

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování
bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha**

Bc. Martin Kubart

© 2022 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Martin Kubart

Veřejná správa a regionální rozvoj – c.v. Sez. Ústí – Tábor

Název práce

Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha

Název anglicky

Possibilities and limits to legal changes in maintaining security at Vaclav Havels airport Prague

Cíle práce

Hlavním cílem práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit téma bezpečnosti civilního letectví a posouzení jejich možných změn z hlediska vyšší efektivity a funkčnosti při zajišťování bezpečnosti na letišti.

Dílčím cílem je komparace mezinárodních represivních smluv, analýza podstatných interních bezpečnostních předpisů a jejich implementace v praxi na Letišti Václava Havla.

Dalším dílčím cílem je identifikovat aktuální hrozby a rizika s aspektem na aktuální bezpečnostní praxi na mezinárodním letišti.

Bude provedeno vyhodnocení možnosti námětů de lege ferenda za účelem efektivnějšího zabezpečení bezpečnosti na letišti.

Metodika

Práce bude rozdělena na část teoretickou a praktickou. V teoretické části bude použita metoda rešerše odborné literatury k objasnění základních pojmů bezpečnosti letecké dopravy a metoda analýzy platných právních úprav a to jak u mezinárodních úmluv, tak i vybraných ustanovení českých právních předpisů v oblasti civilního letectví v ČR se zřetelem k zajištění jeho bezpečnosti. Dále bude provedena metoda analýzy u podstatných interních bezpečnostních směrnic. Bude pracováno také metodou výkladu práva právních úprav protiprávních činů v letecké dopravě. Metoda komparace bude provedena u aktuálních hrozeb a rizik bezpečnosti letiště.

V praktické části bude provedeno dotazníkové šetření a uskutečněny řízené rozhovory se zaměřením na právní úpravy a zajištění bezpečnosti na letišti. Respondenty tohoto výzkumu budou příslušníci Policie ČR, Inspektorátu cizinecké policie a zaměstnanci Letiště Václava Havla. Po následném vyhodnocení zjištěných empirických dat bude provedena syntéza získaných informací. V závěru praktické části budou uvedeny náměty de lege ferenda.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Civilní letecká doprava, bezpečnostní kontrola, právní regulace ochrany civilního letectví, mezinárodní úmluvy o letecké dopravě, interní předpisy letiště, bezpečnost civilního letectví, provozovatel letiště, ochrana letiště, organizace pro civilní letectví

Doporučené zdroje informací

ANTUŠÁK, E. – KOPECKÝ, Z. – VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE. KATEDRA MANAGEMENTU. SEKCE KRIZOVÉHO MANAGEMENTU. *Krizový management : krizová komunikace*. Praha: Oeconomica, 2005. ISBN 80-245-0945-8.

Bezpečnostní pravidla | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. [Online] Copyright © Letiště Praha. <http://www.prg.aero/cs/odbaveni-cestujicich/odbaveni-cestujicich/zasady-a-pravidla-bezpecnostniho-odbaveni/>.

LETECKÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA ČR. Předpisy. L-17. Řízení letového provozu ČR. Praha, 2018. Dostupné online: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L17/index.htm>.

ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. Režimová a administrativní ochrana civilního letiště. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.

VANGELI, Benedikt. Zákon o Policii České republiky: komentář. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-142-0.

Vyhláška č. 108/1997 Sb. Vyhláška MDS, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška MD č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., 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., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Zároveň další literatura podle pokynů vedoucí práce.

Předběžný termín obhajoby

2022/23 ZS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Jitka Mráčková, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 5. 10. 2021

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 10. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 11. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 28.11.2022

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Jitce Mráčkové, CSc. za podnětné rady, čas a především pečlivou ochotu, které mi věnovala při řešení dané problematiky. V neposlední řadě také děkuji všem respondentům, kteří mi poskytli potřebné informace pro zdárné dopracování mé práce.

Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha

Abstrakt

Diplomová práce na téma „Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha“ se zabývá rozбором právních úprav bezpečnosti civilního letectví a posouzení možných změn z hlediska vyšší efektivity a funkčnosti při zajišťování bezpečnosti na letišti. V úvodu teoretické části jsou vymezeny základní pojmy bezpečnosti leteckého provozu, po té následuje analýza protiprávních činů a specifikace technických prostředků zajišťující bezpečnost letiště. Dále je uveden právní vývoj jednotlivých mezinárodních úmluv. Další část práce se věnuje předpisům Evropské unie, národní právní úpravě a interním předpisům Letiště V. Havla Praha.

Praktická část diplomové práce je rozdělena do čtyř částí – řízení rozhovory, případová studie, dotazníkové šetření a náměty de lege ferenda. Cílem praktické části bylo řízenými rozhovory zjistit nedostatky právních úprav v souvislosti se zajištěním bezpečnosti Letiště V. Havla Praha. Výzkumem byla zjištěna nutnost existence zákona o soukromých bezpečnostních službách. Případová studie spočívá v analýze konkrétní mimořádné události. Provedeným zkoumáním byly zjištěny nedostatky spočívající v absenci zákonných oprávnění ostrahy Letiště V. Havla Praha a Policie ČR. Dotazníkovým šetřením u zaměstnanců ostrahy Letiště V. Havla Praha a Policie ČR byly zjištěny informace praktické povahy a tyto následně vyhodnoceny. Na závěr jsou vypracovány náměty na zlepšení předmětné problematiky.

Klíčová slova: Civilní letecká doprava, bezpečnostní kontrola, právní regulace ochrany civilního letectví, mezinárodní úmluvy o letecké dopravě, interní předpisy letiště, bezpečnost civilního letectví, provozovatel letiště, ochrana letiště, organizace pro civilní letectví.

Possibilities and limits to legal changes in maintaining security at Vaclav Havels airport Prague

Abstract

The diploma thesis on the topic "Possibilities and limits of legal regulations for ensuring the safety of Václav Havel Airport Prague" focus on the analysis of legal regulations for civil aviation security and on the assessment of possible changes from the point of view of greater efficiency and functionality in ensuring safety at the airport. In the theoretical part, the basic concepts of air traffic safety are defined, followed by an analysis of illegal acts and specifications of technical means ensuring airport safety. Furthermore, the legal development of individual international conventions is presented. The next part of the work is focus on the European Union regulations, national legislation and internal regulations of Václav Havel Airport Prague.

The practical part of the thesis is divided into four parts – interview management, case study, questionnaires and topics de lege ferenda. The aim of the practical part was to find out, through controlled interviews, the shortcomings of legal regulations in connection with ensuring the security of Václav Havel Airport Prague. The research established the necessity of the existence of a law on private security services. The case study consists of the analysis of specific extraordinary events. The investigation revealed shortcomings consisting in the absence of legal authorizations for the Václav Havel Prague Airport security guard and for the Police of the Czech Republic. Information of a practical nature was obtained through a questionnaire survey of V. Havel Prague Airport security staff and the Police of the Czech Republic, which was subsequently evaluated. At the end, suggestions for improving are proposed.

Keywords: Civil air transport, security control, legal regulation of civil aviation protection, international conventions on air transport, airport internal regulations, civil aviation security, airport operator airport security civil aviation organization

Obsah

1 Úvod	14
2 Cíle práce a metodika	16
2.1 Cíle práce	16
2.2 Metodika	16
3 Teoretická východiska	17
3.1 Letecká doprava a její bezpečnost.....	17
3.1.1 Letecký dopravce	18
3.1.2 Letiště.....	19
3.1.3 Terminál	19
3.2 Členění bezpečnostních zón	20
3.2.1 Veřejný prostor letiště.....	20
3.2.2 Neveřejný prostor letiště	21
3.2.3 Vyhrazený bezpečnostní prostor	22
3.3 Mimořádné události	22
3.3.1 Úvod.....	22
3.3.2 Mimořádné události	23
3.3.3 Výskyt dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha	23
3.4 Protiprávní činy proti civilnímu letectví	24
3.4.1 Úvod do problematiky	24
3.4.2 Jednotlivé protiprávní činy	24
3.4.3 Terorismus	24
3.4.4 Statistika protiprávních činů	30
3.4.5 Závěr	31
3.5 Bezpečnost provozu letiště.....	32
3.5.1 Úvod.....	32
3.5.2 Technické prostředky ochrany objektu letiště	32
3.5.3 Technické prostředky bezpečnostních kontrol	32
3.5.4 Bezpečnostní kamerové systémy	32
3.5.5 Systém automatické biometrické detekce obličejů	33
3.6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví	34
3.6.1 Chicagská úmluva.....	35
3.6.2 Tokijská úmluva	35
3.6.3 Haagská úmluva.....	36
3.6.4 Montrealská úmluva	37

3.6.5	Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích	38
3.6.6	Závěr	38
3.7	Dokumenty civilního letectví Evropské Unie	39
3.7.1	Úvod.....	39
3.7.2	Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008	39
3.7.3	Nářízení komise (ES) č. 272/2009	39
3.7.4	Závěr	40
3.8	Právní úprava civilního letectví v ČR k zajištění jeho bezpečnosti	40
3.8.1	Úvod.....	40
3.8.2	Vybraná ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.	41
3.8.3	Vybraná ust. zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR ve znění pozdějších předpisů.	43
3.8.4	Národní bezpečnostní programy ochrany civilního letectví ČR.....	44
3.8.5	Závěr	44
3.9	Interní předpisy Letiště Václava Havla Praha.....	45
3.9.1	Úvod.....	45
3.9.2	Bezpečnostní program letiště.....	45
3.9.3	Letištní pohotovostní plán	46
3.9.4	Závěr	46
3.10	Závěr teoretické části	47
4	Praktická část	49
4.1	Struktura Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně.....	49
4.2	Řízené rozhovory	50
4.2.1	Úvod.....	50
4.2.2	Závěr řízených rozhovorů.....	58
4.3	Případová studie	59
4.3.1	Úvod.....	59
4.3.2	Vyhodnocení případové studie	61
4.3.3	Statistika neoprávněného užití dronů v bezletové zóně letiště	62
4.4	Dotazníkové šetření.....	64
4.4.1	Organizace dotazníkového šetření	64
4.4.2	Výběr vzorku	65
4.4.3	Vyhodnocení dat z dotazníkového šetření	65
4.4.4	Zhodnocení dotazníkového šetření	69
5	Východiska a diskuze.....	70
5.1	Teoretická východiska	70
5.2	Výsledky praktické části	71
5.3	Diskuze.....	72

5.4	Náměty de lege ferenda.....	73
6	Závěr	74
7	Seznam použitých zdrojů	77
7.1	Použitá literatura:	77
7.2	Právní zdroje:	78
7.3	Internetové zdroje:	79
8	Přílohy:.....	81
8.1	Dotazník	81
8.2	Ilustrativní obrázky	83

Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

Seznam obrázků

Obrázek 1: Odletová hala Terminál 1	20
Obrázek 2: Bezpečnostní zóny Terminál 2	21
Obrázek 3:Bezpečnostní zóny Terminál 1	22
Obrázek 4: Ilustrační obrázek facial recognition	34
Obrázek 5: Exploze po únosu letadel	36
Obrázek 6: Pyrotechnická prohlídka zavazadel	46
Obrázek 1: Hlídka ICP Ruzyně	49
Obrázek 2: Struktura ICP Ruzyně	50
Obrázek 3: Místa častého výskytu dronů.....	62

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Statistika protiprávních činů	31
Tabulka 1: Počet oznámení o výskytu dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha, v roce 2021	63
Tabulka 2: Počet oznámení o výskytu dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha, v roce 2022	63

Seznam grafů:

Graf 1: Časová četnost výskytu dronu	64
Graf 1: Procentuální zastoupení tazatelů podle pohlaví	65
Graf 2: Počet odpracovaných let na Letišti V. Havla Praha	66
Graf 3: Pracovní náplň	66
Graf 4:Znázorňuje počet odpovědí u jednotlivých problematických oblastí.....	67
Graf 5: Plnění povinností členských zemí Schengenského prostoru.....	67

Graf 6: Omezení prodeje alkoholu.....	68
Graf 7: Detekční kontroly Terminál 1	68
Graf 8: Úroveň spokojenosti spolupráce	69

Seznam použitých zkratek

ALEX	kódové označení pro přistání uneseného letadla na letišti
CCTV	bezpečnostní kamerový systém
EZR	Evropský zatýkací rozkaz
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
PATROS	Policejní evidenční systém osob v pátrání
PČR	Policie České republiky
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém

1 Úvod

V současné době se civilní letecká doprava stále více rozvíjí a modernizuje. Při porovnání letecké dopravy s ostatními druhy přepravy osob jednoznačně dominuje v rychlosti, efektivitě a bezpečnosti. V souvislosti s těmito výhodami tak stoupá poptávka po jejím využívání.

S celkovým rozvojem a zvyšující se oblibou ve využívání letecké dopravy konstantně stoupá i riziko spočívající v ohrožení ochrany bezpečnosti civilního letectví. Její ohrožení či provedení samotného útoku v letadle či na letišti je pro skupinu pachatelů velice lákavé. Následky těchto útoků bývají tragické. Důsledky mívají ekonomické dopady a dochází k ohrožení důvěry v zajištění bezpečnosti letecké dopravy. Zároveň se značnou medializací nabývá v podvědomí společnosti strach z radikálních skupin a jejich ideologií. Je tak plně na mezinárodních institucích a státních autoritách, aby se předcházelo těmto útokům a byla v co nejvyšší možné míře zajištěna ochrana bezpečnosti leteckého provozu. Z těchto důvodů se jedná o značně regulovanou oblast, která je upravována v rámci mezinárodních společenství a jednotlivých členských zemí.

Na nově vzniklé hrozby musí společnost neustále reagovat nalézáním nových ochranných mechanismů. Tato bezpečnostní opatření musí být zároveň plně v souladu s uznávanými hodnotami a společenskými normami. Při vytváření a uplatňování těchto regulí je potřeba, aby nedocházelo k zásahům do základních lidských práv a svobod, k ohrožení ochrany osobnosti či ochrany osobních údajů.

Cílem diplomové práce je rozbor mezinárodní, evropské i národní právní úpravy. U analýzy jednotlivých trestných činů jsou pro představu uvedeny skutečné případy protiprávního jednání.

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi širokou oblast, byly u jednotlivých právních úprav vybrány podstatné aspekty, které by měly poskytnout určitý obecný přehled dané problematiky. Diplomová práce neanalyzuje jednotlivé mezinárodní úmluvy či předpisy plně do hloubky, ale zkoumá zajištění bezpečnosti letecké dopravy jako systémový komplex ochranných mechanismů.

