

UNLAWFUL ACTS IN MARITIME AND AIR TRANSPORT

PROTIPRÁVNE ČINY V NÁMORNEJ DOPRAVE A LETECTVE

Andrea Galieriková

Department of Water Transport
University of Žilina
Univerzitná 8251/1
010 26, Žilina
galierikova@fpedas.uniza.sk

Matúš Materna

Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8251/1
010 26, Žilina
matus.materna@fpedas.uniza.sk

Jarmila Sosedová

Department of Water Transport
University of Žilina
Univerzitná 8251/1
010 26 Žilina
sosedova@fpedas.uniza.sk

Abstract

Maritime and civil aviation security is a global problem posed by terrorism and unlawful acts and as such it requires global attention and global solutions that only the respective international organisations (International Maritime Organisation and the International Civil Aviation Organisation) can provide. The terrorist attacks of 11th of September 2001 has started a new period of history. This period can be characterised as instable, unpredictable and reshaping of complex systems, including new types of threats. The main objective of the paper is to analyse and compare the most serious types of unlawful acts (piracy and terrorism) with the regard to the legislative and jurisdiction. Particular consideration is given to unlawful acts on the sea and in airspace above the sea for comparability of legal phenomena.

Keywords

Maritime piracy, terrorism, unlawful acts, civil aviation

1. Úvod

Terorizmus je vnímaný ako najhorší typ protiprávneho činu. Ako spoločenský jav je v súčasnosti prezentovaný ako potenciálne najväčšia hrozba hneď po vojne. Predstavuje ohrozenie bezpečnosti ľudí, ich majetku, štátov, demokratického zriadenia a prirodzeného rozvoja ľudskej spoločnosti. Je nástrojom násilného presadzovania spoločenských záujmov. I keď má veľa podôb, jeho základnou črtou je jeho globálnosť. Prejav terorizmu sú ovplyvnené ekonomickými, politickými, náboženskými, historickými, sociálnymi, kultúrnymi a inými podmienkami.

Terorizmus v leteckej i námornej doprave predstavuje obrovskú hrozbu nielen pre ľudí, ale taktiež pre svetový obchod. Keďže predpokladom terorizmu je ochromenie svetového obchodu a bezpečnosti bez ohľadu na ľudské životy, je ovplyvnený najmä politickými a náboženskými motívmi. Na druhej strane pirátstvo, v súčasnosti najmä v podmienkach námornej dopravy, predstavuje hrozbu v podobe finančnej ujmy. Novodobí somálski piráti útočia na námorné lode s vidinou obohatenia sa, avšak, oproti teroristom sa snažia vyhnúť zraneniam či zabitiu.

Oba prípady protiprávnych činov na mori i v letectve si vyžadujú trestné stíhanie a potrestanie účastníkov trestného konania. V nasledujúcich kapitolách sa nachádza ucelený prehľad právnych noriem definujúcich protiprávne činy v námornej a leteckej doprave, jurisdikciu a ich posudzovanie.

2. Terorizmus a pirátstvo v námornej doprave

Prepojenia medzi námornými pirátmi a teroristami sú obmedzené, pretože ciele týchto organizácií sa líšia. Piráti majú

finančné motívy, zatiaľ čo pohnútkami teroristov je najmä kultúrne, náboženské a politické presvedčenie.

Pri pirátstve, na rozdiel od terorizmu, ide teda prevažne o krádež a obohatenie sa, väčšinou uspokojia s ukradnutým nákladom, majetkom či peniazmi, a takmer vždy dôjde k prepusteniu plavidla a posádky. Na druhej strane terorizmus sa obvykle vzťahuje na násilie bez rozdielu, s cieľom ovplyvniť vládu alebo medzinárodné organizácie pre politické účely.

Spoločnou črtou oboch typov páchatel'ov sú oblasti, v ktorých sa vyskytujú najčastejšie. Ide o najzraniteľnejšie oblasti, ako je pobrežie Somálska, Červené more (Suezský prieliv), Malajský prieliv a Adenský záliv.

V súčasnosti sú najnebezpečnejšou skupinou pirátov práve somálski piráti. Tí sa, oproti pirátom operujúcim v iných častiach sveta, zaujímajú hlavne o únos lode a členov posádky. Podľa Závešického (2009) somálski piráti operujú v dvoch teritóriách - prvým je voľné more na východ od pobrežia Somálska a v priľahlých vodách Kene, druhým je Adenský záliv.

Piráti sú dobre organizovaní, pracujú v malých skupinách pozdĺž celého pobrežia, platia medzi nimi pravidlá¹ a hierarchia, používajú satelitnú navigáciu a vyspelú komunikačnú techniku, vďaka prekvitajúcemu obchodu so zbraňami v krajine sú vybavení modernými zbraňami. Materské plavidlo, ktoré využívajú na zadržanie rybárskych lodí ich prepraví na otvorené more stovky námorných míľ od pobrežia, do blízkosti hlavných námorných trás, kde zmenia toto plavidlo za ľahké rýchločlny. Tieto člny navigačné systémy na palubách obchodných lodí rozpoznávajú len ťažko – pre tieto systémy môže byť rýchločln viditeľný ako rybárska loď. Piráti si vyberajú za cieľ veľké

¹ napríklad používajú vlastný systém spravodlivosti za porušenie „kódexu dobrého konania“, ktorý upravuje ich povinnosti voči rukojevníkom (zákaz ich okradnutia, zabitia či znásilňovania žien, ale aj medzi sebou – trest smrti za zabitie, vylúčenie zo skupiny za zranenie iného piráta či trest smrti

za zabitie). Rozdelenie odmiern z výkupného za unesené plavidlo sú vystupňované podľa miery pričinenia.

námorné plavidlá pohybujúce sa nižšou rýchlosťou, vyznačujúce sa nízkymi bočnicami.

Hoci pirátstvo je somálskym problémom už viac ako 20 rokov, rapidný nárast zaznamenalo od roku 2005. Od roku 2007 piráti presunuli svoje aktivity z prístavnej oblasti Mogadiša do Adenského zálivu a zo svojich základní v Puntlande postupujú ďalej do Indického oceánu. V tejto oblasti sú únosy dôležitým zdrojom príjmu a prácou pre stovky ľudí, vrátane tých, čo dodávajú zásoby paliva a vybavenie pre pirátske lode. Toľko ľudí vďaka nemu prosperuje, že miestne autority nemajú záujem proti nemu zasahovať. S dlhým pobrežím, nefunkčnou vládou, zúfalým a na vojnu zvyknutým obyvateľstvom je Somálsko ideálnym prostredím pre rozvoj a fungovanie pirátstva.



Obrázok 1: Oblasti útokov na mori v roku 2018. Zdroj: (ICC-IMB, 2019).

2.1. Terminológia protiprávných činov v námornej doprave

Dohovor OSN o morskom práve, UNCLOS (1982), definuje pirátstvo ako:

- a) akýkoľvek protiprávny čin násillia alebo zadržania; akýkoľvek lúpežný čin spáchaný za súkromným účelom posádkou alebo cestujúcimi súkromnej lodi alebo súkromného lietadla namierený proti:
 - aa) inej lodi alebo lietadlu, proti osobám alebo majetku na ich palube na voľnom mori²;
 - ab) proti lodi, lietadlu, osobám alebo majetku v mieste, ktoré nepodlieha jurisdikcii žiadneho štátu;
- b) akýkoľvek čin dobrovoľnej účasti pri použití lode alebo lietadla, ak ten, kto sa ich dopúšťa vie o skutočnostiach, ktoré dávajú tejto lodi alebo lietadlu charakter pirátskej lode alebo lietadla;
- c) akýkoľvek čin, ktorý má za účel podnecovať alebo úmyselne uľahčovať čin uvedený v odstavcoch a) alebo b).

