen bezpečný let civilních letadel nad územím přelétávaného státu. Naopak opodstatněný je požadavek úmluvy, který stanoví, že z bezpečnostních důvodů mohou nepravdivé lety být na žádost přelétávaného

¹⁸ Report of the ICAO Fact-Finding Investigation [online]. [cit. 2022-11-15]. Dostupné z: <https://www.icao.int/Security/Documents/Ryanair%20FR4978%20FFIT%20report.pdf>.

¹⁹ Tamtéž, str. 47.

²⁰ Factbox: Airlines halt flights over Belarus after Ryanair plane incident [online]. [cit. 2022-11-15]. Dotupné z: <https://www.reuters.com/world/europe/airlines-halt-flights-over-belarus-after-ryanair-plane-incident-2021-05-25/>

²¹ Čl. 4 Chicagské úmluvy.

²² V souvislosti s podporou terorismu ze strany státu hovoříme o „státním terorismu“, který představuje přímé zapojení, podněcování či kontrolu státních orgánů nad prováděním násilí v rozporu s mezinárodním právem jak na svém vlastním, tak i cizím státním územím. Viz DAVID, V., SLADKÝ, P. a ZBOŘIL, F. *Mezinárodní právo veřejné: vysokoškolská právnícká učebnice*. 3., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 386.

státu v oblastech nepřipustných či leteckými pomocnými zařízeními nedostatečně vybavených žádat zvláštní povolení, případně sledovat předepsané letové trasy.²³ Jde-li o nepravidelné obchodní lety, platí podmínky uvedené výše obdobně s tím, že v případě nakládky a vykládky cestujících, zboží a zásilek může daný stát pro danou kabotáž stanovit další podmínky a omezení.²⁴

Zajištění bezpečnosti civilního letového provozu bylo poměrně nadčasově upraveno v oblasti bezpilotních letadel, která mohou být nad územím smluvních států provozována pouze na základě povolení a v souladu s tam stanovenými podmínkami, přičemž takové lety musí vyloučit jakékoli ohrožení civilního letectví. Dle názoru autora však i toto ustanovení bylo překonáno dobou, respektive bez další regulace by nebylo možno zajistit dostatečnou kontrolu smluvních států v této oblasti. V rámci EU tak jsou nastavena zvláštní pravidla pro provoz bezpilotních letadel, která mj. stanoví tři kategorie bezpilotních systémů, pravidla a postupy pro jejich provoz, registrační povinnost provozovatelů bezpilotních letounů apod.²⁵

Chicagská úmluva rozšiřuje a precizuje omezení a zákaz přeletu civilních letadel jiných států nad určitými oblastmi daného státu, jak původně stanovila Pařížská úmluva. Státy mohou tyto oblasti z důvodů vojenské nezbytnosti nebo veřejné bezpečnosti určit za podmínky přiměřenosti jejich rozsahu a polohy, která nebude zbytečně překážet létání, a nediskriminace letadel jiných států s letadly daného státu. Smluvní státy mohou také s okamžitou platností a na dočasnou dobu nad celým svým územím, nebo nad jeho částmi vyhlásit bezletové zóny nebo jiná omezení létání, a to za výjimečných okolností, po dobu naléhavé potřeby nebo v zájmu veřejné bezpečnosti. Stejně jako tomu bylo v Pařížské úmluvě pak v případě přeletu nad omezenou či zakázanou oblastí může daný stát žádat, aby takové letadlo bezprostředně přistálo na jím určeném letišti na jeho území.²⁶ Na rozdíl od nucených přistání stanovených čl. 3 bis a čl. 5 jsou zde podmínky, za kterých je letadlo přinuceno k přistání, stanoveny již samotnou existencí omezených a zakázaných oblastí a není nutné po právní úpravě žádat, aby byla jakkoli rozšířena, vezmeme-li v potaz, že takové oblasti budou mít povětšinou pro daný stát strategický význam. Jednat se může o vojenské

²³ Čl. 5 věta druhá Chicagské úmluvy.

²⁴ Čl. 5 věta třetí s výhradou čl. 7 Chicagské úmluvy, který stanoví nediskriminační zacházení, jde-li o možnost smluvních států odmítnout kabotáž.

²⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel.

²⁶ Čl. 9 Chicagské úmluvy.

oblasti či kritickou infrastrukturu, kdy k ohrožení bezpečnosti může dojít jak ze strany přelétávajícího letadla směrem k dané oblasti, tak např. ze strany aktivit, které jsou daným státem v této oblasti provozovány (např. se může jednat o vojenská cvičení) směrem k letadlu, čímž mohou bezprostředně ohrozit jeho let.