Pro správné vystižení podstaty jsou v teoretické části práce uvedeny nejdříve základní pojmy letecké dopravy. Mezi podstatné vymezené termíny patří letecká doprava, letiště, letecký dopravce či rozčlenění jednotlivých bezpečnostních prostor letiště. Navazující kapitolou je uvedení mimořádných hrozeb a aktuální problematické oblasti související s ohrožením leteckého provozu. Další kapitola analyzuje jednotlivé trestné činy.

V současné době se v boji s protiprávními činy klade důraz na prevenci. Proto jsou v teoretické části uvedena z celého výčtu základní bezpečnostní zabezpečení, která spočívají v monitoringu, detekci či analýze možných hrozeb na mezinárodním Letišti V. Havla Praha.

Pozornost je rovněž věnována jednotlivým mezinárodním úmluvám, které jsou následně převzaty a uzákoněny v národních předpisech.

V závěru teoretické části jsou evropské právní předpisy, české národní předpisy a interní předpisy Letiště V. Havla Praha.

Hlavním smyslem praktické části diplomové práce je porovnání aktuálních právních úprav se zjištěnými poznatky praktické povahy z provozu Letiště V. Havla Praha. Ke zjištění sporných oblastí jsou využity poznatky od zaměstnanců Letiště V. Havla Praha, policistů zaměstnaných na Inspektorátu cizinecké policie.

Účelem provedeného zkoumání a porovnání právních úprav je kriticky zhodnotit a uvést, zda těmito regulujícími nástroji dochází ke splnění efektivity a účelnosti při zajištění bezpečnosti letecké dopravy.

Cílem je rovněž zjistit, zda při plnění povinností bezpečnostní ostrahy Letiště V. Havla Praha či Policie ČR, jsou k dispozici potřebná oprávnění při řešení protiprávních jednání, která ohrožují chráněné zájmy a hodnoty společnosti.

V další části diplomové práce je souhrn nedostatků, které byly zjištěny výzkumem a jakým způsobem zvýšit efektivitu při ochraně bezpečnosti civilního letectví. V závěru praktické části jsou pak uvedeny náměty de lege ferenda.

2 Cíle práce a metodika

2.1 Cíle práce

Hlavním cílem práce je rozbor platné právní úpravy bezpečnosti civilního letectví a posouzení jejich možných změn z hlediska vyšší efektivity a funkčnosti při zajišťování bezpečnosti na letišti.

Dílčím cílem je komparace mezinárodních represivních smluv, analýza podstatných interních bezpečnostních předpisů a jejich implementace v praxi na Letišti Václava Havla.

Dalším dílčím cílem je identifikovat aktuální hrozby a rizika s aspektem na aktuální bezpečnostní praxi na mezinárodním letišti.

Bude provedeno vyhodnocení možnosti námětů de lege ferenda za účelem efektivnějšího zabezpečení bezpečnosti na letišti.

2.2 Metodika

Práce bude rozdělena na část teoretickou a praktickou. V teoretické části bude použita metoda rešerše odborné literatury k objasnění základních pojmů bezpečnosti letecké dopravy a metoda analýzy platných právních úprav, a to jak mezinárodních úmluv, tak i vybraných ustanovení českých právních předpisů v oblasti civilního letectví v ČR se zřetelem k zajištění jeho bezpečnosti. Bude pracováno také metodou výkladu práva u protiprávních činů v letecké dopravě. Metoda komparace bude provedena u aktuálních hrozeb a rizik bezpečnosti letišť.

V praktické části bude provedeno dotazníkové šetření a uskutečněny řízené rozhovory se zaměřením na právní úpravy a zajištění bezpečnosti na letišti. Respondenty tohoto výzkumu budou příslušníci Policie ČR, Inspektorátu cizinecké policie a zaměstnanci Letiště Václava Havla. Po následném vyhodnocení zjištěných empirických dat bude provedena syntéza získaných informací. V závěru praktické části budou uvedeny náměty de lege ferenda.

3 Teoretická východiska

3.1 Letecká doprava a její bezpečnost

V souvislosti s hospodářským, ekonomickým a politickým vývojem dnešní společnosti se zároveň rozvíjí dopravní infrastruktura. S přihlédnutím k celkové globalizaci je nezbytným aspektem tohoto vývoje letecká doprava, která je nejrychlejší, nejpohodlnější a nejbezpečnější dopravní prostředek. Leteckou dopravu tak lze charakterizovat jako jeden z nejefektivnějších způsobů dopravy přispívající k ekonomickému a společenskému rozvoji. Je tudíž tak nezbytnou povinností každé moderní společnosti, aby zaručila bezpečnost letecké dopravy. Ačkoliv se jedná o široké spektrum nástrojů a oblastí zodpovědnosti, je závazkem každého státu, aby zaručil bezpečnost na úseku provozu civilního letectví.¹ Jednu z podstatných funkcí má veřejná správa, která tento obsáhlý systém v České republice spravuje prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a Úřadu pro civilní letectví ČR.

Stav bezpečnosti k jakémukoliv objektu lze charakterizovat jako ochranu společensky uznávaných hodnot a zájmů. Zároveň rizika, která ohrožují hodnoty a zájmy, jsou co nejvíce eliminovány a společnost k tomu disponuje účinnými nástroji. Uvedené prostředky na potenciaální či stávající rizika chráněný objekt přijímá a současně v rámci působení spolupracuje.²

Bezpečnost letecké dopravy se člení na dvě části safety a security. Safety management system³ „*jsou celosvětově uznávané standardizované zásady, které se týkají řízení bezpečnostních rizik, zajištění účinných kontrol a dalších kritických oblastí v leteckém průmyslu.*“⁴ Podle mého názoru se tak jedná se o soustavu vzájemně propojených postupů či nástrojů, které mají za úkol chránit civilní letectví, ať už před neúmyslnými či nedbalostními pochybeními jednotlivců, systémovým selháním bezpečnosti letiště či techniky.

Oproti tomu program security management systém⁵ je zaměřen na zabezpečení letecké dopravy, ať už interními, národními či mezinárodními předpisy.⁶ S těmito bezpečnostními opatřeními se setká každý cestující v letecké dopravě. Security control je systém, který zahrnuje: „*detekční kontrolu osob či zásilek, kontrolu dokladů, identifikaci vysoce rizikových cestujících, ale i sdílení informací mezi subjekty podílející se na bezpečnosti civilního letectví.*“⁷ Tyto strategické cíle zabezpečuje Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).⁸

Rozdělení dvou výše uvedených bezpečnostních oblastí v civilním letectví přispívá k lepšímu pokrytí zjištěných nedostatků a chyb. Zjištěné negativní skutečnosti při působení programů: safety a security se následně odstraňují či eliminují. Rovněž zde můžeme reagovat

¹ ŠČUREK Radomír a Daniel MARŠÁLEK Režimová a administrativní ochrana civilního letiště Brno 2014, str. 5-7

² ZEMAN Petr, ed. Česká bezpečnostní terminologie: výklad základních pojmů. Brno 2002, str. 11-14

³ Safety management system – zabezpečuje způsob, jak rozpoznávat možná rizika, tato nebezpečí analyzovat, kontrolovat a regulovat

⁴ Federal Aviation Administration, ICAO, *Systém řízení bezpečnosti* [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/about/initiatives/sms/explained>

⁵ Security control systém – bezpečnostní řídicí systém, jehož účelem je snížení rizika vzniklého nebezpečí, a aplikace potřebných opatření, jejichž použitím by snížila následky vzniklého nebezpečí na přijatelné úrovni

⁶ Security | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné z [www: https://www.prg.aero/security](http://www.prg.aero/security)

⁷ Civil Aviation Organization, Sekce politika bezpečnosti v letectví [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné z: <https://www.icao.int/security/Pages/default.aspx> Home.

⁸ ICAO – International Civil Aviation Organization – je mezivládní organizace, která koordinuje mezinárodní civilní letectví, hlavním účelem je dohled nad aktuálními problémy civilního letectví v oblasti ekonomické či bezpečnostní. Mezinárodní organizace svým působením udržuje rovný přístup všem subjektům v letecké dopravě, dále koordinuje plynulost a spolupráci mezi jednotlivými členskými státy, provozovateli letišť či leteckými dopravci. Dohlíží nad dodržováním standardů a předpisů v leteckém provozu. [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné z [www: https://www-icao](http://www.zdroj: https://www-icao)

int.translate.google.com/translate?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=cs&_x_tr_hl=cs&_x_tr_pto=sc

na aktuální problémy, které nelze dopředu předvídat. Z praxe mohu konstatovat, že při kontrolách bezpečnostních postupů uvedených oblastí jsou zjišťována selhání lidského faktoru, nežli systémové chyby či technické nedostatky.

3.1.1 Letecký dopravce

Podle definice v ustanovení § 2, odst. 10 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, se leteckým dopravcem rozumí: „*osoba oprávněná provozovat obchodní leteckou dopravu na základě licence nebo jiného obdobného oprávnění*“.⁹ Podle mezinárodních dohod členských států je v povinnosti každého provozovatele letiště, aby vypracoval, zachovával a především uplatňoval bezpečnostní program letiště.¹⁰ Tento subjekt má tak za povinnost zabezpečit ochranu a minimalizovat rizika, která by narušovala leteckou dopravu osob, zavazadel či zboží. Zde můžeme říci, že stát přenáší značnou část povinností zabezpečující ochranu na soukromé subjekty.

Na základě ustanovení § 85m zákona o civilním letectví každý provozovatel letiště disponuje bezpečnostním programem letiště.¹¹ Právní předpisy v letištním řádu opravňují provozovatele efektivně využívat tato oprávnění, jak vůči cestujícím, tak i vůči vlastnímu či cizímu personálu. V zákoně o civilním letectví jsou provozovatelům stanoveny pravomoci vůči cestujícím či zaměstnancům, kteří nerespektují vnitřní předpisy.¹² V rámci Letiště V. Havla Praha jsou pravidelně prováděny kontroly, které testují zaměstnance letiště, zda dodržují bezpečnostní postupy, ať už při kontrolách či při preventivní působení. Audity jsou prováděny jak figuranty, které používá provozovatel letiště, tak i státními zaměstnanci z Úřadu pro civilní letectví ČR. Ačkoliv by měly být tyto kontroly těsně před provedením vždy nahlášeny Policii ČR (dále jen PČR), stává se poměrně často, že uvedené bezpečnostní testy nejsou ohlášeny a bývají bezdůvodně aktivovány zasahující složky. Ohlášení bezpečnostních testů¹³ se provádí pouze na základě ústní domluvy mezi kontrolními agenty a PČR. V této oblasti by tak bylo potřeba vydat interní předpisy, které by ustanovily závazné postupy pro všechny subjekty.

⁹ § 2, odst. 10, zákona č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰ Bezpečnostní program letiště: „*V tomto programu se popíše metody a postupy, kterými se musí provozovatel letiště řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy členského státu, v němž se letiště nachází*“. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, čl. 12

¹¹ § 85m zákon č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů
Bezpečnostní program letiště

„(1) Provozovatel letiště nesmí provozovat letiště bez schváleného bezpečnostního programu letiště podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³). Bezpečnostní program letiště schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště, jejíž přílohou je bezpečnostní program letiště; tuto žádost může podat i žadatel o povolení provozovat letiště současně se žádostí o povolení provozovat letiště.“

¹² Podle Zákona o civilním letectví číslo 49/1997 Sb., § 85c - Příkazy k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy
„(1) Fyzické a právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy jsou za tímto účelem v místech sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy oprávněny vydávat fyzickým osobám, které do těchto míst vstupují nebo se tam zdržují, příkazy; přitom jsou povinny dbát toho, aby příkazy byly přiměřené jejich účelu. Příkazem se rozumí ústní nebo písemný pokyn vyzývající k tomu, aby se osoba, vůči které pokyn směřuje, chovala způsobem stanoveným tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, nebo aby se zdržela jednání, které tento zákon nebo přímo použitelný předpis Evropské unie upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy zakazuje, případně aby místo sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy neprodleně opustila.
(2) Fyzické osoby, vůči kterým příkaz směřuje, jsou povinny se jím řídit.“

¹³ Bezpečnostní test – jedná se o činnost, kterou provádí bezpečnostní kontrolor, u detekčních prohlídek či bezpečnostních vstupů. Bezpečnostní pracovník či figurant se se snaží skrytě pronést do neveřejných prostor zakázané předměty (zbraň, nástražný výbušný systém, nůž), případně se pohybuje v zakázaných prostorech bez oprávnění či se pokusí dostat se svým vozidlem a skrytým nákladem k letištním plochám.

3.1.2 Letiště

V rámci prostorového pojetí letiště se jedná o obsáhlou soustavu objektů a prostranství, které poskytují komplexní služby pro letový provoz. „*Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím*“.¹⁴ Utřídění prostoru a objektů letiště upravuje bezpečnostní předpis civilního letectví L 17 hlava 3 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, článek 4.

Letiště se rozdělují podle vnitrostátních a mezinárodních leteckých linek.¹⁵ V případě Mezinárodního letiště Václava Havla tento objekt rovněž slouží jako státní hranice, kde je umožněn vstup či výstup na území České republiky.

3.1.3 Terminál

„*Terminál je letištní budova, která je určena k odbavování cestujících, kteří využívají leteckou dopravu. Terminály jsou rozděleny podle cílových destinací jednotlivých letů.*“¹⁶

Letiště Václava Havla Praha (dále jen L.V. Havla Praha) má v současné době celkem 4 terminály. Terminál 4 je určen pro státně důležité lety, terminál 3 je určen jak pro státně důležité lety, tak i pro soukromou a nákladní dopravu.

Terminály 1 a 2 jsou určeny pro odbavení veřejnosti. Na mezinárodním letišti, na němž se na mezistátních letech odbaví alespoň 5000 osob v kalendářním roce, musí jeho provozovatel přijmout provozně technická opatření k oddělení cestujících na vnějších letech od ostatních cestujících.¹⁷ Z tohoto důvodu jsou na terminálech odděleny toky cestujících se schengenskými a tzv. non schengenskými leteckými linkami.

Terminál 1 je určen pro přílety a odlety mimo schengenských letů, tj. jedná se o hraniční přechod, který je určen pro překročení vnějších hranic.¹⁸ Terminál 2 je určen pro schengenské lety mezi jednotlivými členskými státy. V rámci ČR se jedná o vnitřní hranici států Schengenského prostoru.