Aby mohol byť protiprávny čin podľa UNCLOS klasifikovaný ako pirátstvo, musí spĺňať niekoľko požiadaviek:

- musí ísť o protiprávny čin násillia, resp. spôsobenie fyzickej ujmy, zadržania osôb alebo lúpežný čin,
- protiprávny čin je spáchaný za súkromným účelom³,
- pri pirátskom čine je podmienkou využitie súkromného plavidla,
- pirátsky čin musí byť spáchaný na inom plavidle. protiprávny čin spáchaný členom posádky lode, nie však proti inej lodi, sa za pirátstvo nepovažuje. Musí byť naplnená tzv. požiadavka dvoch lodí.⁴
- protiprávny čin musí byť spáchaný na voľnom mori alebo na mieste, ktoré je mimo jurisdikcie akéhokoľvek štátu. Činy spáchané v oblasti do 12 námorných míľ sa považujú za ozbrojenú lúpež.⁵



Obrázok 2: Rozdelenie morských zón. Zdroj: (Autori podľa UNCLOS).

Podľa Ranstorpa a Wilkinsona (2005) môže byť terorizmus definovaný ako systematické zastrašovanie, slúžiace zvyčajne na politické účely. Pomocou donucovania teroristi vytvárajú atmosféru strachu, pričom obeť násillia musia pristúpiť na ich požiadavky, ktoré vedú k naplneniu teroristických cieľov.⁶

Námorný terorizmus je teda podľa SUA (1988) definovaný ako akýkoľvek pokus alebo hrozba, že dôjde k násillnému ovládnutiu lode s cieľom:

- poškodiť alebo zničiť loď alebo prepravovaný náklad,
- zraniť alebo zabiť osobu na palube lode
- akýmkoľvek spôsobom ohroziť bezpečnú lodnú prepravu, vykonávanú z pobrežných vôd jedného štátu do pobrežných vôd iného štátu alebo na voľnom mori.

Častokrát nie je možné jasne definovať, kedy ide o pirátstvo a kedy ide o terorizmus⁷. Zásadným rozdielom je výber cieľa. Zatiaľ čo u pirátov, ktorí sú poháňaní finančným motívom, je to plavidlo prepravujúce cenné zásielky, teroristi si vyberajú plavidlá, ktoré môžu využiť ako zbraň (plavidlá prepravujúce nebezpečné látky).

2.2. Morské zóny vo vzťahu k protiprávnym činom

Dohovor OSN o morskom práve (1982) ustanovil vymedzenie morských zón. Námorná zóna má veľký vplyv na to, či bude pirátsky čin posudzovaný na základe medzinárodného práva (ak

² Bahar (2007) tvrdí, že terorizmus na voľnom mori môže byť považovaný za pirátstvo

³ Podľa UNCLOSu sú útoky na loď a posádku pre politické účely, vrátane terorizmu z definície vylúčené, a teda nie sú „pirátstvom“.

⁴ Bahar (2007) má na požiadavku dvoch lodí odlišný názor. V prípade, že by sa zamaskovaným pirátom podarilo dostať na palubu lode, a vo vhodnom momente by napadli posádku s cieľom vymáhania výkupného, sa požiadavka dvoch lodí javí ako irelevantná.

⁵ To znamená, že z tejto definície je vylúčených veľa prípadov násillia páchaného na lodiach v pobrežných vodách. Akt námorného terorizmu je taktiež vylúčený, pretože v tejto definícii nie sú zahrnuté politické ciele.

⁶ Námorný terorizmus nemá medzinárodné používanú a platnú definíciu. V súčasnosti je prijatá dohoda využívať operatívnu definíciu námorného terorizmu na základe Dohovoru o potlačení

protiprávných činov pre bezpečnosť námornej plavby (1988), i keď sa tento dohovor netýka priamo terorizmu.

⁷ Príkladom je incident z roku 2010, kedy somálski piráti prevzali kontrolu nad tankerom Asphalt Venture. Plavidlo bolo zadržované v Kulube, na severovýchodnom pobreží Indického oceánu v Somálsku. Po zaplatení niekoľko miliónového výkupného bolo v apríli 2011 plavidlo s 8 členmi posádky prepustené, zatiaľ čo zvyšných 7 členov posádky piráti zadržovali na brehu. Výmenou za bezpečný návrat zvyšných 7 zadržaných členov posádky požadovali prepustenie 100 pirátov, ktoré indické námorníctvo zadržalo v predchádzajúcich mesiacoch. Po mnohých vyjednávaniach prepustili zvyšných 7 mužov v októbri 2014, paradoxne po uhradení nízkych nákladov na prepravu rukojevníkov na miesto určenia. (Maritime Security Review)

sa uskutoční na voľnom mori); podľa vnútroštátnych právnych predpisov (ak sa uskutoční na voľnom mori) alebo podľa vnútroštátneho práva pobrežného štátu (ak sa útok uskutoční vo vodách pobrežného mora).

Voľné more (high seas)

UNCLOS (1982) definuje voľné more ako tie časti mora, ktoré nie sú zahrnuté do výlučnej ekonomickej zóny, do pobrežného mora alebo do vnútrozemských vôd štátu či do vnútorných vôd súostrovneho štátu. V oblasti voľného mora platí šesť základných slobôd:

- sloboda plavby,
- sloboda preletu,
- sloboda kladenia podmorských káblov a diaľkových potrubí,
- sloboda budovania umelých ostrovov a iných zariadení,
- sloboda rybolovu,
- sloboda vedeckého výskumu.

Menovaných 6 základných slobôd vychádza zo zásady, že voľné more má slúžiť spoločnému užívaniu všetkých štátov (res communis omnium) a žiaden štát nesmie vykonávať suverenitu v oblasti voľného mora.

Jurisdikciu nad loďami plaviacimi sa v oblasti voľného mora má zásadne štát vlajky. Vojenská loď (lietadlo) môže len výnimočne zastaviť a kontrolovať obchodnú loď iného štátu, a to len v prípade podozrenia, že ide o pirátsku loď alebo loď slúžiacu k obchodu s otrokmi a obchodu s drogami.

Akcie, ktoré podnikajú vojenské lode a lietadlá proti somálskym pirátom na voľnom mori sú preto v súlade s medzinárodným právom. Právomoc štátov zasiahnuť proti pirátom rozšírili rezolúcie Rady bezpečnosti OSN aj na teritoriálne vody Somálska.

Pobrežné more (territorial seas)

Pobrežné more je pásmo priliehajúce k pevninskému územiu a vnútorným vodám. Jeho šírku môžu štáty stanoviť jednostranným právnym aktom, musia však pritom rešpektovať maximálnu vonkajšiu hranicu pobrežného mora (12 námorných míľ, tj. asi 22 km) meraných od základnej línie⁸. Stanovenie presnej šírky je dôležité, pretože vonkajšia hranica pobrežného mora je štátnou hranicou pobrežného štátu. Na pobrežné more, vzdušný priestor nad ním a jehoorské dno sa vzťahuje územná zvrchovanosť štátu. Táto je však obmedzená v záujme slobody plavby a štát musí dovoliť cudzím lodiam pokojnú plavbu (loď plavbou neohrozuje mier, verejný poriadok alebo bezpečnosť pobrežného štátu) z voľného mora do vnútorných vôd štátu alebo do jeho prístavu alebo naopak. Výlučná moc štátu je obmedzená tiež v oblasti občianskoprávnej a trestnej

jurisdikcie. Na plavbu vojnových lodí pobrežnými vodami však platia zvláštne pravidlá.

2.3. Riešenie protiprávných činov na voľnom mori

UNCLOS (1982) obsahuje niekoľko pravidiel k potlačeniu pirátstva na voľnom mori. Všeobecnou povinnosťou všetkých štátov je v čo najväčšej miere spolupracovať pri potlačaní pirátstva na voľnom mori alebo na inom mieste, ktoré nepodlieha jurisdikcii žiadneho štátu.

Obzvlášť dôležitý je čl. 105 (identický s čl. 19 Dohovoru o voľnom mori (1958)), podľa ktorého na voľnom mori, či na mieste nepodliehajúcim jurisdikcii žiadneho štátu môže štát zhabať pirátsku loď alebo lietadlo využívané pirátmi⁹ a zatknúť osoby a majetok nachádzajúce sa na palube. Súdy štátu, ktorý tieto prostriedky zhabal, môžu rozhodovať o sankciách, ktoré majú byť uložené, ako aj o opatreniach, ktoré majú byť učinené, pokiaľ ide o tieto lietadlá, lode a majetok, s výhradou práv tretích osôb konajúcich v dobrej viere.