Jde-li o zajištění bezpečnosti letadel v tísni, pak Chicagská úmluva rozšiřila pravidla pro poskytování pomoci na území smluvních států, kdy daný stát, na jehož území se letadlo v tísni ocitne, poskytne pomoc, která je z jeho pohledu proveditelná. Zároveň pod dozorem svých orgánů povolí, aby majitelé letadel a úřady státu registrace letadla rovněž letadlu a jeho posádku poskytli takovou pomoc, která v daný okamžik bude nutná. Jde-li o zmizelá letadla, pak Chicagská úmluva upravuje spolupráci na koordinovaných opatřeních, která všechny smluvní státy, které zahájí pátrání po zmizelém letadle, respektují.²⁷ Taková opatření jsou pak přijímána v souladu s čl. 37 písm. k), který předjímá přijetí norem v souvislosti s letadly ocitnuvšími se v tísni a s vyšetřováním leteckých nehod. Navazující ustanovení čl. 26 Chicagské úmluvy pak upravuje vyšetřování leteckých nehod. V případě havárie, při níž dojde k usmrcení nebo těžkému ublížení cestujících nebo leteckého personálu nebo se projeví vážná technická porucha letadla, pak stát, na jehož území k incidentu došlo, provede vyšetřování takové nehody v souladu se svými předpisy a doporučenými postupy ICAO a po vyšetření nehody podá státu registrace letadla závěrečnou zprávu o šetření. Stát registrace letadla pak má i možnost k vyšetřování vyslat pozorovatele. Doporučené postupy a normy v případech letadel ocitnuvších se v tísni a leteckých haváriích jsou součástí příloh č. 12 a 13 k Chicagské úmluvě.²⁸

Obdobně, jako tomu bylo v případě Pařížské úmluvy, stanoví Chicagská úmluva omezení přepravy určitého typu zboží. Zejména jde o vojenský materiál, který nesmí být přepravován civilními letadly nad územím smluvních států s výjimkou svolení státu přeletu takového letadla.²⁹ Z důvodu veřejného pořádku a bezpečnosti pak státy mohou omezit přepravu i jiného druhu zboží než vojenského materiálu, a to za nediskriminačních podmínek vůči civilním letadlu státu, který taková omezení uplatňuje a s výjimkou zákazu omezení, která by

²⁷ Čl. 25 Chicagské úmluvy.

²⁸ Příloha č. 12 (Search and Rescue) je dostupná z: https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Regulationen_und_Grundlagen/icao-annex/icao_annex_12_searchandrescue.pdf.download.pdf/icao_annex_12_searchandrescue.pdf.

Příloha č. 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) je dostupná z: https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf.

²⁹ Čl. 35 písm. a) Chicagské úmluvy.

mohla překážet letecké dopravě a přepravy přístrojů potřebných pro provoz nebo k vedení letadel, bezpečnost leteckého personálu a cestujících.³⁰ Smluvní státy mohou v poslední řadě zakázat nebo omezit používání fotografických přístrojů na letadlech přelétávajících jejich území.³¹

Nadčasovou a zejména do roku 2020 velmi aktuální úpravu ochrany provozní bezpečnosti („safety“) přinesl čl. 14 Chicagské úmluvy, který stanovil seznam nemocí s možností jeho rozšíření, kterým je nutno zabránit v šíření v mezinárodní letecké dopravě. V době přijetí úmluvy šlo o cholera, tyfus, neštovice, žlutou horečku a mor. Tento výčet se pak má průběžně aktualizovat na základě rozhodnutí smluvních států ve spolupráci s orgány zabývajícími se mezinárodními předpisy z oblasti zdravotnictví, předně pak s WHO.

Závěr

Jak autor ve svém článku uvedl, 1. polovina 20. století představovala s ohledem na dynamický rozvoj letecké dopravy základ pro mezinárodněprávní úpravu civilního letectví a jeho bezpečnosti. Na základě Chicagské úmluvy, která nahradila v této oblasti první mezinárodní smlouvu, Pařížskou úmluvu, tak stávají mezinárodní společenství další instrumenty, které dále rozvíjejí jak zajištění provozní bezpečnosti („safety“), tak ochrany letectví před protiprávními činy („security“). O těchto autor rád pojedná ve svých budoucích příspěvcích.

Abstract

Safety and security of civil aviation from the perspective of regulation of the first half of the 20th century

The author discusses the international agreements of the first half of the 20th century, which regulate the issue of international air transport and partially also its safety and security. The first such treaty was the Paris Convention, which was replaced by the Chicago Convention after World War II. This agreement became a universal international treaty, and some of its provisions were also adopted as international custom until ratified by all contracting states. The

³⁰ Čl. 35 písm. b) Chicagské úmluvy.

³¹ Čl. 36 Chicagské úmluvy.

provision of operational safety and the protection of civil aviation against illegal acts were opened precisely in the Chicago Convention, which became the basis for other international agreements in the second half of the 20th century. The reader will thus become familiar with the legal basis of the regulation of international air transport and get a glimpse behind the scenes of its very creation.