¹⁴ §2, odst. 7 zákona o civilním letectví (č. 49/1997 Sb.), zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

¹⁵ (1) Letiště se rozdělují

a) podle vybavení, provozních podmínek a základního určení na letišti

1. vnitrostátní, jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice České republiky, a letů, při nichž není překročena vnější hranice (o) (dále jen „vnitřní lety“),

2. mezinárodní, jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu § 24, odst.1.písm.a) Zákon o civilním letectví (zákon č. 49/1997 Sb.)

¹⁶ Slovník pojmů na letišti. Studium v Austrálii, víza do Austrálie, práce v Austrálii [online]. [cit. 24.02.2022]. Dostupné z: <https://www.australieinfo.cz/slovník-pojmu-na-letisti>

¹⁷ „Bezpečnostní podmínky pro mezinárodní letiště:

(2) Na mezinárodním letišti, na němž se na vnějších letech odbaví alespoň 5000 osob v kalendářním roce, musí jeho provozovatel a) přijmout provozně technická opatření k oddělení cestujících na vnějších letech od ostatních cestujících,

b) vytvořit podmínky k provádění hraniční kontroly, včetně podmínek k provádění kontroly na vnitřních letech v případě dočasného znovuzavedení ochrany vnitřních hranic³), a

c) zajistit místnost pro cizince, kterým byl odepřen vstup na území České republiky.“

¹⁸ § 5, odst. 2 zákona č. 191/2016 Sb., o ochraně státních hranic

¹⁸ § 2, odst. 1, písm. b), zákona č. 191/2016 Sb., o ochraně státních hranic

Obrázek 1: Odletová hala Terminál 1



Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/letiste-vaclava-havla-praha-uedlo-do-zkusebniho-provozu-nove-stani-pro-dalkova-letadla>

I přes závazné podmínky mezi členskými státy v rámci Schengenského prostoru se na vnitřních hranicích provádějí namátkové kontroly. Aktuálně se tyto dohledy provádějí při příletů z Řecka, u státu non-schengen jsou to pak přílety z Turecka. Zde jsou osoby kontrolovány už při samotném výstupu z letadla při vstupu do vyhrazeného prostoru letiště.¹⁹ Ačkoliv vlivem Covidu 19 docházelo v posledních dvou letech k poklesu letových linek, toto se neprojevilo ve snížení počtu osob, které formou letecké dopravy neoprávněně migrovaly na území ČR. Migrující osoby se snaží dostat na území ČR především paděláním cestovních dokladů. Jedná se o pozměnění fotografie v originálním dokladu, kompletním padělkem dokladu nebo se snaží migrovat tzv. na podobu. Osoba neoprávněně vnikne na území s originálním dokladem bez úprav, avšak spoléhá na svou podobu obličeje se skutečným majitelem dokladu.

3.2 Členění bezpečnostních zón

Z hlediska stanovení bezpečnostních prostorů se terminály rozdělují na tři hlavní části: veřejný prostor letiště, neveřejný prostor letiště a vyhrazený bezpečnostní prostor. Objekt terminálu slouží k propojení veřejného a neveřejného prostoru letiště.²⁰

3.2.1 Veřejný prostor letiště

Veřejný prostor letiště je provozovatelem vyhrazená ta část, „*letiště, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti*“.²¹ Na tuto část se za běžného stavu nevztahují žádná mimořádná bezpečnostní opatření. Prostor je pouze monitorován bezpečnostními složkami. Osoby jsou však v těchto prostorech povinny dodržovat provozní řád letiště, v případě porušení interních či jiných právních předpisů

¹⁹ Statistický nárůst je v oblasti nelegální migrace přes vnější schengenskou hranici letiště Ruzyně, kde bylo zjištěno celkem 503 osob, tj. o 164 více než v roce 2018. Zhruba každý čtvrtý pak předložil při kontrole padělaný nebo pozměněný cestovní doklad. U většiny nelegálních je cílovou zemí Spolková republika Německo či státy severní Evropy. Nelegální migrace na území České republiky za rok 2019 - Policie České republiky. *Policie České republiky* [online]. [cit. 24.02.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nelegalni-migrace-na-uzemi-ceske-republiky-za-rok-2019.aspx>

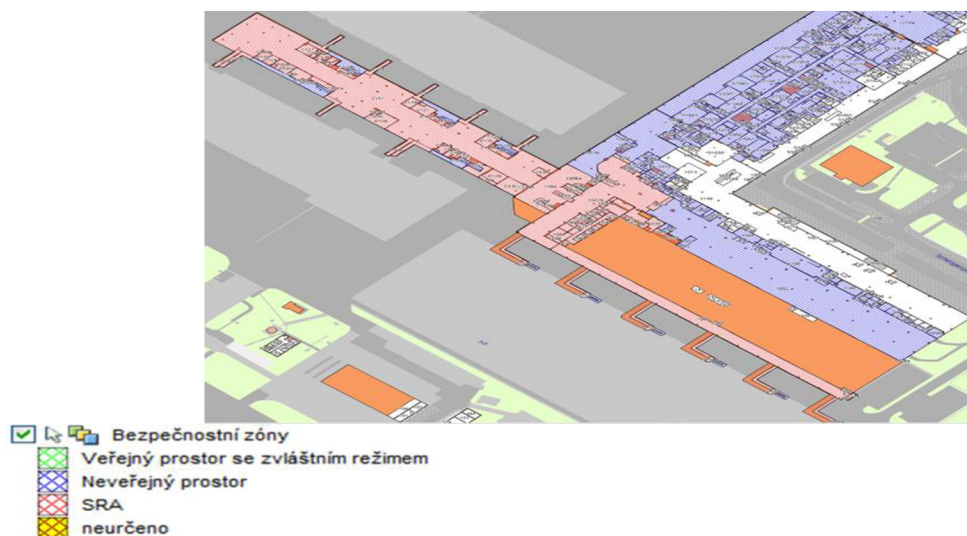
²⁰ § 5 odst. 1 zákona č. 191/2016 Sb., o ochraně státních hranic

²¹ Letecká informační služba ČR, Předpisy. L-17. Řízení letového provozu ČR. Praha 2018 hl.1

Ize tyto osoby vykázat.²² Předmětem těchto právních úprav je stanovení podmínek pro vstup, pohyb a užívání, zároveň jsou zde stanovena práva a povinnosti osob pohybujících se v prostorách letiště.

K ochraně veřejného prostoru letiště se vztahuje i ustanovení § 31 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, které opravňuje provozovatele letiště k vydávání příkazů: cestujícím, provozovatelům leteckých společností, leteckému provozu a ostatním osobám, které se účastní na provozu letiště, k zajištění bezpečnosti letiště.²³

Obrázek 2: Bezpečnostní zóny Terminál 2



Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z:

https://www.mzv.cz/jnp/cz/o_ministerstvu/organizacni_struktura/diplomaticky_protokol/x11_rezim_pohybu_na_letisti_vaclava_havla.html

3.2.2 Neveřejný prostor letiště

Podle předpisu L17, hlava 1 se jedná o „*provozovatelem letiště určenou neveřejnou část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován*“.²⁴ Tato místa slouží k odbavování letadel, cestujících, zavazadel či zboží a další činnosti související s provozem letecké dopravy letiště.

Na základě kontrolovaných vstupů byl vydán Vstupní řád letiště, který explicitně upravuje vstup do neveřejných prostor letiště.²⁵ V uvedených bezpečnostních zónách má také provozovatel více možností zasáhnout do práv a povinností cestujících.

²² Bezpečnostní pravidla | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. [online]. [cit. 24.02.2022]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/security>

²³ § 31 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

²⁴ Letecká informační služba ČR, Předpisy. L-17. Řízení letového provozu ČR. Praha 2018 hl.1

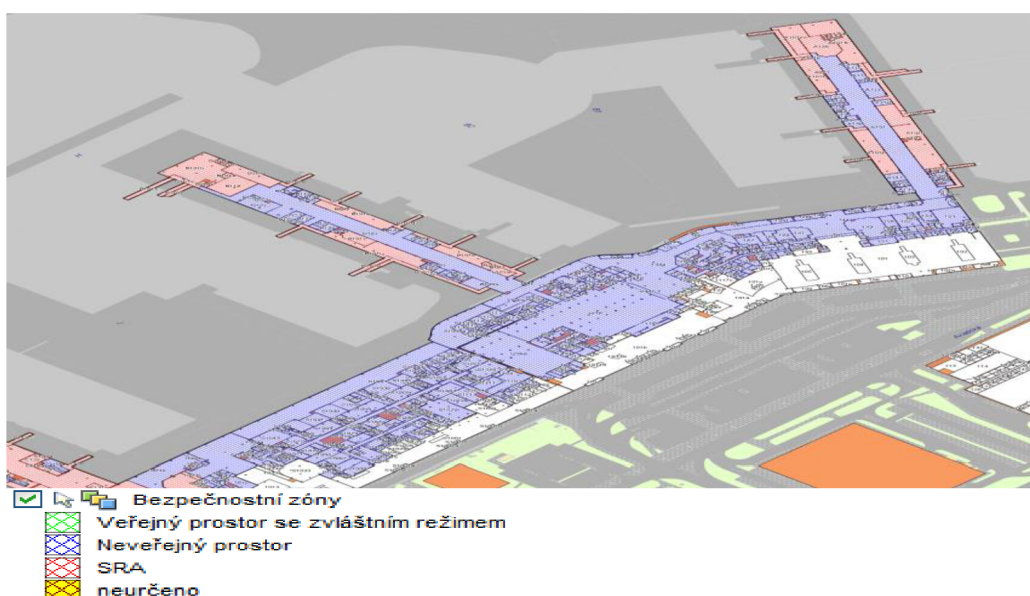
²⁵ § 85c zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví *Příkazy k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy*

(1) *Fyzické a právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy jsou za tímto účelem v místech sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy oprávněny vydávat fyzickým osobám, které do těchto míst vstupují nebo se tam zdržují, příkazy; přitom jsou povinny dbát toho, aby příkazy byly přiměřené jejich účelu.*

3.2.3 Vyhrazený bezpečnostní prostor

Vyhrazený bezpečnostní prostor letiště tzv. SRA (Security Restricted Area), je zóna pro pohyb cestujících mezi detekční kontrolou a odletem letadla. Předmětná „*oblast za běžných podmínek zahrnuje, mezi jiným, všechny prostory pro odlet cestujících mezi místem detekční kontroly a letadlem, rampu...*“²⁶. Do těchto prostor dále spadají: objekty třídíren, nakládky zavazadel či poštovní a technické servisní prostory. Každá osoba, která vstupuje do těchto prostor, musí mít palubní lístek či identifikační průkaz. Při vstupech do těchto prostor se provádí bezpečnostní kontrola za účelem odhalení zakázaných předmětů.

Obrázek 3:Bezpečnostní zóny Terminál 1



ZDROJ: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z:

https://www.mzv.cz/jnp/cz/o_ministerstvu/organizacni_struktura/diplomaticky_protokol/x11_rezim_pohybu_na_letisti_vaclava_havla.html

3.3 Mimořádné události

3.3.1 Úvod

Následující subkapitola je zaměřena na mimořádné události, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a často bývají těžko předvídatelné či neočekávané. Členění jednotlivých jevů je uvedeno jak v rovině teoretické, tak i následné praktické příklady, které se vyskytují v provozu L.V. Havla Praha.

²⁶ Letecká informační služba ČR, Předpisy. L-17. Řízení letového provozu ČR. Praha 2018 hl.1

3.3.2 Mimořádné události

Podle § 2, odst. 1, písm. b) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, o změně některých zákonů je „*mimořádnou událostí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací*“²⁷ V případě této krizové situace se jedná o závažné narušení funkčnosti určitého systému, kdy je potřeba u příslušných subjektů včasná a adekvátní reakce. Hlavním úkolem dotyčných subjektů je tak chránit ohrožené zájmy a hodnoty společnosti, jako jsou: životy, zdraví či škoda na majetku. Mimořádná událost je následkem hrozby, která vzniká na základě úmyslného jednání jedince, skupiny či vlivem působení důsledku neintencionálního rizika.²⁸

Mezi základní mimořádné události patří požáry, letecké nehody, ekologická havárie, organizovaná protiprávní činnost.²⁹ Podle Důvodové zprávy můžeme uvést, „*že mimořádnou událost lze řešit standardním způsobem.*“³⁰

Mimořádné události, které se udály na L.V. Havla Praha jsou drobné nehody letadel, ke kterým dochází při pojezdech letadel či drobné kolize s technickými vozidly. Mezi tyto události se řadí i bezpečnostní incidenty spočívající ve vnesení zakázaných předmětů do vyhrazených prostor či neoprávněný vstup osoby bez kontroly do neveřejné části letiště.

3.3.3 Výskyt dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha

Mezi další mimořádné události se řadí let v řízeném vzdušném prostoru bezpilotního prostředku. Se stoupající oblibou dronů vzrůstá i počet neoprávněných letů v blízkosti letiště. Od roku 2020 platí nová evropská pravidla³¹, která se týkají především registraci dronu, avšak neregulují jejich provoz v řízeném ochranném vzdušném prostoru.

Byla by potřeba nová regulace, která by upravovala podmínky používání bezpilotní prostředků v blízkosti letiště. V současné době se v konkrétním případě, kdy se dron používá u letiště, řeší případ podle leteckého předpisu L2, kdy „*Provoz bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla nesmí být prováděn v zakázaných, nebezpečných a jiným uživatelem aktivovaných omezených, rezervovaných a vyhrazených prostorech s výjimkou, kdy tak povolí ÚCL.*“³² Tento předpis je však všeobecný a nedefinuje přesná pravidla k vymezení používání dronů v blízkosti letiště.

Letiště V. Havla Praha neposkytuje bližší informace k systému, který používá k detekci dronů. Bylo pouze oznámeno, že od roku 2019 používá zabezpečení na podkladě systému soustavy C UAS. Hlavním účelem tohoto komplexního zabezpečení je detekování dronů v dané oblasti s poskytnutím jeho lokalizace a základních informací o bezpilotním prostředku případně registrovaném majiteli.