Fakt, že každý štát môže zajať a súdiť osobu obvinenú z pirátstva, robí tento zločin v medzinárodnom práve, ktoré kladie dôraz na suverenitu a jurisdikciu na vlastnom území, výnimočný.

Podľa UNCLOS-u, čl. 105 má krajina, ktorá je účastníkom tohto dohovoru právo, nie však povinnosť, prevziať nad pirátskymi činmi jurisdikciu, aj napriek tomu, že s nimi nemá nič spoločné. Štáty, ktoré Dohovor neratifikovali, majú rovnaké oprávnenie, v ich prípade sa však toto odvodzuje od medzinárodného obyčajového práva, z ktorého tento princíp pochádza.

Šturma (2009) tvrdí, že v prípade dôvodného podozrenia využívania plavidla na pirátsku činnosť, majú vojnové lode právo na prehliadku tejto lode. Ide však len o oprávnenie štátu, takisto ako aj o právo na zastavenie takejto lode, jej zhabanie a zatknutie osôb na palube. Môžu ho realizovať len štáty disponujúce vojnovými loďami a lietadlami. Nejde o ich povinnosť, preto nie je zaručené, že aj štáty s dostatočnými námornými silami budú tieto opatrenia realizovať, hlavne keď k pirátskym útokom dochádza vo vzdialených oblastiach od ich pobrežia a mimo sféru ich mocenského záujmu. To oslabuje efektivitu boja proti pirátstvu.¹⁰

Otázky trestného postihu pirátov medzinárodné právo kodifikované v Dohovore (1982) neupravuje a prenecháva ich na vnútroštátnu trestnú úpravu štátov. Vnútroštátne definície pirátstva sa však nielenže môžu líšiť od medzinárodnej, ale niektoré štáty nemusia mať vo svojom právnom poriadku otázku pirátstva upravenú, a ani Dohovor (1982) im túto povinnosť neukladá. Dohovor (1982) neusiluje ani o unifikáciu prípadnej odlišnej právnej úpravy. „Hoci by mohla byť väčšina činov spáchaných pirátmi stíhaná aj podľa iných ustanovení trestných zákonov, ani potom by nebolo zaručené, že každý štát bude

⁸ Základnou líniou pre meranie šírky pobrežného mora je línia najväčšieho odľvu pozdĺž pobrežia, ako je zakreslená na námorných mapách úradne uznanými pobrežným štátom. (čl. 5 UNCLOS)

⁹ Pirátmi ovládnuté plavidlo si môže ponechať svoju štátnu príslušnosť. Jej zachovanie alebo stratu určuje zákon štátu, ktorý túto príslušnosť udelil. Aktom násilia však pirátske plavidlo strácajú ochranu štátu, pod ktorého vlajkou sa plaví, a aj napriek tomu, že používaná vlajka svedčí o jeho skutočnej príslušnosti, je vystavený trestnému postihu zo strany toho štátu, ktorý svojou vojnovou loďou pirátsku loď dopadol.

¹⁰ Podľa UNCLOS-u, čl. 107, sa môže zhabanie lode z dôvodu pirátstva uskutočniť výlučne vojnovými loďami alebo vojenskými lietadlami alebo inými loďami a lietadlami takto označenými. V čl. 107 je vyjadrená skôr možnosť ako povinnosť štátu konať. Na druhej strane, čl. 100 kladie štátom za povinnosť spolupracovať pri potlačovaní pirátstva. Keď si oba články spojíme, môžeme z nich vyvodiť, že štáty nemôžu odmietnuť proti pirátom zasiahnuť. To je zvlášť dôležité vzhľadom na pobrežné štáty.

v praxi schopný a ochotný uplatniť svoju jurisdikciu.“ Ak štát trestá čin pirátstva vo vlastných teritoriálnych vodách, nejde o pirátstvo podľa definície UNCLOS.

2.4. Posudzovanie protiprávných činov v námornej doprave

Ako už bolo spomínané v kapitole 2.2, pirátstvo podľa definície UNCLOS nezahŕňa činy spáchané za politickým cieľom v prístavoch, vo vnútorných či pobrežných vodách; ani činy zahŕňajúce len jednu loď.

Avšak terorizmus, hoci nemá medzinárodne uznanú definíciu, sa obvykle vzťahuje na násilie bez rozdielu, s cieľom ovplyvniť medzinárodné organizácie či vládu pre politické účely. Niektoré protiteroristické zmluvy sú dostatočne obsiahle a preto sa vzťahujú aj na pirátske činy. Takouto zmluvou je Dohovor o potlačení protiprávných činov proti bezpečnosti námornej plavby (SUA) a Medzinárodný dohovor proti braniu rukojemníkov (1979). Dohovor SUA rieši problematiku teroristických aktivít na lodiach, špeciálne na boj proti pirátstvu však nie je určený. Dohovor bol vypracovaný Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO), v súčasnosti má 151 zmluvných strán vrátane USA.

Podľa tohto dohovoru je možné veľa pirátskych činov posudzovať ako trestný čin. SUA zaväzuje zmluvné štáty, aby kriminalizovali ozbrojenú lúpež na mori. Takže trestný čin nespádajúci pod definíciu pirátstva podľa UNCLOS, môže naplňať znaky trestného činu podľa SUA. Druhý spomínaný dohovor sa vzťahuje na trestný čin brania rukojemníkov, čo zahŕňa držanie posádky za výkupné, typický postup pirátov v Somálsku.

Cieľom oboch dohovorov je vyžadovať od štátov, aby dodržanie záväzkov plynúcich z medzinárodných zmlúv, a aby boli v ich vnútroštátnom práve trestné činy kriminalizované podľa medzinárodných dohovorov^{11 12}

2.5. Jurisdikcia a trestné stíhanie v námornej doprave

Na základe Dohovoru OSN o morskom práve (1982) je dovolené štátom zadržať pirátske plavidlo. Po zadržaní však prichádza otázka vysporiadania sa s útočníkom, aby boli následné kroky v súčinnosti s medzinárodným právom.

Všeobecné medzinárodné právo prikazuje štátom zločiny trestne postihovať. Túto povinnosť môže štát splniť jedine ak je splnená podmienka teritoriality (čin bol spáchaný na jeho území) alebo personalitu (jeho príslušníkom).

Podľa Davida, et al. (2008), ak štát neplní svoju povinnosť aj napriek tomu, že sú podmienky pre výkon jurisdikcie naplnené, príp. k činom ešte podnecuje, nastupuje oprávnenie každého člena medzinárodného spoločenstva takéto zločiny postihnúť. Napríklad, v prípade Somálska, kedy ide o štát s nefunkčnou vládou a inštitúciami, pri tomto type pirátov operujúcich na

voľnom mori nie je splnená podmienka teritoriality, je možné uvažovať o možnej právomoci Somálska z dôvodu štátnej príslušnosti páchatel'ov. Nefungujúci štát ale nemá prostriedky ani na ich zadržanie, ani na potrestanie. Podľa čl. 105 dohovoru UNCLOS to teda zostáva na medzinárodnom spoločenstve štátov, ktoré sú k tomu oprávnené aj z princípu univerzality – pravidlo univerzálnej jurisdikcie.¹³ Princíp univerzality predstavuje právo každého štátu viesť proces s osobou obvinenou z medzinárodného trestného činu bez ohľadu na národnosť páchatel'a alebo obeť a na miesto spáchania činu.

Medzinárodné právo dovoľuje každému štátu zadržať a súdiť každého piráta, bez ohľadu na to, či zaútočil na jeho loď, či je pirát jeho štátny príslušník alebo sa ho prípad inak dotýka. Pri útoku na voľnom mori dochádza k stretu rôznych štátnych príslušností a tým pádom k možným dopadom jurisdikcií viacerých štátov.