²⁷ § 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému

b) mimořádnou událostí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací, § 2, odst. písm. b) Zákon o integrovaném záchranném systému

²⁸ ZEMAN Petr, ed. Česká bezpečnostní terminologie: výklad základních pojmů. Brno 2002, str.58

²⁹ Mezi vznikající mimořádné události v rámci letiště patří: pokus o neoprávněný vstup do SRA zóny, pokus o úmyslný vstup bez kontroly do neveřejných prostor, střet dvou letadel při pojiždění po ploše, fyzické napadení policisty či ostrahy letiště, propadnutí střechy Terminálu 1 vlivem nepříznivého počasí, vjezd s vozidlem do dráhy mezi letadlo a navádějící vozidlo letiště tzv. „Follow me“

³⁰ Důvodová zpráva k § 2 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

³¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 947/2019, čl. 11, ust. bod 4

³² Doplňek X, letecký předpis L2, ust. bodu 7.4

3.4 Protiprávní činy proti civilnímu letectví

3.4.1 Úvod do problematiky

Tématem této kapitoly jsou protiprávní činy ohrožující bezpečnost civilního letectví. Právní rámec civilní letecké ochranné bezpečnosti měl ve svých počátcích spíše reaktivní charakter, kdy až na základě protiprávních jednání byly přijaty nezbytné bezpečnostní předpisy. V současné době lze označit přístup k této problematice jako proaktivní, neboť je k této oblasti přistupováno cíleně a aktivně. Jedná se o záměrné aktivní vyhledávání kritických a slabých míst dané problematiky a následným nalezením možného opatření. Níže je uveden výklad podstatných jednotlivých protiprávních činů uvedených v trestním zákoníku.

3.4.2 Jednotlivé protiprávní činy

Tématem následující subkapitoly je interpretace zásadních protiprávních činů, kterými lze ohrozit bezpečnost v civilní letecké dopravě. První základní úmluvou, která se týká nezákonných činů zasahujících do oblasti civilního letectví, je Tokijská úmluva, která byla podepsána v roce 1963 v Tokiu pro „*boj s nezákonnými činy proti civilnímu letectví*“.³³ Tyto činy byly poté ustanoveny do českého právního řádu.

Mezi současné mimořádné protiprávní jednání ohrožující civilní letectví patří terorismus, extremismus a organizované zločiny. Z praxe můžeme uvést, že uvedené komplikovanější formy kriminality se zpravidla vzájemně prolínají. Podle mého úsudku tak v předmětných skutcích často dochází k vzájemné pluralitní trestné činnosti. Jednoznačně můžeme souhlasit s Píknou, který uvádí, že mezinárodní organizovaný zločin se stále více internacionalizuje a specializuje.³⁴ V kontextu s těmito společensky nežádoucími činy je potřeba uvést především novelu zákona č. 455/2016 Sb., která reflektovala na požadavek mezinárodní mezivládní organizace FATF³⁵, aby Česká republika důsledněji bojovala s terorismem a jeho podporou.³⁶ V níže uvedených subkapitolách jsou skutkové podstaty trestných činů, které ohrožují bezpečnost civilního letectví.³⁷

3.4.3 Terorismus

Protiprávní čin teroristický útok a jeho skutková podstata je poměrně novým skutkem v trestním zákoně. Jeho zakotvení bylo zavedeno do trestního zákoníku novelou č. 537/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Právní úprava tohoto trestného činu byla uvedena z důvodu kompatibility a sblížení zákonů a jiných právních předpisů členských států Evropské unie a České republiky. Uvedené změny byly uzákoněny především v souvislosti s teroristickými útoky v roce 2001 v USA a následujícími teroristickými činy.

³³ Vyhláška č. 102/1984 Sb.,

³⁴ PÍKNA, Bohumil. *Vnitřní bezpečnost v právu a politice Evropské unie*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2019. ISBN 978-80-7380-783-2. s. 301

³⁵ FATF - Financial Action Task Force – hlavní úlohou mezivládní organizace je vytvoření politických podmínek pro prosazování legislativní reformy týkající se financování terorismu

³⁶ ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRÍVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8, e-kniha. §1, úvod.

³⁷ § 13 *Trestný čin: (1)* Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. Trestní zákoník

Aby se však právní úprava dostala do současné podoby, prošla řadou změn. V kontextu s právním vývojem terorismu je třeba uvést trestní zákon č. 140/1961 Sb., ve kterém byly zpočátku uvedeny osnovy ustanovení teror, záškodnictví či sabotáž.³⁸ Další významná změna týkající se trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byla provedena novelou zákona č. 455/2016 Sb., která ustanovila další trestné činy: teroristická skupina, financování terorismu, podpora a propagace terorismu a vyhrožování teroristickým trestným činem.³⁹

Podle mého názoru můžeme konstatovat, že trestně právní legislativa České republiky následuje celosvětový trend. S přihlédnutím k závazkům států plynoucí ze společenství Evropské unie je tak patrná společná snaha o co největší vzájemnou spolupráci v oblasti terorismu.

K samotnému vymezení protiprávních jednání terorismu se do současné doby nepodařilo nalézt přesnou a adekvátní definici uvedeného pojmu. Podle mého názoru je výstižná definice M. Pikny, který uvádí, že „*terorismus je metoda vzbuzování strachu prostřednictvím opakovaných násilných aktů, vykonávaných tajnými nebo polo tajnými jednotlivci, skupinami či státními orgány z idiosynkratických, kriminálních nebo politických důvodů, přičemž na rozdíl od atentátu nejsou přímé oběti násilí pravým terčem teroru.*“⁴⁰

Na čem se snad všichni autoři současné literatury v oblasti terorismu shodnou je, že se jedná o promyšlené, jakékoliv použití násilné síly, vedené za účelem spočívajícím v prosazování politických cílů radikálního uskupení: náboženské, politické, ekologické, nacionalistické, zaměřené proti nezúčastněným osobám.

Faktem zůstává, že podle Jelínka definice teroristického útoku „*náleží k těm definicím, které se snaží pojem terorismu vyjádřit nikoliv obecně, určitou definicí, ale popisem jednotlivých znaků, které terorističtí pachatelé používají*“.⁴¹

Terorismus má mnoho významů a nejednotných definic, které v řadě případů ztěžují účinnou reakci proti tomuto spáchání. V kontextu s terorismem je třeba uvést, že v žádném českém právním řádu není uvedena jednoznačně uznávaná definice. Vzhledem k množství možných vymezení terorismu je podle mého názoru nejpragmatičtější omezit se na hlavní klíčové znaky: použití síly za účelem prosazení cílů a zviditelnění se za účelem vyvolání obav společnosti.

Typové znaky skutkové podstaty

Objektem trestného činu jsou ústavní zřízení, obranyschopnost republiky, základní politická, hospodářská nebo sociální struktura republiky. V tomto obligatorním prvku je obsažena ochrana života, zdraví, osobní svoboda či majetek. Ochrana se podle tohoto ustanovení rovněž vztahuje jak na Českou republiku, tak i na mezinárodní organizace a další státy.⁴²

Objektivní stránka skutkové podstaty obsahuje hned dvě základní skutkové podstaty. Dotyčný znak trestného činu spočívá v násilném jednání, které způsobuje smrt či zásadní poškození zdraví člověka. Zmíněné jednání může rovněž spočívat v útoku na majetek, veřejnou dopravu či informační a telekomunikační zdroje.⁴³ Po té skutková podstata spočívá v podpoře takového jednání, ať už finanční, materiální nebo jiné subvencí.

Osobou pachatele může být kdokoliv, kdo splňuje shora uvedené záměrné jednání, směřující k poškození chráněných hodnot.⁴⁴

³⁸ § 19 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, [online]. [cit. 22.03.2022]. Dostupné z:

<https://www.aspi.cz/products/lawText/1/30138/1/2?vtextu=trestn%C3%AD%20z%C3%A1kon#lema0>

³⁹ § 312 zákon č. 455/2016 Sb., změna trestního zákoníku [online]. [cit. 22.03.2022]. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/1/87641/1/2>

⁴⁰ PIKNA, Bohumil. Vnitřní bezpečnost v právu a politice Evropské unie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2019. ISBN 978-80-7380-783-2. s. 403

⁴¹ JELÍNEK, Jiří. *Terorismus - základní otázky trestního práva a kriminologie*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-256-1 s.33

⁴² § 311 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRÍVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁴³ § 311 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRÍVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁴⁴ § 311 zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Subjektivní stránka „vyžaduje úmysl orientovaný na poškození ústavního zřízení nebo obranyschopnost republiky“⁴⁵
Konkrétní znak skutkové podstaty zahrnuje i pohnutku, která se zakládá na vyvolání strachu, obav či nepokojů veřejnosti.

Dále lze souhlasit s Engelmannelm, že trestněprávní úprava stanovuje podmiňujícím použití vyšší trestní sazby na dvanáct až dvacet let nebo výjimečného trestu v případě, jestliže pachatel spáchal teroristický útok jako člen organizované skupiny.⁴⁶

Vzhledem k závažnosti nebezpečnosti pachatele se jedná o mimořádné nejvyšší možné formy trestu českého právního řádu. V České republice naštěstí nebyl spáchán teroristický útok, který by měl za následek ztrátu na životech. Je však správné, že se uvedené ustanovení v takovém rozsahu věnuje terorismu a minimalizuje tím možné nedostatky. Faktem zůstává, že řada nedostatků se může projevit až při samotném řešení této události.

Teroristický útok v ČR

V České republice byl v roce 2019 odsouzen pro spáchání zvláště závažného zločinu teroristického útoku podle § 311 odst. 1 písm. g) tr. zákoníku č. 40/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů, sedmdesátiletý muž, který v roce 2017 s úmyslem vyvolat strach mezi občany skácel dva stromy na kolejiště a způsobil dvě dopravní nehody vlaků. Na místě zanechal dopis psaný latinkou s výhrůžným islamistickým textem, aby odpovědnost za útoky na vlaky byla přisuzována imigrantům vyznávající džihádistický islám. Muž dále na různých místech v České republice roznášel letáky či zasílal do televizních společností dopisy, které měly vypadat, jako by je psal terorista a vyhrožoval útokem vůči České republice.⁴⁷ Obžalovaný příznivec hnutí Svoboda a přímá demokracie byl odsouzen trestem odnětí svobody v délce čtyř let nepodmíněně. Odsouzenému byla nařízena ambulantní psychiatrická léčba. Ačkoliv se nejedná o teroristický útok, jehož následky by vzbudily značné obavy u veřejnosti, odsouzený jednoznačně splnil všechny znaky skutkové podstaty trestného činu teroristického útoku.

§ 290 trestního zákoníku - Získání kontroly na vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou

Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou

(1) Kdo na palubě vzdušného dopravního prostředku, civilního plavidla nebo na pevné plošině na pevninské mělčině v úmyslu získat nebo vykonávat kontrolu nad tímto vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem nebo pevnou plošinou,

a) užije proti jinému násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí,

b) vyhrožuje jinému usmrčením, ublížením na zdraví nebo způsobením škody velkého rozsahu, nebo

c) zneužije bezbrannosti jiného,

bude potrestán odnětím svobody na osm až patnáct let nebo propadnutím majetku.

(2) Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem, popřípadě vedle těchto trestů též propadnutím majetku bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou ujmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt, nebo

b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

(3) Příprava je trestná.⁴⁸

⁴⁵ § 311 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRIVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁴⁶ ENEGELMANN Jan, *Poradce 5-7, 24 ročník, Trestní zákoník, trestní řád*. Praha: PORADCE 2019. 978-1-211-24302-8 s.280-281

⁴⁷ Rozsudek Krajského soudu v Praze *Aktuality - Portál justice* [online]. [cit. 24.03.2022]. Dostupné z: <https://www.justice.cz/documents/17929/1858556/Si+15-2019+p%C5%99%C3%ADloha.pdf/7f8672e0-4093-4621-b05d-c7079b40d0d9>

⁴⁸ § 290 zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Typové znaky skutkové podstaty

Objektem chráněným u trestného činu je zajištění bezpečnosti nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou.⁴⁹

Objektivní stránka této skutkové podstaty spočívá v tom, že pachatel užije proti jinému násilí, pohrůžky nebo vyhrožuje usmrcením, ublížením na zdraví nebo způsobením škody velkého rozsahu, případně zneužije bezbrannosti jiného⁵⁰.

Subjektivní stránka spočívá v úmyslném jednání zmocnění se takového dopravního prostředku.

Subjektem může být kterákoli fyzická osoba, oproti tomu pachatelem nemůže být právnická osoba

Tento protiprávní akt participačně související s terorismem byl kodifikován v Haagské úmluvě, která vznikla jako reakce na časté únosy civilních letadel. Členské státy se touto úmluvou zavazují, „že pro tento trestný čin stanoví přísné tresty“.⁵¹ Rovněž byl únos s platností této úmluvy kvalifikován jako trestný čin, jehož pachatel dle zákonného principu „*dedere aut punire*“ musí být potrestán nebo musí být vydán k trestnímu stíhání.⁵²

Protiprávní získání kontroly nad vzdušným prostředkem se též označuje jako letecké pirátství, jednání pachatelů spočívá v násilném získání kontroly nad letadlem, například vyhrožování nástražným výbušným systémem.

V případě trestného činu podle § 290 „*jedná pachatel v úmyslu získat nebo vykonávat kontrolu nad dotýčným dopravním prostředkem (tj. ovládat jej)*“.⁵³ Trestný čin je dokonán tím, že se zmocní dopravního prostředku v úmyslu zavléčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny nebo jej neoprávněně užije. V tomto případě není potřeby, aby takový dopravní prostředek byl skutečně do ciziny zavléčen.

Zpráva k případu použití letadla jako zbraně

Jako reakce na teroristické útoky v roce 2001 v USA byl vydán Ministerstvem obrany ČR plán, který řeší postup Armády ČR v případě takové události. V případě dvou výše uvedených trestných činů, kdy se teroristé zmocní letadla ve vzduchu, nastává otázka, jak ochránit rukojmí v letadle a zároveň zabránit ztrátám na životech v případě použití letadla jako zbraně. V této otázce nelze plně souhlasit s usnesením Ministerstvem obrany ČR č. 1044/2001, které upravuje postup „*Použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku*“.⁵⁴ Tuto problematiku je potřeba více analyzovat a navrhnout přijatelnější způsoby, jak danou událost řešit. V České republice prozatím nenastala situace, kdy by muselo být použito vojenské zbraně proti civilnímu letadlu, aby se zabránilo větším následkům. Rovněž tak právní řád České republiky výlučně neřeší uvedenou otázku. Ačkoliv bylo vydáno uvedené usnesení, toto nebylo zakotveno do právních úprav České republiky. V případě vzniku této mimořádné situace tak neznamená zákaz použití zbraně proti civilnímu letectví, ale ani povolení použití vojenských letadlových zbraní proti civilnímu letadlu. Při rozhodnutí, jak ve věci postupovat, by se tak muselo postupovat podle aktuální situace a jejích rizik.

⁴⁹ § 292 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRIVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁵⁰ FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné*. Ostrava: Key Publishing, 2015. Právo (Key Publishing). ISBN 9788074182259.s. 112

⁵¹ Čl. 2 Vyhláška č. 96/1974 Sb.

⁵² Čl. 4 Vyhláška č. 96/1974 Sb.

⁵³ § 292 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRIVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁵⁴ Postup při únosu civilního letadla je stanovený tak, že k letadlu jsou vyslány stíhací letouny Armády ČR, po identifikaci letadla se snaží navázat spojení s posádkou letadla. V případě, že nereaguje, pokusí se armádní stíhací letouny různými manévry přinutit posádku civilního letadla přistát. V případě opakovaných neúspěchů a zjištění, že civilní letadlo má být použito jako zbraň, nastává krajní varianta použití zbraně proti unesenému letadlu. Osoba určená k rozhodnutí o zákroku proti civilnímu letadlu je ministr obrany ČR, případně jeho zástupce náčelník Generálního štábu AČR. MINISTERSTVO OBRANY, Odbor komunikace a propagace, [online].[cit. 10.04.2022]. Dostupné

z: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Rm1T8q119FUJ:www.army.cz/images/id_15001_16000/15635/25_ukonceni_letu_letadla_110413.doc+&cd=5&hl=cs&ct=clnk&gl=cz

§ 291 trestního zákoníku - Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla

Kdo sdělí nepravdivou informaci, která může ohrozit bezpečnost nebo provoz vzdušného dopravního prostředku za letu nebo civilního plavidla za plavby, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.⁵⁵

Typové znaky skutkové podstaty

Objektem u tohoto trestného činu je zájem na ochraně bezpečnosti a provozu vzdušných dopravních prostředků

Objektivní stránka skutkové podstaty spočívá v tom, že pachatel sdělí nepravdivou informaci, která může ohrozit bezpečnost dopravního prostředku

Subjektivní stránkou je úmyslné jednání pachatele a představa s vznikajícím následkem spočívající v ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku. Jednání pachatele musí být vedeno za účelem představy ohrožení. Pachatel tedy musí jednat minimálně s vědomím toho, že jím sdělovaná informace je nepravdivá, a zároveň si musí být vědom toho, že je způsobilá ohrozit bezpečnost nebo provoz daného dopravního prostředku nebo plavidla, a takové jeho ohrožení buď chce způsobit, nebo s jeho způsobením je srozuměn pro případ, že k němu dojde. Nemusí přitom vědět, jakým konkrétním způsobem nastane.⁵⁶

Subjektem může být kterákoli fyzická osoba, nikoli právnická osoba⁵⁷.

Tak jako u předchozích trestných činů, tak i předmětný trestný čin byl ustanoven do českého právního řádu především z důvodu plnění členských závazků České republiky, které byly podmíněny v rámci společenství plynoucí z Chicagské úmluvy⁵⁸.

Ustanovení uvedeného trestného činu poskytuje širší ochranu civilního letectví, než je vyžadováno mezinárodními úmluvami, „*neboť chrání nejen bezpečnost, ale i provoz vzdušného dopravního prostředku, osnova přejímá zcela v souladu s platnou úpravou.*“⁵⁹

Přečinu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla podle ustanovení § 291 tr. zákoníku⁶⁰ se dopustí ten pachatel, který sdělí nepravdivou informaci, která může ohrozit bezpečnost dopravního prostředku za letu. K samotné trestní odpovědnosti za takový čin stačí samotné sdělení nepravdivé informace, aniž by muselo dojít k následkům. Podle Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016 „*má povahu ohrožovacího deliktu, a ten je dokonán už ve chvíli, kdy pachatel sdělením určité nepravdivé informace vytvoří podmínky pro vznik uvedeného poruchového následku.*“⁶¹

Z tohoto důvodu je důležité, aby v případě vyhrožování nepravdivými informacemi byly reálné, které při jejich uskutečnění mohou ohrozit bezpečnost vzdušného dopravního prostředku.

Incident v letadle Airbus A 321 společnosti Aeroflot – Ruské letecké linky

V roce 2015 byl Vrchním soudem v Praze odsouzen cestující ruské národnosti, který v roce 2006, na lince z Moskvy do Ženevy, vyhrožoval posádce letadla, že má u sebe nebezpečné věci. Při incidentu na palubě letadla muž uváděl, že letadlo nemusí doletět do Ženevy, že má u sebe takové tlačítko, které udělá svou věc. Dále cestující uvedl, že letadlo poletí, kam on bude chtít. „*Soud prvního stupně učinil toto zjištění zejména na základě přepisu audio korespondence, z níž vyplývá sdělení pilota o únosu, o nebezpečném zboží na palubě zmíněném obviněným, a na základě žádosti pilota o policejní asistenci, resp. posléze o*

⁵⁵ § 291 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

⁵⁶ Rozsudek nejvyššího soudu 7 Tdo 1394/2015. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 1.4.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/7-tdo-1394-2015>

⁵⁷ § 7 zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim *Beck-online* [online]. [cit. 1.4.2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqgeyv6nhrhaxzrxfu3a> z.č. 418/2011 o trestní odpovědnosti právnických osob

⁵⁸ Vyhláška č. 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodní civilním letectví

⁵⁹ § 291 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník Důvodová zpráva k zákonu č. 40/2009 Sb., trestnímu zákoníku *Beck-online - beck-online* [online]. [cit. 1.5.2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqga4v6nbql5shultdmeza&groupIndex=0&rowIndex=1#>

⁶¹ Rozsudek nejvyššího soudu 7 Tdo 1394/2015. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 1.4.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/7-tdo-1394-2015>

nejvyšší stupeň pohotovosti na letišti.“⁶² Na L.V. Havla Praha byla přijata informace o nahlášeném únosu letadla, následně bylo vyhlášeno mimořádné opatření, které spočívalo v aktivaci všech dotčených záchranných složek na letišti a vyhlášení druhého nejvyššího stupně plné pohotovosti a tzv. motorového klidu.⁶³ Po přistání byl muž na palubě letadla zadržen. Byly provedeny za účasti desítek policistů, hasičů, bezpečnostních pracovníků letiště, pyrotechniků a psodů s výcvikem na detekci výbušnin pyrotechnické prohlídky letadla a zavazadel s negativním výsledkem. Z usnesení Nejvyššího soudu č 7 T do 1394/2015-34 vyplývá, „že důvodem přerušení letu a mimořádného přistání na letišti v Praze – Ruzyni, byl vedle hrubě nevhodného chování obviněného zejména poznatek o „nebezpečném zboží“ které má mít obviněný podle jeho sdělení u sebe“. Rozsudkem Městského soudu v Praze, byl obviněný uznán vinným trestným činem ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla podle § 291 tr. zákoníku, a odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody na 30 měsíců, do věznice s dozorem.⁶⁴

§ 292 trestního zákoníku - Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny

Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny

(1) Kdo za účelem zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny se takového dopravního prostředku zmocní nebo neoprávněně užije takového dopravního prostředku, který mu byl svěřen, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let nebo propadnutím majetku.

(2) Odnětím svobody na osm až patnáct let, popřípadě vedle tohoto trestu též propadnutím majetku, nebo výjimečným trestem, bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví.

(3) Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem, popřípadě vedle těchto trestů též propadnutím majetku bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt, nebo

b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

(4) Příprava je trestná.⁶⁵

Typové znaky skutkové podstaty

Objektem u trestného činu je zájem na ochraně bezpečnosti provozu vzdušného dopravního prostředku. Tento trestný čin se tak vztahuje na vzdušné dopravní prostředky, plavidla či plošiny.

Objektivní stránka spočívá v tom, že se pachatel zmocní vzdušného dopravního prostředku plavidla či plošiny a neoprávněně užije takového prostředku.

Subjektivní stránka spočívá v úmyslném jednání zmocnění se takového dopravního prostředku.

Subjektem může být kterákoli fyzická osoba, oproti tomu pachatelem nemůže být právnická osoba

Spáchání trestného činu: Zavlečení vzdušného dopravního prostředku podle § 292 trestního zákona č. 40/2009 Sb.⁶⁶ se především za komunistického režimu stát snažil zamezit vycestování občanů do západních zemí. Lze říci, že v současné době by se při páchání tohoto skutku spíše jednalo o obchodní či jiné soukromé spory.

Při zavlečení jde o speciální případ neoprávněného užívání cizí věci podle ustanovení § 207 tr. zákoníku. Pachatelem tak může být pouze osoba, které byl dopravní prostředek svěřen nebo která se dopravního prostředku neoprávněně zmocnila. „*O zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny (§ 292) jde pouze tenkrát, jestliže k němu nedošlo za*

⁶² Rozsudek nejvyššího soudu 7 Tdo 1394/2015. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 1.4.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/7-tdo-1394-2015>

⁶³ V případě nouzové situace se pro záchranné složky na letišti vyhláší 3 stupně pohotovosti – místní pohotovost příklad: přistání poškozeného letadla, plná pohotovost – příklad vážné zdravotní komplikace pilota (při těchto pohotovostech nesmí přistávat, ani vzlétávat jiná letadla) a posledním stupněm je letecká nehoda

⁶⁴ Rozsudek nejvyššího soudu 7 Tdo 1394/2015. *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 1.4.2022]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/7-tdo-1394-2015>

⁶⁵ § 292 zákona č. 40/2009 Sb. trestního zákoníku

*okolností zakládajících odpovědnost podle § 290. Proto trestný čin podle § 292 je subsidiární k trestnému činu podle § 290“.*⁶⁷

Pachatelé trestný čin dokonají, už při samotném zmocnění se dopravního prostředku s úmyslem zavlčení dopravního prostředku do ciziny. K samotnému zavlčení do ciziny dojít nemusí.

Jedná se o protiprávní jednání, kdy se pachatelé zmocňují letadel s cestujícími na palubě, kteří jsou využíváni jako prostředek k vynucení volného odletu či jednání o výkupném. Pácháním těchto činů je vážně ohrožen nejen provoz leteckých služeb, ale především významně snižuje důvěryhodnost bezpečnosti letecké dopravy. V celém rozsahu osnovy tohoto trestného činu je poskytována i ochrana civilním plavidlům, která má za úkol chránit proti obdobným útokům.⁶⁸

Pokus o únos civilního letadla do Libye

Dne 21. října 1991 v civilním letadle na lince z Prahy do Bratislavy vešel do kokpitu student slovenské národnosti, který v ruce držel výbušninu a požadoval milion marek a dva padáky. Dále požadoval po posádce, aby let pokračoval v letu přes Paříž do Libye. Od pilotů letadla bylo na operační kontrole ČSA nahlášeno oznámení o únosu letadla. Letový provoz tuto informaci předal na operační středisko cizinecké policie letiště Ruzyně již pod kódem ALEX⁶⁹. Na letišti Ruzyně byly aktivovány dotčené záchranné složky, zhruba po 10 minutách po nahlášení letadlo přistálo na pražském letišti. Letadlo přistálo na hlavní vzletové dráze a poté bylo operační kontrolou nasměrováno do areálu Jih pražského letiště. Po příjezdu letadla povolil únosce části cestujících letadlo opustit. Po několikahodinovém vyjednávání únosce propustil zbylé cestující a vzdal se policii, v letadle byla poté nalezena imitace nástražného výbušného systému.⁷⁰

3.4.4 Statistika protiprávních činů

V době od konce 2. světové války na našem území do současné doby bylo spácháno celkem 33 protiprávních činů. Celkem ve 28 případech se jednalo o únosy nebo o pokusy únosů, kdy dva případy zároveň spočívaly v zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, jeden případ byl klasifikován jako útok nástražným výbušným systémem.⁷¹

⁶⁷ § 292 ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRÍVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.e-kniha

⁶⁸ § 292 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, Důvodová zpráva k zákonu č. 40/2009 Sb., trestnímu zákoníku *Beck-online* [online]. [cit. 1.5.2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview/document.seam?documentId=oz5f6mrqga4v6nbql5shuldtmeza&groupIndex=0&rowIndex=1#>

⁶⁹ ALEX – kódové označení pro přistání uneseného letadla na letišti a zároveň označení typového plánu, který popisoval postup při řešení této mimořádné situace zdroj: KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb, 2014. s. 130

⁷⁰ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb, 2014. s. 129-135

⁷¹ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb, 2014. s. 118-120

Tabulka 1: Statistika protiprávních činů

Datum	Počet činů	Čin pachatele	Úspěšnost pachatele
1948-1950	8	únosy a zavlčení	90%
1950-1970	10	únosy a zavlčení	60%
1972-1989	12	únosy a bomb. útok	66,70%
1991-2006	3	únos, střelba	0%

Zdroj: KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. s. 118

Výše uvedené informace poskytují data, která byla klasifikována jako protiprávní trestné činy a byly spáchány v oblasti obchodní letecké dopravy, nikoli ve sportovních, vojenských či podomácku vyrobených leteckých dopravních prostředcích. Na výše uvedené tabulce je zřetelná klesající úspěšnost pachatelů v provedení teroristických činů. Jednak se dotčené orgány snažily snížit už samotné pokusy činu a jednak na tato protiprávní jednání reagovali představitelé států a mezinárodní společenství, kteří se prostřednictvím zákonných opatření (úmluvy, zákony či vnitřními předpisy) snažili snížit riziko vzniku či provedení teroristických činů.

3.4.5 Závěr

V úvodu teoretické části bylo potřebné vyjasnit základní pojmy týkající se samotné bezpečnosti civilního letectví (kapitola 3.1), která se člení na dvě části safety a security. Předmětné oblasti jsou nezbytné pro patřičné porozumění zabezpečení ochrany leteckého provozu. Kapitola 3.2 se týká rozdělení terminálů a bezpečnostních zón na letecké linky v rámci Schengenského prostoru a ostatních nečlenských zemí, kde se přistupuje k rozdílným způsobům kontrol osob a zavazadel. Při příletech z mimo schengenské země jsou osoby včetně zavazadel podrobeny detekční a pasové kontrole. V rámci schengenského prostoru by měly mít členské země srovnatelné kvality prováděných kontrol. Vlivem nárůstu migrace z Blízkého východu však v posledních letech dochází (především při letech z Řecka či Turecka) k neoprávněným vstupům osob, které se snaží dostat především do států severní Evropy. Tato migrace je zapříčiněna především velkým nárůstem osob, které migrují z afrického kontinentu či Blízkého východu do států jižní Evropy a následně nekvalitně provedené odbavení osob při vstupu do letadla. S celkovým globálním vývojem dochází rovněž k rozvoji civilní letecké dopravy, tímto bylo potřeba reagovat na potřebné právní aspekty, které by zajišťovaly bezpečnost letectví. V současné době se mezi mimořádné události (kapitola 3.3) řadí stoupající obliba používání bezpilotních prostředků. Toto se bohužel týká i řízeného vzdušného prostoru letiště. Od roku 2020 v rámci harmonizace s evropskými předpisy bylo vydáno prováděcí nařízení, toto se však týká registrace dronů, nikoli definování či regulace používání v blízkosti letišť (kapitola 3.3.3). Jednotlivé osnovy trestných činů byly do právního řádu stanoveny v závislosti vzniku jednotlivých mezinárodních úmluv, které reagovaly na aktuální potřeby s ohledem na vznikající protiprávní jednání v leteckém provozu. Samotná definice terorismu je značně obtížná a v odborné společnosti je řada rozdílných percepce. Lze však konstatovat, že osnova zákonného ustanovení teroristického útoku podle trestního zákoníku splňuje všechny základní aspekty tohoto protiprávního jednání. S přihlédnutím k národnímu trestně právnímu kodexu lze shledat, že se jednak vlivem závazků plynoucích ze společenství EU a jednak samotnou zákonodárnou činností České republiky aktivně podílí právními a represivními nástroji v boji proti terorismu a navazujících obdobných protiprávních činů.