Je potrebné rozlíšiť pirátstvo podľa vnútroštátneho práva od pirátstva podľa medzinárodného práva. Čin trestný podľa vnútroštátnych noriem, nemusí spadať pod definíciu medzinárodne právnu a neuplatní sa naň princíp univerzálnej jurisdikcie. Bahar (2007) tvrdí, že v prípade trestného činu v pobrežných vodách štátu, ktoré spadajú pod jeho právomoc, nejde o porušenie medzinárodného práva ale o porušenie vnútroštátnych noriem pobrežného štátu a právomoc zasiahnuť proti páchatel'ovi má len dotknutý štát. Univerzálna právomoc sa neuplatní.¹⁴

Uplatnenie univerzálnej jurisdikcie v praxi nie je jednoduchý postup. Podľa nej by mal štát pri trestnom stíhaní a potrestaní piráta postupovať podľa svojho vnútroštátneho práva. Často však štáty nemajú do svojho trestného práva zahrnuté princípy medzinárodného práva a ich trestný zákon nepozná trestný čin pirátstva. Ďalším dôvodom je, že nechcú hrať „svetového policajta“ a chcú sa vyhnúť problémom spojeným s transportom podozrivých do ich krajiny, s tým spojenými vysokými nákladmi a pod.

Problémy spojené s výkonom jurisdikcie

Odborníci sa zhodujú, že existujúci právny rámec je na boj proti pirátstvu dostačujúci a nie sú potrebné veľké zmeny. Tu sa však naskytuje otázka, prečo je problémom štátov zadržať pirátov a následne ich patrične potrestať, ak im k tomu medzinárodné právo dáva dostatočné oprávnenia.

Podľa medzinárodného práva je lúpežné prepadnutie alebo únos na mori považované za pirátsky čin, len v tom prípade, ak bol vykonaný na voľnom mori. Allesandri (2019) tvrdí, že v prípade, uskutočnenia pirátskeho činu v pobrežných vodách štátu, pôjde o ozbrojenú lúpež a námorné posádky cudzích štátov nemôžu zasiahnuť, pretože k tomu je oprávnený a zároveň povinný jedine pobrežný štát. Výnimkou je Somálsko, ktoré si vzhľadom na neexistenciu pobrežnej stráže a efektívnej vlády, ktorá by si s problémom poradila, rezolúcie Rady bezpečnosti OSN rozšírili právomoc štátov zasiahnuť proti

¹¹ Tento záväzok je vyjadrený povinnosťou štátov podozrivú osobu vydať alebo ju trestne stíhať (aut dedere aut iudicare). Hoci sa tieto dohovory bežne považujú za „protiteroristické“, slovo „terorizmus“ sa objavuje len v ich preambulách. Teroristický motív nie je zložkou žiadneho trestného činu. Tieto dohovory môžu byť užitočným nástrojom proti pirátstvu v mnohých prípadoch, ale ani v nich nie je pirátstvo klasifikované ako terorizmus.

¹² Problematika námorného pirátstva na mori bola detailnejšie rozpracovaná v ďalších nadväzujúcich dohovoroch. Primárne je to *Dohovor o potlačení protiprávných činov proti bezpečnosti námornej plavby (1988)*. K tomuto dohovoru bol prijatý *Protokol o potlačení nezákonných činov proti bezpečnosti pevne ukotvených plôšin v pevninskej plytkčine (1988)*. Do rámca týchto úprav patrí i starší *Medzinárodný dohovor o ochrane podmorských káblov (1884)*.

¹³ Pôvodne sa používalo práve na prípady námorného pirátstva, kedy bol každý štát oprávnený zajať osobu podozrivú z pirátstva bez ohľadu na jej národnosť a miesto spáchania zločinu. V pozadí tohto odklonu od princípu teritoriality a personalitu bola potreba spoločne bojovať proti formám kriminality, ktorá sa dotýkala všetkých štátov a ich spoločných záujmov. Moderné trestné právo pravidlo univerzálnej jurisdikcie rozšírilo aj na mučenie, vojnové zločiny a iné trestné činy.

¹⁴ S takýmto postupom nie je problém, pokiaľ pobrežný štát: a) má zákony, ktoré rozoznávajú trestný čin pirátstva; b) má záujem vynucovať ich dodržiavanie; c) je schopný tak robiť, (čo napr. v prípade Somálska nie je)

pirátom aj v pobrežných vodách Somálska, pričom všetky aktivity na území krajiny musia byť v spolupráci s miestnou vládou.

Oprávnenie zasiahnuť proti pirátskym lodiam sú len vojenské a príbuzné lode, ktoré reprezentujú štát. Vojenské námorníctvo je vo svojich aktivitách obmedzené. Môže podozrivú loď podrobiť prehliadke, ale nemôže ju alebo jej posádku zadržať, pokiaľ nemá dostatočný dôkaz o tom, že bola zapojená do pirátskych aktivít (a zbrane na palube dostatočným dôkazom nie sú, väčšina plavidiel plaviacich sa pri pobreží Somálska majú na palube zbrane, väčšinou na sebaobranu proti pirátom) Protiútok má byť primeraný, použitie sily ako prevencie nie je dovolené.

Ak sa podarí pirátov zadržať, objavujú sa otázky o ďalšom postupe, napr. o dobe medzi ich zadržaním a odovzdaním do rúk príslušných orgánov, čo je často otázkou niekoľkých dní. Držanie pirátov na palube vyvoláva otázky aj v súvislosti s ľudskými právami, pretože nie sú naplnené podmienky Európskeho dohovoru o ľudských právach na potrebný štandard pre zadržaného. Ďalším problémom je, že piráti sú často mladiství. Pri protipirátskych akciách musia byť dodržiavané ľudské práva.

Po zadržaní sa naskytuje otázka, kam by mali byť prevezení za účelom vyšetrovania a trestného stíhania.¹⁵ Ako problém sa môže javiť mnohonárodný charakter lode kvôli rozdielnej štátnej príslušnosti pirátov, cestujúcich, majiteľa lode, posádky, vlastníka nákladu, prístavu a vlajky lode. V prípade pirátstva nie je potrebné brať do úvahy tieto faktory, pretože podľa medzinárodného práva majú všetky štáty právo postaviť pirátov pred svoje súdy.

Najväčším problémom je chýbajúca politická vôľa štátov, ich ťažkosti s vedením trestného stíhania kvôli problémom so zhromažďovaním dôkazov a vyšetrovaním a procesom vo všeobecnosti. Rozhodnutie o začatí trestného stíhania môže trvať niekoľko týždňov. Počas tejto doby musia byť podozriví držaní na palube svojej lode alebo lode, ktorá ich zadržala, pričom žiadna z nich nie je navrhnutá tak, aby na nej mohli byť v takýchto situáciách držaní ľudia v bezpečí, ale v ľudských podmienkach. Prieťahy v rozhodnutí o začatí trestného stíhania alebo postúpení vecí tretej strane, môžu dať príležitosť k zničeniu dôkazov. Ďalším problémom je zadržanie podozrivého na jednom mieste a stíhanie na inom; to so sebou nesie ťažkosti s použitím správnych pravidiel vyšetrovania, pokiaľ nie je známe, podľa jurisdikcie ktorej krajiny majú postupovať.

Na to, aby bolo trestné stíhanie úspešné, je potrebná medzinárodná spolupráca a dôležité je aj zdieľanie informácií. Identifikácia pirátov je často zložitá, pretože pirátmi môže byť ktokoľvek, od bývalých rybárov až po bývalých členov armády, ktorí vedia bojovať, ovládať vojenský systém, GPS a rádiostanicu. Taktiež treba vziať do úvahy medzinárodný prvok u účastníkov pri prípadnom súdnom procese. Každý z nich môže byť príslušníkom iného štátu, treba zaistiť ich prítomnosť na procese, aby mohli vystúpiť ako prípadní svedkovia a s tým sú samozrejme spojené zvýšené náklady. Ďalším problémom môže byť jazyk podozrivých z pirátstva a potreba tlmočníka.