3.5 Bezpečnost provozu letiště

3.5.1 Úvod

Oblast sloužící k zajištění bezpečnosti letiště lze označit jako „stav systému, při kterém je akceptována pravděpodobnost vzniku újmy na chráněných zájmech“.⁷² Objekty mezinárodních letišť jsou svým koloritním působením vystaveny řadě bezpečnostních rizik. Zabezpečovací technologie má za úkol snížit rizikovost těchto negativních faktorů. Následující kapitola se zabývá problematikou technologické zabezpečení letiště a ochranou před protiprávními činy.

3.5.2 Technické prostředky ochrany objektu letiště

Jednou z oblastí zabezpečujících ochranu letiště jsou technické prostředky, které se rozdělují do čtyř programů podle nebezpečí a rizika. První částí jsou technické prostředky, jejichž hlavním účelem je ochrana před přímým a úmyslným útokem pachatele. Druhou oblastí zabezpečení jsou technická opatření, která slouží jako ochrana před živelnými událostmi. Následující je ochrana před provozními haváriemi. Poslední oblastí technických prostředků je kontrolní systém, který monitoruje zaměstnance proti nežádoucímu opomenutí. Hlavním účelem zábranných bezpečnostních systémů je po té pasivní rezistence.⁷³ Jednoznačně mohou konstatovat, že až při samotném správném fungování a efektivním propojením uvedených zabezpečovacích oblastí dochází k optimalizaci ochrany bezpečnosti letiště.

3.5.3 Technické prostředky bezpečnostních kontrol

K provedení bezpečnostních kontrol na letišti bylo vyvinuto početné množství technických prostředků, jejichž hlavním předmětem zájmu je detekce výbušnin, zbraní či drog. Tyto vzájemně kooperující speciální technické prostředky slouží k odhalení zakázaných předmětů nebo látek, které mohou být ukryty v zavazadlech, v oděvech či na těle osob. Jednotlivé sekce bezpečnostních opatření se člení podle „typu a použití bezpečnostní činnosti, fyzikální interakce a podle druhu vyhledávané položky“.⁷⁴ Bezpečnostní rentgeny jsou jedním ze zásadních způsobů bezpečnostního prověření předmětů. Předností rentgenu pro kontrolu osob je jeho účinnost, rychlost a absolutní bezkontaktnost kontrolované osoby. Další výhodou je detekování nebezpečných předmětů bez ohledu na jejich složení.

3.5.4 Bezpečnostní kamerové systémy

Bezpečnostní kamerové systémy v současné době patří mezi nejvíce vyvíjené bezpečnostní poplachové systémy. Monitorovací prostředky jsou napojeny na komplexní soustavu bezpečnostních systémů letiště. Bezpečnostní kamery monitorují: blízký perimetr letiště,

⁷² ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. Technologie fyzické ochrany civilního letiště. Brno: 2014, s. 11

⁷³ Pasivní rezistence – schopnost vzdorování je vytvoření optimálních podmínek, které svým působením zabezpečují co možná nejdlejší odolnosti při fyzickém působení na danou překážku.

⁷⁴ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. Technologie fyzické ochrany civilního letiště. Brno: 2014, s. 39

parkovací prostory, okolí terminálů, letištní plochu a vnitřní prostory letiště. Mezinárodní letiště V. Havla Praha užívá systém CCTV.⁷⁵ V současné době je soustava letištních monitorovacích systémů schopna rozeznat jednotlivé osoby podle obličeje či zaznamenat registrační značky vozidel. Kamerové systémy jsou napojeny na systém PZTS⁷⁶, který při detekci poplachu aktivuje příslušné kamerové systémy, které snímají požadovaný prostor. Při vyslání tísňového poplachu, upozorní obsluhu bezpečnostního dispečinku letiště, který následnou kontrolou vyhodnotí situaci.

Na mezinárodním letišti v Praze, kde je velký pohyb osob, by se jistě i uplatnil systém, který kontroluje chování osob. V současné době jsou již v provozu programy analytických monitorovacích systémů, které detekují podezřelé chování osoby. Jedná se o inteligentní systém, který podle způsobu a rychlosti pohybu těla osoby vyhodnocuje podezřelé chování.

3.5.5 Systém automatické biometrické detekce obličejů

Na základě usnesení vlády České republiky č. 47/2015, o zvýšení bezpečnosti na mezinárodním letišti V. Havla v Praze⁷⁷ byl v roce 2018 na letišti spuštěn zkušební provoz System face recognition⁷⁸ - systém automatické biometrické detekce obličejů. Uvedený projekt zastřešuje Ministerstvo vnitra ČR, ve spolupráce s Ředitelstvím služby cizinecké policie ČR. Systém formou algoritmického výpočtu při snímání obličeje cestujících vyhodnocuje shodu mezi cestujícími a databází fotografií zájmových osob. Při monitoringu obličeje si program vypočítá distinkce v obličejích, například: vzdálenost mezi očima, vzdálenost od čela k bradě, uši, tvar hlavy, atd., systém si na každý obličej utvoří vzorec a poté porovná vzorec se vzorci databází fotografií v systému PATROS⁷⁹. V současné době je na letišti 145 kamer s detekcí obličejů. Zkušební provoz byl spuštěn při počátku v začínajícím období omezení cestování vlivem Covidu 19, proto nelze subjektivně vyhodnotit účinnosti kamerového systému při plném provozu letiště. Pro příklad v období od 15. června 2018 do 19. srpna 2020 došlo k 189 pozitivním identifikacím⁸⁰. Předmětný systém dále využívá Celní správa ČR či bezpečnostní zpravodajské služby ČR.

Detekce obličejů je stále ve vývoji, tudíž má i své nedostatky. Jedním z nich je, že aplikace znázorní pouze fotografie osoby detekované a hledané s procentuální shodou, nikoli její totožnost, důvody pátrání, či zda je osoba nebezpečná či ozbrojená. Hlídky tak musí vždy při kontrole osoby postupovat s obezřetností. Až při následné kontrole dokladů policisté zjistí totožnost osoby. Při následné lustraci totožnosti osoby zjišťují důvody, proč je osoba v systému celostátního pátrání.

Ačkoliv se plánuje rozšíření a navýšení počtu kamer detekující obličej cestujících, v loňském roce započala Evropská komise jednání týkající se regulace uvedených systémů,

⁷⁵ CCTV - Closed Circuit Television – jedná se o uzavřený televizní systém bezpečnostních kamer, jejichž účelem je jednak monitorování požadovaných prostor, následné zobrazení na pultech centralizované ochrany a zálohování. Archivy uvedených záznamů bývají na pražském letišti často využívány jedna pro potřeby Policie ČR či zpravodajských služeb.

⁷⁶ PZTS - poplachový zabezpečovací a tísňový systém, je komplexní bezpečnostní technický soubor soustav (čidla monitorovací a signalizační prostředky, přenosové prostředky či ústředny) který slouží k detekci poplachu (vniknutí osoby, požár, rozbití skla, narušení infračervených paprsků, spuštění mikrovlnné či magnetické detektory) a následně aktivaci tísňového poplachu

⁷⁷ Úvodní stránka | Vláda ČR [online]. [cit. 23.5.2022]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_1_Usneseni_vlady.pdf

⁷⁸ Systém rozpoznávání obličejů – je počítačový program, který v součinnosti s monitorovacím systémem při využívání snímaných mapových rysů v obličejích osob, porovnává zjištěné informace a následně je vyhodnocuje s uloženou databází zájmových osob a hledá vzájemnou procentuální shodu

⁷⁹ PATROS – jedná se o databázi Policie ČR, kde jsou evidované osoby v pátrání (hledané či pohřešované), systém je rovněž propojen se schengenským informačním systémem

⁸⁰ Systém detekce obličejů - Policie České republiky. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. [cit. 24.11.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2020-system-detekce-obliceju.aspx>

jejichž používání by mělo být v rozporu s ochranou osobních údajů.⁸¹ V této oblasti bude tak třeba zabývat se více do hloubky zákonnými podmínky pro používání těchto systému v souladu s principy GDPR.

Na níže uvedeném obrázku je ukázka obdobného systému, který by měl být používán na Letišti V. Havla Praha.

Obrázek 4: Ilustrační obrázek facial recognition



ZDROJ: Facial Recognition System. Dostupné z: <https://jguforensics.wordpress.com/2017/08/10/facial-recognition-software-in-forensics/>

3.6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

Základní premisou z řad celého výčtu pojmu, lze mezinárodní právo označit, „jako souhrn právních pravidel, jež upravují vzájemné vztahy rovných subjektů, zpravidla států“.⁸² Jedná se o chování státních útvarů v rámci pravidel mezinárodního společenství, kdy na základě vznikajících mezinárodních vztahů se jednotlivé státní mocnosti snaží o nalezení bezpečnějších a efektivnějších prostředků ochraňující mírovou spolupráci. Mezi dílčí prioritní zájmy mezinárodního práva pak patří vytváření právních implementačních norem, které vedou ke stabilitě a jistotě vzájemných vztahů státních společenství a jejich společností.⁸³ Jedním ze zásadních prvků pramenů mezinárodního práva jsou mezinárodní smlouvy. Pro účely tohoto zásadního atributu se rozumí mezinárodní smlouvou „*ujednání dvou (nebo více) subjektů MP, mezinárodněprávní účinky a řídí se mezinárodním právem*“⁸⁴ Jednotlivé dohody mezi suverénními státy zároveň upravují vztahy způsobem, který zakládá, mění či ruší vzájemná práva a závazky. O veřejném leteckém právu je po té hovořeno v případě, kdy upravují vztahy mezi subjekty mezinárodního práva, včetně vztahů vznikajících v civilním letectví. V případě veřejného práva soukromého se jedná tehdy, jestliže mezinárodní smlouvy upravují vztahy mezi organizacemi, cestujícími či třetími osobami.⁸⁵

⁸¹ Evropa chce zarazit nástup umělé inteligence | E15.cz - Byznys, politika, ekonomika, finance, události [online]. [cit. 24.5.2022]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/technologie-a-media/evropa-chce-regulovat-technologie-kameroveho-rozpoznavani-tvare-1366131>

⁸² DAVID, Vladislav, Pavel SLADKÝ a František ZBORIL. Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou. Praha, 2008, s.71

⁸³ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. Mezinárodní právo veřejné. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 9788074007217 s.87

⁸⁴ Čl. 2 Vyhláška č. 15/1988 Sb.,

⁸⁵ POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0,e-kniha

3.6.1 Chicagská úmluva

Základní defaultní úmluvou o bezpečnosti mezinárodního civilním letectví je Chicagská úmluva, která byla schválena dne 07. prosince 1944. Za více jak šedesát let platnosti nedoznala výraznějších úprav, vyjma jednotlivých Annexů⁸⁶. V Chicagské úmluvě o mezinárodní civilním letectví se členské státy zavazují, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem svého území“⁸⁷. Smluvní státy se tímto zavázaly, že každé letadlo, označené příslušným státním označením, které letí nad územím jiného státu, bude zcela respektovat pravidla daného státu, na kterém se v době letu nachází. Pravidla se vztahují pouze na civilní letadla, výjimku tedy tvoří vojenská, policejní a jiné letadla, včetně bezpilotních letadel, které jsou vázány zvláštními povoleními.⁸⁸ Chicagská úmluva byla v bývalém Československu ustanovena do právního řádu Dohodou č. 147/1947 Sb..

Oproti následujícím úmluvám je v Chicagské úmluvě charakteristický znak svrchovanosti a nedotknutelnosti vzdušeného prostoru jednotlivých států. Tento atribut je zapříčiněn především z doby vzniku úmluvy, neboť se v poválečném období smluvní státy snažily tímto ochránit suverenitu jednotlivých států.

V roce 1984 byl v rámci společenství přijat Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, v České republice byl uveden platnost v roce 1998. Do Chicagské úmluvy bylo vloženo ustanovení článku 3 bis, které se týká zákazu použití zbraní proti civilním letadlům.⁸⁹ Tento protokol vznikl jako reakce na sestřelení civilních letadel vojenskými zbraněmi. V roce 1983 se letadlo Korean Air na lince z destinace Anchorage státu Aljaška, pravděpodobně chybou pilotů odchýlilo 500 km od své původní trasy a pohybovalo se nad územím tehdejšího SSSR. Zde bylo z důvodu podezření ze špionáže letadlo Boeing 747 sestřeleno vojenským letounem. Po událostech v USA v roce 2001 rovněž nastává extrémní otázka, jaký zvolit postup v případě únosu civilního letadla, které se tímto stává zbraní (kapitola 3.4.3, § 290 tr. zákoníku). V případě řešení této mimořádné události je třeba si uvědomit, že i na cestující uneseného letadla se vztahují základní zásady nedotknutelnosti lidského života a ochrana základních práv cestujících.

Při řešení těchto událostí je potřeba co největší aktivní kooperace států a jejich bezpečnostních složek, sladit jednotlivé postupy a především předávání podstatných informací, aby se zabránilo takovým to činům.

3.6.2 Tokijská úmluva

Dne 04. 12. 1969 vstoupila v platnost „Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě civilní letadel“⁹⁰, která reagovala na nárůst případů, kdy docházelo k útoku vůči posádce. V tehdejší Československu vstoupila v platnost Vyhláškou č. 102/1984 Sb., vyhláška Ministra zahraničních věcí o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla.

Tokijská úmluva se vztahuje na činy, které „mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla“.⁹¹ Jedná se o činy, které nemusejí být podle české legislativy přímo označeny jako trestné činy

⁸⁶ Annexy – jedná se o standardy, doporučení a prováděcí předpisy v oblastech civilního letectví

⁸⁷ Čl. 2,3. Dohoda č. 147/1947 Sb.

⁸⁸ Čl. 3. Dohoda č. 147/1947 Sb.

⁸⁹ SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí o přijetí | epravo.cz. *EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sbirka zákonů, judikatura, právo* [online]. [cit. 24.2.2022]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-o-prijeti-protokolu-o-zmene-umluv-y-o-mezinarodnim-civilnim-letectvi-cl-3-bis-1984-20016.html>

⁹⁰ Vyhláška č. 102/1984 Sb.,

⁹¹ Čl. 1 Vyhláška č. 102/1984 Sb.,

podle trestního zákoníku. Jedná se i o jiná protispolečenská jednání, které mohou ohrozit ochranu bezpečnosti, například: verbální napadání posádky letadla, cestujících či kouření na palubě. Určitý podíl na tomto má i podávání alkoholických nápojů na palubě, od tohoto řada leteckých společností již ustupuje, záleží na rozhodnutí leteckého dopravce. Jedná se i o nízkonákladové společnosti, které již běžně alkohol cestujícím standardně neposkytují. Výjimku tvoří lety business třídou nebo ekonomické lety, které trvají více hodin. Podle konkrétních případů Letiště V. Havla Praha je však stále větší nárůst těchto „drobných incidentů“, které vznikají na základě protiprávního jednání osob, které požíly větší množství alkoholu. Jejich následky bývají mimořádné přistání letadla či jeho zpoždění. V úmluvě nejsou jednoznačně uvedené postihy za takového chování na palubě letadla. Každý stát má tak své represe, které nejsou vždy adekvátní vůči nežádoucímu chování.

Dílčím účelem smlouvy byla samotná integrita posádky a osádky, včetně letadla. Tato nedotknutelnost spočívá v tom, že kapitán letadla při zachování adekvátnosti může přijmout taková opatření, včetně násilí, aby v případě útoku zajistil bezpečnost na palubě letadla. Oproti níže uvedeným úmluvám, předmětná mezinárodní dohoda se tak vztahuje na nežádoucí činy spáchané v letadle za dobu letu: „*od okamžiku, kdy je použito síly za účelem vzletu, do okamžiku, kdy končí v době při přistání*“.⁹² Smluvní státy se dále zavazují, že v případě nouze letadla za letu je povinností členských států toto letadlo nechat přistát na svém území, a jakmile to okolnosti dovolí, nechat letadlo dále pokračovat v letu do svého cíle.⁹³

V Tokijské úmluvě však nejsou vytyčeny všechny potřebné závazky státu předmětného problému. Není zde přesně definována jurisdikce, který ze států by měl stíhat osobu pachatele, zda ten, který má osobu ve vazbě, či ten, v jehož zaregistrovaném letadle byl spáchán protiprávní čin. Další opomenutí normotvůrců spočívá v tom, že úmluva je vázána výlučně na činy spáchané na palubě letadla nikoliv na letecká zařízení či letecký provoz.

3.6.3 Haagská úmluva

V září 1970 došlo k únosu čtyř letadel (2 x americká letadla, 1 švýcarské letadlo a 1 x britské letadlo). Letadla byla unesena teroristickým komandem palestinské organizace „Lidová fronta“. Ačkoliv nedošlo k obětem na životech, jednalo se o jeden z nejvíce synchronizovaných únosů civilních letadel. V průběhu vyjednávání únosci pro zdůraznění svého jednání nechali letadla (bez cestujících) explodovat.

Obrázek 5: Exploze po únosu letadel



Zdroj: Shortwave. Dostupné z: <https://shortwavearchive.com/archive/palastinian-highjackings-in-jordan-1970>

⁹² Čl. 1 Vyhláška č. 102/1984 Sb.,

⁹³ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy. Cheb, 2014. s. 172

Reakcí na tyto únosy bylo podepsání Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. V Československu vešla úmluva v platnost ve vyhlášce Ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb..

Úmluva se však vztahovala pouze na případy, kdy je letadlo za letu, nikoli na letadlo, které je napadeno na letišti. Uvedenou problematiku dohoda blíže nespecifikovala, obdobné je to i u otázky maximální výše trestů. Každý stát má rozdílné vnímání přísných trestů, v některých zemích jsou nejvyšší možné tresty odnětí svobody na doživotí, jinde jsou naopak povoleny extrémní tresty, jako například rozsudek smrti. Při uplatňování povinností plynoucích z Tokijské úmluvy dále vyvstal problém jurisdikce. Tento výkon soudní příslušnosti byl řešen v případě primární jurisdikce ke státu, kde byla provedena registrace letadla. Problém se týkal výkonu státu nad letadlem, v případě, kdy se letadlo nachází v mezinárodním prostoru. Daný problém byl úmluvou vyřešen, tzv. třístupňovým uplatnění jurisdikce⁹⁴.

V rámci komparace Tokijské a Haagské úmluvy se značně liší lhůta implementace do československého právního řádu. Zatímco Haagská úmluva byla přijata vyhláškou již necelé dva roky po podepsání v Nizozemském Haagu, Tokijská úmluva byla v tehdejší Československu začleněna do právního řádu vyhláškou č. 102/1984 Sb., až po více než dvaceti letech. V tomto případě je možné se domnívat, že pro orgán rozhodující v ochraně civilního letectví a tehdejší politický režim, byla výhodnější Haagská úmluva, která posádce nad západním územím dávala určitou autonomnost v případě ohrožení bezpečnosti.⁹⁵ V případě ohrožení bezpečnosti letadla mohl o dalším postupu rozhodnout sám kapitán nebo spíše Ministerstvo dopravy Československa.

3.6.4 Montrealská úmluva

V návaznosti na předchozí dohodu vznikla v roce 1971 Úmluva o potlačování protiprávních činů namířených proti bezpečnosti civilního letectví.⁹⁶ Tato úmluva již v článku 1 rozšiřuje seznam kriminalizovaného jednání směřujícího proti bezpečnosti civilního letectví.⁹⁷ V Československu vyšla v platnost v roce 1974 vyhláškou č. 16/1974 Ministra zahraničních věcí. Mezinárodní dohoda ukládá zavazujícím státům povinnost o rozšíření trestního postihu na další trestné činy, jako vzdušné pirátství, či útok proti osobě za letu, který může ohrozit bezpečnost letadla za letu, umístění nebo dát umístit zařízení, které by ohrozilo bezpečnost, zničení mechanismu letadla například navigační zařízení, které by mohlo ohrozit jeho bezpečnost.⁹⁸ Rovněž rozšiřovala kriminalizované jednání spáchané na letišti, které ohrožuje civilní letectví.⁹⁹ Prvotně je zde protiprávní skutek spočívající ve sdělení nepravdivých informací, které by mohly ohrozit provoz letadla za letu.¹⁰⁰

⁹⁴ tedy státu registrace letadla, při prvním přistání uneseného letadla a státu, v němž má provozovatel své hlavní sídlo. Tímto byla zodpovězena otázka týkající se řešení příslušnosti jednotlivých států k trestnímu stíhání pachatelů v případě únosu letadla.

⁹⁵ DAVID, Vladislav, Pavel SLADKÝ a František ZBORIL. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha, 2008, s.173

⁹⁶ Vyhláška č. 16/1974 Sb.,

⁹⁷ Čl. 1 Vyhláška č. 16/1974 Sb.,

⁹⁸ Čl. 1 Vyhláška č. 16/1974 Sb.,

⁹⁹ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 9788074007217 s.193

¹⁰⁰ *Trestného činu se dopustí osoba, která nezákonně a úmyslně: e) sdělí informaci, o které ví, že není pravdivá, čímž ohrozí bezpečnost letadla za letu. ZDROJ: Čl. 1, Vyhláška č. 16/1974 Sb.,*

3.6.5 Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích

Dodatkem Montrealské úmluvy byl Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících k mezinárodnímu civilnímu letectví, který rozšiřuje protiprávní jednání na mezinárodních letištích a na letadlo za provozu.¹⁰¹ Uvedený subsidiární dodatek¹⁰² vešel v platnost v Československé socialistické republice dne 18. dubna 1990. Dodatek v čl. II, odst. 1bis a upravoval definici protiprávního chování pachatele, jestliže spáchá čin proti osobě, zařízení nebo budově nacházející se na mezinárodním letišti a jestliže tento protiprávní čin ohrozí bezpečnost civilního letectví.¹⁰³ Toto doplnění rozšiřuje místní působnost tím, že postihuje i protiprávní jednání, které je směřováno proti bezpečnosti letadla nejen v době letu, ale i během provozu, kdy je letadlo na letišti. Tento smluvní instrument tak rozšiřuje ustanovení Montrealské úmluvy o protiprávní činy spáchaných na mezinárodních letištích.

3.6.6 Závěr

Vzhledem k rozvoji letecké dopravy bylo potřeba řešit rámec mezinárodního práva, jejichž součástí jsou shora uvedené úmluvy. Ve druhé polovině dvacátého století se začínal rozšiřovat ve společnosti terorismus, který za účelem zviditelnění se považoval páchání teroristických útoků v civilním letectví za velmi atraktivní. V globálním společenství tak bylo potřeba reflektovat na tato nebezpečná jednání. Vzájemné dohody spočívaly v uzavírání bezprostředních aplikovatelných mezinárodních úmluv, které potlačovaly nežádoucí činy a zároveň odstranily vzájemnou nesourodost legislativního rámce jednotlivých členských zemí.

V úvodní mezinárodní úmluvě jsou patrné vlivy II. světové války (kapitola č.3.6.1). Společenství zemí se touto dohodou snažila především dospět k celkovému vzájemnému míru a globální stabilitě v oblasti civilního letectví mezi jednotlivými státními mocnostmi. Hlavním znakem úmluvy byla suverenita a nedotknutelnost území jednotlivých členských států. Účelem byl rovněž rozvoj vzájemné kooperace mezi jednotlivými regiony, která měla přispívat k celosvětovému míru, rozvoji letectví a ekvivalentnímu přístupu všech dotčených subjektů předmětné oblasti. Ačkoliv se jedná o základní smlouvu v civilním letectví, úmluva neřešila otázky protiprávního jednání či postupů řešení při mimořádných událostech. Další Tokijská úmluva vzniká jako reakce na jednotlivé události vznikající při protiprávních činech (kapitola č. 3.6.2), která stanovuje protiprávní činy. Úmluva však neřeší procesní úkony při uplatňování práva bezpečnosti civilního letectví, dále je zde značná absence stanovení a sjednocení trestních postihů. Dalším nedostatkem je, že protiprávní jednání se vztahuje pouze na letadlo za letu. V pozdější Montrealské úmluvě (kapitola 3.6.4) je viditelná odezva proti teroristickým činům, které podle rozdílných modus operandi, byly nahrazovány jinými způsoby provedení, bylo zde rozšířeno kriminalizované jednání. Normotvůrci tak adekvátně reagují na nové způsoby útoků, které se lišily na základě nových technologií nových druhů bojů či užívání sofistikovanějších lstí a používaných prostředků. Poslední část Dodatku k Montrealské úmluvě (kapitola 3.6.4) odstraňuje nedostatek, který

¹⁰¹ POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0, e-kniha, kapitola 1 Odpovědnost v mezinárodní letecké dopravě

¹⁰² Subsidiární dodatek je komplement, který objasňuje původní primární či sekundární právní pramen, tj. používá se při vyřešení předmětného problému.

¹⁰³ Čl. 2 Sdělení č. 138/2002 Sb.

spočíval v tom, že byly postihovány pouze ty činy, které byly směřovány proti letadlům. Úmluva tak rozšiřuje protiprávní jednání, které bylo páchané na mezinárodních letištích.

3.7 Dokumenty civilního letectví Evropské Unie

3.7.1 Úvod

Následující kapitola stručně pojednává o právních nástrojích vydaných v rámci Evropské unie v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Platné právní úpravy jsou doplňovány smluvními dokumenty, které jsou uzavírané multilaterálně či bilaterálně. V roce 2002 bylo vydáno nařízení¹⁰⁴ Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, které vzniká jako reakce na trestné činy spáchané v New Yorku a ve Washingtonu.¹⁰⁵ Do této doby měly předpisy EU v rámci ochrany bezpečnosti civilního letectví spíše rekomendační charakter, avšak vzhledem k závažnosti protiprávních činů bylo v letectví přistoupeno k vydávání závazných předpisů pro všechny členské země.

3.7.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

Uvedené nařízení ze dne 2. dubna 2009 doplňuje část základních norem oproti předchozímu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, které stanovuje obecné opatření doplňující základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy a uplatňuje přímou účinnost ve všech členských státech. V úvodní části nařízení je uvedena standardizace bezpečnostních pravidel v rámci společenských států. Tyto zásady se mají vztahovat na subjekty působící v oblasti civilního letectví, ať už se jedná o dopravce, firmy či organizace.¹⁰⁶ Jednotlivé státy po předchozím avízu členských zemí mohou svá opatření zpříšňovat. Nařízení dále pojednává o zavazujících požadavcích, které se týkají programů zabezpečení ochrany, které musí jednotlivé státy vypracovat a implementovat do svých právních řádů.¹⁰⁷ Jedná se o jednotlivé národní bezpečnostní programy, které musejí být v souladu s ostatními předpisy.¹⁰⁸ Nařízení dále upravuje vztahy při uplatňování nástrojů mezi jednotlivými členskými státy a nečlenskými zeměmi z non-schengenského prostoru.¹⁰⁹

3.7.3 Nařízení komise (ES) č. 272/2009

Tento mezinárodní právní instrument je navazující na předchozí nařízení, mění či vymezuje prvky týkající se oblasti detekčních či bezpečnostních kontrolních vstupů, aniž by se však cíleně uchýlovalo k uplatňování výlučně technických či procedurálních prvků. Vzhledem k prováděcím nařízením je nutnost všech států tyto kontroly dodržovat, rovněž jsou

¹⁰⁴ Nařízení je obecně závazné pro všechny členské státy, má přímý účinek a bezprostředně zavazuje všechny státní orgány, jako i právnícké osoby i fyzické osoby členských států. ZDROJ: vnitřní bezpečnost kniha s.65

¹⁰⁵ Čl. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002

¹⁰⁶ Čl. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

¹⁰⁷ Uvedená nařízení znamenají přímou aplikovatelnost v členských státech „bez jakékoliv receptce“, tj. nejsou zde prvky vnitrostátních transformačních národních právních předpisů. Vnitřní bezpečnost s. 65

¹⁰⁸ Čl. 10 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

¹⁰⁹ Čl. 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

doplňovány řadou směrnic¹¹⁰ a rozhodnutí.¹¹¹, které mají funkci „harmonizační“ s národními právními předpisy. Stanovuje základní metody dílčích kontrol, podle zákazu vstupu kategorizuje druhy předmětů či udělení přístupu do jednotlivých prostor letiště. Nařízení se týká doplnění a bližší specifikace týkající se prohlídek vozidel, pošty leteckého dopravce, letadla či metody kontrol zavazadel.¹¹² V závěru nařízení jsou zavazující podmínky týkající se kontrol dodržování bezpečnosti na letišti.¹¹³ Tyto kontroly musí provádět vyškolení pracovníci či státní úředníci, jejichž povinností není inspekční kontroly předem danému subjektu hlásit. V tomto kontextu jsou však bohužel v praxi rozdílné způsoby kontrol, ať už zavazadel či osob. Toto je rovněž patrné u cestujících, kteří bez povšimnutí států cestují v rámci schengenského prostoru bez platných dokladů a snaží se dopravit do států severní Evropy.