3. Protiprávne činy v leteckej doprave

Terorizmus rozhodne nie je novým fenoménom. V súčasnom svete sa v prostredí globalizovanej spoločnosti stáva v čoraz väčšej miere hrozbou každodenného života, civilné letectvo nevynímajúc. V roku 1980 bola v USA, v krajine, ktorá sa stáva najčastejším cieľom teroristických útokov, publikovaná definícia terorizmu, ktorá sa skoro okamžite stala štandardom pre posudzovanie a hodnotenie teroristických činov. Podľa Schmida (1997) možno za *terorizmus* považovať premyslené použitie násilia alebo hrozby násilím, zvyčajne zamerané proti nezáčajstneným osobám, s cieľom vyvolať strach, prostredníctvom ktorého sú dosahované politické, náboženské alebo ideologické ciele. Terorizmus zahŕňa aj kriminálne zločiny, ktoré sú vo svojej podstate symbolické a sú cestou na dosiahnutie iných cieľov, než na ktoré je kriminálnej čin zameraný.

Krejčí (1997) tvrdí, že ako teroristické činy by mali byť posudzované a tiež potrestané všetky trestné činy spáchané jednotlivcami či skupinami uchylujúcimi sa k násiliu, alebo hroziace jeho použitím proti štátu, jeho inštitúciám, obyvateľstvu všeobecne či konkrétnym jednotlivcom, ktorá je motivovaný separatistickými snahami, extrémistickými koncepciami či fanatizmom, ale bo sa zakladajú na subjektívnych iracionálnych pohnútkach. Jeho cieľ spočíva vo vystavení verejnej moci niektorých jednotlivcov či spoločenských skupín alebo všeobecne verejnej mienky a šírenie atmosféry strachu.

V nasledujúcich kapitolách sa autori zamerali na problematiku páchania protiprávných činov najmä nad morom, aby bola porovnateľná jurisdikcia a aplikácia dohovorov prijatých v námornej doprave.

3.1. Vzdušný priestor and morom vo vzťahu k protiprávnym činom

Lietadlo vo vzdušnom priestore sa môže stať nielen nástrojom teroristického útoku, ale aj obeťou ozbrojeného činu zo strany subjektu medzinárodného práva, teda štátu. Vzdušný priestor je súčasťou štátneho územia. Podlieha plne a výlučne suverénnej moci teritoriálneho štátu. Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (Chicagský dohovor) v čl. 1 stanovuje, že *každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojím územím*.

Vzhľadom na to, že more zaberá viac ako 70% zemského povrchu, má pre medzinárodné letectvo veľký význam práva úprava vzdušného priestoru nad jednotlivými morskými oblasťami a zónami. Dokumenty medzinárodného leteckého práva, najmä Chicagský dohovor a jej prílohy, ale aj iné medzinárodné zmluvy sa bežne aplikujú na vzdušný priestor nad jednotlivými morskými oblasťami.

Tak ako v námornej, aj v leteckej doprave upravuje problematiku protiprávných činov Dohovor OSN o morskom práve (1982). Ten definuje slobodu preletu nad voľným morom ako jednu zo šiestich hlavných slobôd, ktorú má každá krajina na svete.

¹⁵ Africa Programme and International Law Conference Report: Piracy and Legal Issues: Reconciling Public and Private Interests. [online]. Dostupné na: http://www.chathamhouse.org.uk/files/15221_011009piracy_law.pdf

Prelet nad pobrežnými vodami

Ustanovenia Dohovoru týkajúce sa pobrežných vôd spresňujú zásady všeobecného medzinárodného práva. Zvrchovanosť pobrežného štátu sa rozširuje za jeho pevninského územia a vnútroštátne vody až na prilahlé morské pásmo nazývané pobrežné vody. Táto zvrchovanosť sa vzťahuje aj na vzdušný priestor nad pobrežnými vodami. Článkom 3 Dohovoru bola stanovená jeho presná šírka na 12 námorných míľ (22,2 km).

Problém môže nastať v súvislosti s preletom nad súostrovňami vodami, pretože aj v tomto prípade lietadla prechádzajú cez územie zvrchovaného štátu. Využívanie práva preletu nad súostrovňami vodami má pre určité typy štátov zásadný význam, pretože významné oblasti svetového oceánu sú zvrchovaným územím takých štátov, ako je napríklad Indonézia, Filipíny, Japonsko, Malajzia a pod. Pri zachovaní princípu zvrchovanej rovnosti tak aj súostrovňový štát môže vytýčiť svoje východiskové línie (na súši i na vode) na zisťovanie svojich hraníc, mať vnútrozemské vody, teritoriálne vody, výlučnú ekonomickú zónu alebo pevninskú plytčinu.

Prelet nad voľným morom

Dohovor OSN o morských zónach (1982) definuje voľné more ako tie časti mora, ktoré nie sú zahrnuté do výlučnej ekonomickej zóny, do pobrežných a vnútorných vôd štátu, ani do súostrovňových vôd.

Základnou zásadou právneho režimu vzdušného priestoru nad voľným morom je zásada slobody preletu, podľa ktorej je lietadlám všetkých štátov priznané právo slobodne lietat v tomto priestore. Vzdušný priestor nad voľným morom je vyňatý z právomoci ktoréhokoľvek štátu. Nemožno na neho rozšíriť suverenitu jedného alebo viacerých štátov. Tento vzdušný priestor nie je súčasťou nijakého štátneho územia. Preto akékoľvek rokovania štátov, smerujúce k rozšíreniu ich právomoci vo vzdušnom priestore nad voľným morom, je potrebné kvalifikovať ako protiprávne. Žiadny štát nemá právo brániť druhému štátu vo využívaní slobody lietania nad voľným morom. Každé lietadlo nachádzajúce sa vo vzdušnom priestore nad voľným morom je nedotknuteľné a úplne nezávislé na moci iného štátu, okrem toho, v ktorom je registrované. Lietadlá iných štátov nemajú právo vyžadovať na takomto lietadle zmenu kurzu a trasy letu, ani inak porušovať slobodu letov nad voľným morom.

Vo vzťahu k vzdušnému priestoru nad voľným morom majú všetky štáty tieto práva:

- prevádzkovať lety civilných a vojenských lietadiel,
- vykonávať právomoc nad svojím lietadlom a jeho posádkou,
- používať letecké navigačné prostriedky na kontrolu a riadenie letov s cieľom zaistenia ich bezpečnosti,
- pozorovať z lietadiel situáciu na mori v záujme vojenských, vedecko - výskumných, priemyselných, či obchodných lodí,
- prenasledovať cudzie plavidlo na voľnom mori pre porušenie zákonov a predpisov pobrežného štátu,

- používať lietadlá pre boj proti pirátstvu a na boj proti obchodu s otrokmi.

Sloboda preletu nad voľným morom znamená pre štáty nielen priznanie ich určitých práv, ale aj prevzatie určitých povinností. Pri využívaní slobody lietania vo vzdušnom priestore nad voľným morom sú štáty povinné:

- dodržiavať pravidlá lietania, odporúčané ICAO,
- predchádzať znečisteniu vzdušného priestoru nad voľným morom pri všetkej činnosti, ktorá zahŕňa použitie rádioaktívnych látok alebo iných škodlivých látok,
- predchádzať incidentom vo vzdušnom priestore nad voľným morom,
- pomôcť lodiam a lietadlám v stave tiesne,
- nezneužívať vzdušný priestor nad voľným morom na vykonávanie jadrových pokusov,
- zdržiavať sa sily alebo hrozby silou.

Chicagský dohovor v článku 12 stanovil, že na otvorenom mori budú platiť pravidlá ustanovené týmto dohovorom. Štáty sú povinné tieto pravidlá rešpektovať a zabezpečiť, aby ich lietadlá ich prevádzkovateľov dodržiavali.

3.2. Právna úprava ochrany civilného letectva pred protiprávnymi činmi

V druhej polovici 20-teho storočia vznikla potreba vytvorenia právnej úpravy skutkov nezákonného zasahovania do civilného letectva. Štáty najskôr uzatvárali bilaterálne dohody. Avšak, ako tvrdí Novák-Sedláčková (2015), prvým medzinárodnoprávnym dokumentom upravujúcim túto problematiku bol Dohovor o voľnom mori (UNCLOS) z roku 1958, ktorý definuje v čl. 15 termín pirátstvo ako *protiprávny akt násillia, zadržania alebo akýkoľvek lúpežný čin spáchaný k súkromným účelom posádkou alebo cestujúcimi súkromnej lode alebo súkromného lietadla namierené:*

- na voľnom mori proti inej lodi, lietadlu alebo osobám či majetku na ich palube
- proti lodi, lietadlu, osobám alebo majetku v mieste nepodliehajúcej jurisdikcii žiadneho štátu.

Tokijský dohovor, alebo Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla ako prvý vymedzil jednu z foriem nezákonného konania na palube lietadla (protiprávne zmocnenie sa lietadla). Podľa čl. 11, *ak použije osoba na palube lietadla počas letu protiprávne násillie alebo hrozbu násillia k zasahovaniu do prevádzky lietadla, zmocnenie sa lietadla alebo iného protiprávneho výkonu kontroly nad lietadlom počas letu, alebo ohrozí spáchaním takéhoto činu, vykonajú zmluvné štáty opatrenie potrebné na to, aby kontrola nad lietadlom bola navrátená oprávnenému veliteľovi lietadla, alebo aby mu táto kontrola ostala zachovaná.* Tokijský dohovor však zostal len pri počiatkových opatreniach, problémy otvoril, no neriešil.¹⁶

¹⁶ Tokijský dohovor nekvalifikuje konanie definované čl. 11 ako trestný čin. Obmedzuje sa na záväzok zmluvných štátov vykonávať opatrenia na zachovanie či obnovu výkonu kontroly nad lietadlom veliteľom lietadla.

V roku 1970 bol vypracovaný Haagsky dohovor o potláčaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel. Čl. 1 definuje, že *zodpovedným za vykonanie úmyselného trestného činu proti civilnému letectvu je akýkoľvek jednotlivец, ktorý v priebehu letu na palube lietadla protiprávne použije silu alebo hrozbu silou, alebo inú formu zastrašovania za účelom zmocniť sa lietadla.*¹⁷

Tento dohovor ako prvý prikazoval zmluvným stranám stíhať páchatelov a vydať ich k trestnému stíhaniu do krajiny registrácie lietadla alebo inej zainteresovanej krajiny. Dohovor ďalej ukladá signatárskym stranám povinnosť stíhať a vydať únoscov, a odovzdať páchatelov pre výkon trestu v prípade, že nebude vydaný štátu registrácie alebo inému zainteresovanému štátu.

Montrealský dohovor¹⁸ o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva vymedzil pojem protiprávneho činu ohrozujúceho bezpečnosť civilného letectva. *Takýto čin je považovaný za násilný trestný čin, ktorý úmyselne a nezákonne spácha osoba na palube lietadla počas letu s úmyslom ohroziť bezpečnosť lietadla*¹⁹

Podľa Haagskeho a Montrealského dohovoru majú signatárske strany záväzok poskytnúť Rade ICAO čo najskôr informácie o:

- okolnostiach trestného činu,
- krokoch podniknutých pre navrátenie kontroly lietadla oprávnenej osobe
- pomoci cestujúcim, posádke a vlastníkom nákladu či lietadla,
- opatreniach podniknutých voči (aj údajnému) páchatelovi a najmä o výsledkoch každého extradičného konania alebo iného právneho rozhodnutia.

Poskytnuté informácie Rada ICAO využíva pre tvorbu príslušných štandardov a odporúčaní.

V podmienkach národnej legislatívy SR je dôležitý zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý bližšie upravuje problematiku protiprávneho zasahovania.

3.3. Jurisdikcia a trestné stíhanie v civilnom letectve

Podľa Novák – Sedláčkovej (2015) platí, že ak sa lietadlo nachádza na zemi alebo vo vzdušnom priestore štátu jeho registrácie, vykonáva tento štát nad lietadlom jurisdikciu úplne. Štáty majú právo vytvoriť predpisy, na základe ktorých budú posudzovať nezákonné spáchané trestné činy spáchané na ich území a môžu si určiť spôsob potrestania páchatelov. Tokijský, Haagsky a Montrealský dohovor sa využívajú iba v prípadoch,

kedy lietadlo letí nad územím iného štátu než je štát registrácie lietadla²⁰

Pre potreby určenia uskutočnenia trestného činu na palube lietadla je potrebný výklad pojmu „*lietadlo počas letu*“.

Tokijský dohovor definuje tento pojem ako čas od okamihu, kedy je použitá sila motorov za účelom vzletu do okamihu, kedy sa motory zastavia pri pristátí. Haagsky a Montrealský dohovor však definujú tento pojem ako časový úsek od okamihu, kedy všetky vonkajšie dvere lietadla sú po naložení a nastúpení cestujúcich uzavreté až do okamihu, kedy ktoréhokoľvek z týchto dverí sú otvorené za účelom vyloženia a vystúpenia. V prípade núdzového pristátia sa považuje let za trvajúci až do momentu, kedy príslušné orgány prevezmú zodpovednosť za lietadlo a za osoby a majetok na palube.²¹

Ak je veliteľ lietadla presvedčený, že niektorá osoba spáchala alebo sa chystá spáchať trestný čin, môže voči nej vykonať opatrenia, vrátane obmedzení, ktoré sú nevyhnutné:

- k ochrane bezpečnosti lietadla alebo osôb či majetku v lietadle,
- k zachovaniu poriadku a disciplíny na palube
- k tomu aby mohol takúto osobu postúpiť príslušným orgánom alebo ju vysadiť.

Dôležitá je aplikácia jednotlivých dohovorov – a teda, či môžu príslušné orgány niesť zodpovednosť za lietadlo pred začatím a po ukončení letu. Montrealský dohovor je aplikovateľný aj v časovom úseku, kedy sa lietadlo nachádza v prevádzke. Za tento pojem sa považuje lietadlo v čase od začiatku predletovej prípravy lietadla vykonanej pozemným personálom, alebo posádkou pre určitý let až do 24 hodín po akomkoľvek pristátí²²

3.4. Aplikácia medzinárodných dohovorov upravujúcich problematiku protiprávnych činov v civilnom letectve

Západné štáty vychádzali v období prípravy Tokijského dohovoru z domnienky, že práve politická motivácia je hlavným dôvodom nezákonného zmocňovania sa lietadiel. Táto úvaha sa ukázala ako nesprávna, ako ukazuje množstvo únosov lietadiel uskutočnených páchatelmi všeobecných trestných činov, ktorí sa usilovali takto vyhnúť trestnému stíhaniu – Tokijský dohovor neupravoval trestnosť týchto činov ani povinnosť extradície²³ páchatelov. Pre nedostatočne účinné ustanovenia boja proti nezákonnému únosu lietadla v Tokijskej zmluve bola Haagským a Montrealským dohovorom táto otázka upravená. Problematika riešenia priestupkov v civilnom letectve bola riešená právnym výborom ICAO v r. 1970, v súlade

¹⁷ I keď Haagsky dohovor definuje nezákonný čin proti civilnému letectvu, resp. lietadlu, posádke a cestujúcim podobne ako Tokijský dohovor, považuje za rozdiel od neho takéto konanie nielen za nezákonné, ale za trestné.

¹⁸ Tento dohovor dopĺňa Protokol o potláčaní násilných protiprávnych činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu.

¹⁹ Táto definícia zahŕňa spôsobenie škody na lietadle počas letu, na lietadle v prevádzke a na zariadení poskytujúcom služby počas riadenia letovej prevádzky; organizovanie umiestnenia a samotné umiestnenie zariadenia a predmetov na palube lietadla, pričom môžu spôsobiť škodu na lietadle alebo ohroziť bezpečnosť letu; vzťahuje sa i na osobu, ktorá šíri poplašné správy a nepravdivé informácie ohrozujúce bezpečnosť letu.

²⁰ Podľa Medzinárodného leteckého práva musí byť každé lietadlo zaregistrované v určitom štáte. V čl. 77 Chicagského dohovoru je stanovené, že Rada ICAO určí spôsob, akým bude ustanovenie dohovoru aplikované, ak sa týka štátnej príslušnosti lietadiel na lietadlá prevádzkované medzi národnými prevádzkovateľmi agentúrami. Všetky tri spomínané dohovory riešia otázku registrácie lietadiel spoločných leteckých organizácií. Zmluvné štáty, ktoré zriadia organizácie pre spoločné

prevádzkovanie leteckej dopravy už podliehajú spoločnej alebo medzinárodnej registrácii, určia medzi sebou vhodným spôsobom pre každé lietadlo štát, ktorý bude vykonávať jurisdikciu a bude pre účel dohovoru štátom registrácie – takto bude zaistená účinnosť boja všetkých štátov proti trestným činom, potrestanie i vydanie páchatelov, ale aj poskytovanie vzájomnej právnej pomoci medzi zmluvnými stranami.

²¹ Definícia pojmu lietadlo v priebehu letu sú obsiahnuté aj v Tokijskom dohovore avšak len pre účely vymedzenia časového úseku pre špeciálne oprávnenie veliteľa lietadla proti páchatelom nezákonných činov na palube lietadla, alebo činov ohrozujúcich jeho bezpečnosť.

²² Nevyhnutnosť zavedenia tohto pojmu vyplývala z páchania diverzných činov proti lietadlám počas ich pobytu na letiskách alebo iných miestach na zemi (zemskom povrchu). Všetky tri dohovory sa vzťahujú len na civilné lietadlá.

²³ Akt založený na medzinárodnom práve a medzinárodných zmluvách spočívajúci v odovzdaní osoby obvinenej alebo odsúdenej štátom, na ktorej území sa nachádza, štátu vyžadujúcemu vydanie.

s Londýnskym dohovorom, pričom sa priestupku dopúšťajú osoby, ktoré nezákonne:

- úmyselne spáchajú ozbrojený útok proti životu osoby na palube lietadla počas letu,
- úmyselne zničia alebo vážne poškodia lietadlo v prevádzke,
- úmyselne poškodia lietadlo v prevádzke, a je ohrozená bezpečnosť počas letu,
- úmyselne zničia alebo poškodia letecké navigačné zariadenia za účelom ohrozenia bezpečnosti lietadla počas letu
- úmyselne zasiahnu do prevádzky leteckého spojenia za účelom ohrozenia bezpečnosti lietadla počas letu,
- úmyselne prepravujú v lietadle náklad, poštu alebo iné zariadenia či látky, ktoré by mohli zničiť alebo vážne poškodiť lietadlo v prevádzke a ohroziť bezpečnosť počas letu,
- sú spolupáchateľmi osoby, ktorá sa pokúsi spáchať alebo spácha niektoré z vyššie spomenutých skutkov,
- zúčastňujú sa sprisahania za účelom spáchania niektorého z vyššie uvedených skutkov.

Podľa McWhinney (1973) boli vytýčené tri hlavné kategórie protiprávnych činov:

1. úmyselné činy,
2. činy zo svojej podstaty nebezpečného správania (napr. umiestnenie bomby na palube lietadla)
3. dvojzmyselné činy, nemusia byť vždy úmyselné (napr. preprava rádiových zariadení na palube lietadla). Tieto činy môžu ale i nemusia byť vykonávané s úmyslom ohrozenia bezpečnosti letovej prevádzky.

Podľa Novák – Sedláčkovej (2015) je nutné zaviesť pojem lietadlo v prevádzke, najmä v situácií spáchania diverzných činov proti lietadlám počas ich pobytu na letiskách alebo iných miestach na zemi. Montrealský dohovor sa aplikuje práve v čase, keď sa lietadlo nachádza v prevádzke. Za lietadlo v prevádzke je považované lietadlo v dobe od začiatku predletovej prípravy lietadla vykonávanej pozemným personálom alebo posádkou pre určitý let až do 24 hodín po akomkoľvek pristáti. Časový úsek lietadla v prevádzke zahŕňa celý čas, počas ktorého je lietadlo počas letu.

3.5. Motivácia pre protiprávne činy v civilnom letectve

Únoscovia civilných dopravných lietadiel bývajú motivovaní niekoľkými dôvodmi. Na rozdiel od tradičného poňatia pirátstva na voľnom mori, kedy hlavným motívom na jeho spáchanie bol súkromný prospech, letecké pirátstvo predstavuje hrozbu medzinárodného významu. Civilné lietadlo môže byť použité ako nástroj na získanie finančných prostriedkov, rovnako tak môže únos dopravného lietadla slúžiť na dosiahnutie iných cieľov.

Únos dopravného lietadla je pomerne často využívaný na vytvorenie tlaku na vládu alebo vládne úrady, prípadne k ich diskreditácii. Je tiež jednou z možností pre disidentov alebo zločincov ako opustiť krajinu. Motívy k únosom civilných lietadiel možno teda rozdeliť na politicky či ideologicky orientované, a ďalej na tie, ktoré slúžia výhradne na súkromné účely.

Joyner (1974) vymedzil niekoľko kategórií mens rea únoscov civilných lietadiel. Ich motívy sú často čisto súkromnej povahy. Aktérmi sú najčastejšie mentálne narušené osoby²⁴, s tzv. Hijacker syndromu, ktoré sa týmto spôsobom na seba snažia upútať pozornosť médií, čo môže hraničiť aj s politickými dôvodmi. Únoscami lietadiel môžu byť taktiež mentálne labilní jedinci, ktorí nezvládli osobné problémy ako napr. prepustenie – vtedy ide o mentálne labilné osoby a ich činy sú teda bez zjavnej politickej súvislosti. Ďalším typom únoscov sú osoby, ktoré konajú za účelom vydierania a získania profitu, alebo osoby trestne stíhané a snažia sa uniknúť výkonu trestu

Politický podtext únosu je typický pre utečencov z politickej perzekúcie²⁵, je to najčastejší spôsob ako voľne vycestovať z krajiny s nedemokratickým režimom (krajiny bývalého Sovietskeho zväzu, Kuba, Južný Vietnam, NDR a Československo). Ďalšou kategóriou politicky motivovaných únosov sa stalo vycestovanie do politicky izolovanej krajiny. Väčšina prípadov sa týkala stúpcov Fidela Castra, ktorí kvôli neexistencii leteckej infraštruktúry neboli schopní odcestovať na Kubu z krajín, ako je Kolumbia, Venezuela či USA. Poslednú skupinu predstavujú motívy antagonistických politických skupín, a to z dôvodov protestných alebo propagandistických. Joyner (1974) sem zaraďuje aj teroristické aktivity proti civilnej leteckej doprave a leteckú sabotáž.

4. Záver

Protiprávne činy páchané na mori a v letectve sú stále existujúce fenomény, ktoré je možné riešiť aj prostredníctvom medzinárodných zmlúv a všeobecných princípov medzinárodného práva. Na výskyt aktov protiprávnych činov na mori v súčasnosti reaguje najmä Dohovor OSN o morskom práve (1982), ktorý kodifikuje obyčajové pravidlá v tejto oblasti. Podľa obyčajových noriem medzinárodného práva je pirátstvo uznané ako jeden z mála zločinov vo vzťahu ku ktorým majú štáty univerzálnu trestnú jurisdikciu. Pirátstvo je v dohovore definované ako protiprávny násilný akt spáchaný za súkromnými účelmi posádkou súkromnej lode alebo lietadla, ktorý smeruje voči inej lodi alebo lietadlu alebo osobám a majetku na ich palube na voľnom mori alebo v mieste nepodliehajúcim jurisdikcii žiadneho štátu. V prípade preukázania spáchania zločinu pirátstva je možné posádku zatknúť, zhabať jej náklad a v prípade odporu, či pokusu o útek loď i potopiť. Uvedený dohovor daným ustanovením reaguje ako na námorné tak i letecké pirátstvo. Ochrana pred námorným pirátstvom je v súčasnosti veľmi aktuálna otázka. Pirátstvo v súčasnosti existuje najmä v oblasti Malajského prielivu, Karibského mora, Indického oceánu (najmä v jeho priestoroch priľahlých k pobrežiu Západnej Afriky, osobitne v blízkosti Somálska). Koordináciu

²⁴ 22. februára 1974 sa psychicky narušený muž Samuel Joseph Byck pokúsil o únos lietadla spoločnosti Delta Airlines a prinútiť pilota, aby narazil do Bieleho domu. Cieľom tohto aktu psychopatologického terorizmu bolo zabiť prezidenta Nixona, ktorého Byck nenávidel. Polícií sa podarilo tento plán prekaziť ešte na letisku, Byck bol obkľúčený a nakoniec spáchal samovraždu. Totožný prípad sa stal 11. septembra 1994, kedy Frank Eugene Corner ukradol malé lietadlo a

pokúsil sa zaútočiť na Biely dom, ale minul ho a zrútil sa na trávnik v blízkosti prezidentského sídla. Dostupné z: <http://www.rotten.com/library/crime/terrorism/terror-tactics/kamikaze-jet-hijacking/>

²⁵ Podľa čl. 14 všeobecnej deklarácie ľudských práv má každý právo vyhľadať a získať azyl v iných krajinách pred prenasledovaním.

aktivít štátov v oblasti ochrany proti pirátstvu realizuje Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

Problematiku protiprávnych činov spáchaných vo vzduchu upravujú rôzne medzinárodné dohovory. Najdôležitejšími sú Tokijský, Haagsky a Montrealský. Tieto i ostatné právne normy upravujúce ochranu pred činmi protiprávneho zasahovania sú ukotvené do vnútroštátnych právnych úprav jednotlivých štátov. Po 11. septembri, kedy sa lietadlo stalo zbraňou v rukách teroristov, sa vytvorila potreba posilniť bezpečnosť civilného letectva najmä za účelom ochrany životov, obnovenia verejnej dôvery v leteckú dopravu²⁶ a podporu jej ekonomiky. Strategickým dokumentom je Akčný plán ICAO v oblasti ochrany civilného letectva, ktorého hlavným programom bolo posúdenie ochrany vo všetkých členských štátoch ICAO, plán auditov, ktorý odstránil nedostatky v oblasti ochrany civilného letectva a následná vypracovaná štúdia, ktorá uvádza prioritné kategórie činov protiprávneho zasahovania, ktoré znamenajú nové hrozby. Tie sa vyskytujú v podobe zneužitia lietadla ako zbrane, samovražedných útokov zo vzduchu na zem, elektronické útoky a útoky prostredníctvom počítačov, chemické a biologické= útoky a zneužitie nukleárných materiálov.

Obsiahla problematika posudzovania trestných činov na mori a vo vzduchu má i napriek veľkému množstvu podobností, ako napr. UNCLOS a z neho vyplývajúce vzdialenosti na mori a vo vzduchu, i veľa rozdielov. Páchatelia trestných činov v letectve (či už teroristi alebo piráti) sa sústreďujú najmä na civilné lietadlá. Do nákladného lietadla je nemožné sa dostať, preto piráti a teroristi využívajú letiská. V námornej doprave si teroristi a piráti nevyberajú typ lode – neuprednostňujú osobné plavidlo pred nákladným. V prípade námorných pirátov ide o výber plavidla, ktoré prepravuje čo najviac cenné zásielky, resp. o plavidlo prepravujúce turistov, pretože tí disponujú väčšími čiastkami peňazí a predpokladajú, že vlastnia elektroniku (iphone, ipad, fotoaparáty). Vyberajú si tiež kontajnerové plavidlá a plavidlá, ktoré majú najmodernejšiu techniku na palube. Výletné plavidlá či jachty (s nižšími bočnicami) si vyberajú aj z dôvodu zajatia čo najväčšieho množstva rukojemníkov pre získanie čo najvyššieho výkupného. Námorní teroristi sa na druhej strane sústreďujú, a to najmä z politických dôvodov, na plavidlá prepravujúce veľké množstvo nákladu, aby tak čo najviac ohrozili svetový námorný obchod. Aj napriek výberu nákladných plavidiel pri teroristických útokoch na mori dochádza k strate ľudských životov, ktorým sa na druhej strane snažia námorní piráti vyhnúť. I keď pojem letecké pirátstvo nemá rovnaký význam ako námorné pirátstvo, a tento termín sa v letectve pokladá za akýsi archaizmus, útoky v letectve a na mori majú spoločného menovateľa – strach cestujúcich a posádky, pretože bez ohľadu na motív útočia na ľudský život, ktorý predstavuje má tú najvyššiu cenu.

Podakovanie

Článok je publikovaný ako jeden z výstupov projektu **VEGA 1/0624/18** s názvom "*Modely podnikania regionálnych letísk v kontexte dopravnej politiky štátu a Európskej únie*".

Referencie

Alessandri, E. 2009. Conference report: Addressing the resurgence of sea piracy: Approaches and possible

responses. International Institute of Humanitarian Law.

Bahar, M., 2007. Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*: ročník 40/1. 26 s.

Cassese, A. 2003. *International Criminal Law*. 2. vyd. New York: Oxford university press. 284 s.

Dávid, A., Hanšút, L. 2019. Možnosti prepravy nákladu medzi Áziou a Európou cez severnú morskú cestu. *Svet dopravy*. 1/2019. ISSN 1338 – 9629. s. 25-33

David, V., Sladký, P., Zbořil, F. 2008. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges. s 134-138.

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (Chicago, 1944)

Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (Tokio, 1963)

Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel (Haag, 1970)

Dohovor o potlačení protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva (Montreal, 1971)

Hanšút, L., Dávid, A. 2018. The piracy in maritime transport and its impact on the global world market. 18th International Scientific Conference Globalization and Its Socio-Economic Consequences. University of Žilina. 10th – 11th October 2018. 9 s.

Joyner N.D. 1974. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974, s. 203-208.

Loubert, J. 2013. The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis *Scientia Militaria*, South African Journal of Military Studies, Ročník 41. Číslo 1 s.111-137. doi: 10.5787/41-1-1055

Krejčí, O. 1997. *Mezinárodní politika*. Praha: Victoria Publishing, 274 s.

McWhinney, E. 1973. *Aerial piracy and international law*. Oceana Publications, Inc. Dobbs Ferry, N. Y. 10522. 37 s.

Medzinárodný dohovor o úprave civilného letectva (tzv. Paríž, 1919)

Novák-Sedláčková, A., Kandra, B. 2015. *Medzinárodnoprávna úprava ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania*. Vydavateľstvo Dolis, s.r.o. 133 s. ISBN 978-80-8181-028-2

Novák, A., Novák Sedláčková, A. 2010. *Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva*. Žilinská univerzita, 2010. - 125 s. ISBN 978-80-554-0300-7.

²⁶ Podľa Novák – Sedláčkovej (2015) klesol po septembrových útokoch v USA objem prepravy cestujúcich o 5% a celkový objem prepravy (cestujúci, náklad, pošta) o 8%

- Qu, X., Menq, Q. 2012. The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis. Department of Civil and Environmental Engineering National University of Singapore. Singapore.
- Ranstorp, M., Wilkinson, P. 2005. Terrorism and political violence". *Terrorism and Political Violence*, Ročník 17. s. 2-4
- Scheu, H. Ch. 2010. Úvod do mezinárodního práva veřejného. Praha: Auditorium, s. 74
- Schmid, A. P. 1997. Problémy s definováním terorizmu. Encyklopédia Svetový terorizmus od staroveku až po útok na USA. Praha: Svojtka & Co., s. 10-20. ISBN 978-80-7237-340-4
- Šturma, P. 2009. Černá vlajka pirátů znovu nahání strach? Opatření proti pirátství a ozbrojenému lupičství na moři na začátku 21. století. *Trestněprávní revue*. roč. 8, č. 7, s.193-197.
- Vlček, T. 2010. Bezpečnostní hrozby a rizika tankerové přepravy ropy.
- Watkins, E. 2004. Facing The Terrorist Threat In The Malacca Strait. In: *Terrorism Monitor*. 2. ročník. Číslo 9.
- Závešický, J. 2009. Moderní piráti v Somálsku. *Mezinárodní politika*. roč. 33, č. 1, s. 36. ISSN 0543-7962.