3.7.4 Závěr

Ačkoliv nařízení EU v oblasti letectví působí značně nepřehledně a komplikovaně, při bližším seznámení je zřejmé, že se normotvůrci nařízení snaží pokrýt celou oblast bezpečnosti civilního letectví a reagovat na nové hrozby a technické limity bezpečnosti. Mnohostranné dohody se netýkají pouze členských zemí, ale týkají se i právních regulí nečlenských států. Z celého výčtu právních nástrojů byly vybrány dvě mezinárodní nařízení, které jsou stěžejní pro danou problematiku. Tyto obecně závazné regule mají deklaratorní povahy. Jsou doplňovány řadou směrnic a rozhodnutí. Uvedené smlouvy upravují standardizaci jednotlivých oblastí bezpečnosti letectví, které jsou závazné pro jednotlivé státy, letecké dopravce, letiště a ostatní subjekty působící v letectví. První mezivládní dohoda reaguje na teroristické útoky spáchané v roce 2001, upravuje vzájemná sjednocení a zavazuje ostatní státy k vytvoření bezpečnostních programů. Druhé evropské nařízení podmiňuje vznik účelových bezpečnostních a detekčních kontrol. Nejedná se ani tak o technické či procedurální předpoklady, jako spíše o závazek a unifikaci dílčích postupů při kontrolách mezi jednotlivými členskými a nečlenskými zeměmi. S přihlédnutím k praxi, kdy je letecká doprava využívána k nelegální migraci, je však patrné, že ne všechny členské státy dostatečně plní své závazky vyplývající z nařízení EU.

3.8 Právní úprava civilního letectví v ČR k zajištění jeho bezpečnosti

3.8.1 Úvod

Základní vnitrostátní předpisy upravující regulatorní systém civilního letectví jsou zásadními způsoby ovlivňovány mezinárodními dohodami a evropskými normativními právními akty. Vzhledem k obsáhlosti právních úprav byly stručně uvedeny tři zásadní

¹¹⁰ Směrnice „není závazná jako celek, ale pouze co do výsledku“, kterého musí být dosaženo. Přitom způsob se ponechává v diki vnitrostátních orgánů. Vydáváním směrnice se předpokládá „transpozici do národního práva“. Každý členský stát vydává předpisy směrnic dle svých ústavních práv a národních předpisů. Členské státy mají za povinnost tyto regule implementovat do svého právního řádu zpravidla do dvou let. Zdroj: PIKNA, Bohumil. *Vnitřní bezpečnost v právu a politice Evropské unie*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2019. ISBN 978-80-7380-783-2. s. 65-67

¹¹¹ Rozhodnutí – jedná se o obdobu nařízení, avšak nemají právní závaznost a normativnost, bývají adresovány konkrétním adresátům, jsou závazné v celém svém rozsahu, vzhledem k aplikovatelnosti jedná se o „aplikovatelnost přímou a bezprostřední“. Slouží převážně k dořešení konkrétních případů. Zdroj: PIKNA, Bohumil. *Vnitřní bezpečnost v právu a politice Evropské unie*. 2. přepracované a aktualizované vydání. Plzeň. Aleš Čeněk, 2019. ISBN 978-80-7380-783-2. s.66

¹¹² Čl. 1 Nařízení komise (ES) č. 272/2009

¹¹³ Čl. 7 Nařízení komise (ES) č. 272/2009

úpravy týkající se bezpečnosti Letiště V. Havla Praha. Mezi základní prameny práva bezpečnosti civilního letectví v České republice patří zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví. Vzhledem k tématu práce právních úprav týkající se bezpečnosti letiště je další kapitola věnována zákonu č. 273/2008 Sb. o Policii ČR. V závěru jsou poté uvedeny Národní bezpečnostní programy ochrany civilního letectví ČR.

3.8.2 Vybraná ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů

Základním normativním aktem národní legislativy je uvedený zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kterému předcházela zákon č. 47/1956 Sb., o Národním shromáždění o civilním letectví. Zákon o civilním letectví upravuje podmínky provozování letiště, letecký rejstřík, způsobilost výrobků letadlových částí, letecké stavby, letecký personál či užívání leteckého provozu a letecké služby.¹¹⁴

Podle mého názoru výklad řady právních regulí jednotlivých ustanovení poukazuje na nesporný dualismus mezi evropskými a vnitrostátními předpisy v uvedené problematice. Tento právní instrument přímo implementuje do českého právního řádu požadavky plynoucí z mezinárodních dohod. Zákonem č. 127/2014 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů byl z důvodu kontinuity sloučen s právem EU.

Dále je patrné, že podstatnou oblastí úpravy byla harmonizace s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008, kdy zákon tak novelizuje osmou část zákona a upravuje ochranu bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy.¹¹⁵ Jen pro upřesnění z hlediska bezpečnosti letiště je nejpodstatnější osmá část zákona.

V úvodu osmé části zákona č. 47/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů, jsou ustanovení týkající se národních programů (kapitola č. 3.8.4) či vydávání interních předpisů (kapitola č. 3.9).

§ 85e Ověření spolehlivosti podle zákona o civilním letectví č. 47/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

(1) Každý, kdo vstupuje bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾, musí být spolehlivý, nestanoví-li tento přímo použitelný předpis jinak. Podmínkou spolehlivosti fyzické osoby je její bezúhonnost a důvěryhodnost.

(2) Ověření spolehlivosti fyzické osoby provádí na její žádost Úřad; spolehlivost fyzické osoby je takto ověřena na dobu 5 let. To neplatí, jde-li o osobu, která vykonává službu u Policie České republiky, Hasičského záchranného sboru České republiky, Celní správy České republiky, Vězeňské služby České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služby a Úřadu pro zahraniční styky a informace, nebo která je držitelem platného dokladu o bezpečnostní způsobilosti fyzické osoby nebo platného osvědčení fyzické osoby podle zákona upravujícího ochranu utajovaných informací; taková osoba se považuje za spolehlivou podle tohoto zákona. Přestane-li taková osoba splňovat podmínku podle předchozí věty, bezodkladně tuto skutečnost oznámí osobě, která jí umožnila vstup bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru.

Podmínky pro zjišťování konkrétních informací je povinností provozovatelů či zaměstnavatelů letišť, dané skutečnosti se musí následně periodicky kontrolovat. Provozovatelé letišť jsou podle tohoto povinni zjišťovat spolehlivost, důvěryhodnost či bezúhonnost svých zaměstnanců.

Ověřování spolehlivosti se provádí z důvodu, aby zaměstnanec mohl vstupovat do vyhrazených prostor letiště bez doprovodu či kontroly a především, aby se vyloučilo

¹¹⁴ zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

¹¹⁵ Důvodová zpráva: č. 127/2014, zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, [online]. [cit. 4.5.2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqge2f6mjsg5pwi6q&groupIndex=3&rowIndex=0>

spáchání protiprávního jednání. Kontrolu spolehlivosti provádí výhradně Úřad civilního letectví.

Podle § 85e zákona o civilním letectví č. 47/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů se je ověřování platné na dobu 5 let, avšak podle bodu 11.1.7 Nařízení komise EU 2019/103 důkladnější ověření je platné jeden rok a standardní ověření je platné 3 roky.¹¹⁶

§ 85n Povinnosti provozovatele letišť podle zákona o civilním letectví č. 47/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

(1) Provozovatel letišť v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy²³⁾ rozdělí prostor letišť podle druhu uplatňovaných bezpečnostních opatření na jednotlivé oblasti, viditelně je označí a s použitím vhodných zabezpečovacích prvků zajistí, aby průchod mezi nimi byl možný jen za splnění podmínek stanovených tímto zákonem a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

(2) Provozovatel letišť v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy dále zajistí

- a) provádění kontroly osob a vozidel vstupujících a vjíždějících do prostoru letiště,*
- b) vydávání letištních identifikačních průkazů a povolení k vjezdu,*
- c) provádění detekční kontroly osob jiných než cestujících a jimi vnášených věcí,*
- d) ostrahu prostoru letiště.*

Rozdělení prostoru na veřejné, neveřejné a vyhrazené jsou uvedeny v kapitola č. 3.2. Druhý odstavec ustanovení § 85n je v praktickém využití uplatňován především při ustanovení počtu zaměstnanců, jejich školení či následné skryté kontroly. Provozovatel letiště rovněž spravuje agendu týkající se vydávání identifikačních karet či vjezdových povolení, které jsou potřebné ke vstupu do neveřejných prostor. Rovněž ochranu těchto prostor či objektů zabezpečuje ostraha letiště, která je zřízena provozovatelem.

Dříve tyto povinnosti (zabezpečení letištní plochy, letadel včetně vnitřních prostor) zabezpečovala Policie ČR. Ostraha letiště dohlíží na zabezpečení letiště či působí preventivně, v případě zjištění protiprávního jednání o věci informuje Policii ČR, která dle zjištěných skutečností provede opatření a v případě potřeby provádí s policiisty součinnost. Součástí osmé části jsou i povinnosti týkající se kontrol osob či zavazadel

§ 85p Detekční kontrola cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel podle zákona o civilním letectví č. 47/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Provozovatel letišť a letecký dopravce zajistí provádění detekční kontroly cestujících, kabinových zavazadel a zapsaných zavazadel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Podle osnovy tohoto ustanovení provozovatel zajišťuje vyjma ostrahu letiště i kontrolu osob a zavazadel. Kontrolu provádí při vstupech do vyhrazených prostor. V případě, že se osoba odmítá podrobit bezpečnostní kontrole, je na místo přivolána policejní hlídka, která osobu ztotožní a provede kontrolu v dostupných evidencích. Jestliže se osoba i nadále odmítá podrobit kontrole, je osoba vyloučena z letecké přepravy.

V zákoně o civilním letectví není žádné ustanovení, které by se přímo vztahovalo na trestné činy proti bezpečnosti civilního letectví. V rámci bezpečnosti na letišti tak zákon pouze konkretizuje podmínky, které musí splnit provozovatel za účelem získání oprávnění k provozování leteckých činností. Nutno konstatovat, že podle zákona o civilním letectví je tak plně v zodpovědnosti provozovatele vhodným způsobem zabezpečovat ochranu bezpečnosti leteckého provozu. V zákoně však není blíže definováno, jak by měla být bezpečnost zajištěna, rovněž nespécifikuje stavební či technické vymezení letišť. Zákon by

¹¹⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/103, *Specifikace opatření k ochraně letectví před protiprávními činy* [online]. [cit. 24.1.2022]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0103&from=EN>

tak měl více tak reagovat na aktuální potřeby v ochraně civilního letectví. Této oblasti se značně týká kritická část Terminálu 1, kdy jsou cestující podrobeni detekční kontrole až před nástupem letadla. Soukromý provozovatel letiště takto vytvořil bezpečnostní odbavení, neboť vybudování centrálního odbavení už před samotným vstupem do neveřejného sektoru Terminálu 1 by bylo nákladnější a pro cestující méně komfortní. Z hlediska bezpečnosti jsou zde však nevýhody spočívající ve velkém počtu cestujících na malém prostoru v bezprostřední blízkosti vstupů do letadel bez detekčních kontrol. Zákon rovněž přímo nereflektuje aktuální hrozby, pouze v jednotlivých definicích odkazuje na letecké či jiné předpisy.

3.8.3 Vybraná ust. zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR ve znění pozdějších předpisů

Mezi vybrané ustanovení předmětné problematiky zajišťující bezpečnost civilního letectví se řadí

§ 42 zastavení a prohlídka dopravního prostředku zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR.

(1) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku,
a) pronásleduje-li pachatele úmyslného trestného činu, nebo
b) pátrá-li po pachateli úmyslného trestného činu nebo po věcech z takového trestného činu pocházejících anebo s takovým trestným činem souvisejících,
má-li důvodné podezření, že se v dopravním prostředku takový pachatel nebo věci nachází.
(2) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, má-li důvodné podezření, že používáním dopravního prostředku, na dopravním prostředku nebo v souvislosti s dopravním prostředkem byl spáchán trestný čin.
(3) Policista je oprávněn zastavit dopravní prostředek a provést jeho prohlídku, pátrá-li po
a) osobách hledaných, pohřešovaných nebo protiprávně se zdržujících na území České republiky,
b) zbraních, střelivu, municí, výbušninách, výbušných předmětech, jedech, omamných a psychotropních látkách, prekursorech drog nebo jiných chemických látkách nebo jiných předmětech určených k výrobě omamných a psychotropních látek, nebo
c) věcech pocházejících z trestné činnosti anebo souvisejících s trestnou činností,
má-li důvodné podezření, že se v dopravním prostředku taková osoba nebo věc nachází.

Podle tohoto zákonného ustanovení může PČR zastavit dopravní prostředek hromadné dopravy a provést jeho prohlídku. Z hlediska terminologického je zvolen souhrnný název „*prostředky veřejné hromadné dopravy*“, který zahrnuje prostředky určené k veřejné přepravě osob: autobusy, vlaky, letadla či lodě.¹¹⁷

S ohledem na zajišťování bezpečnosti provozu civilního letectví je policista oprávněn „*provést prohlídku osoby, zavazadla, jakož i samotného veřejného hromadného dopravního prostředku, a to za účelem zjištění, zda osoba nemá u sebe nebo ve věcech není věc, která by mohla být použita ke zmíněnému útoku*“.¹¹⁸ Uvedenou prohlídku lze provést pouze za účelem nalezení uvedené věci, která by mohla ohrozit bezpečnost civilního letectví.

V praxi se využívá toto oprávnění především při kontrole osobních vozidel, které parkují v blízkosti Terminálu 1 v době rizikových letů (například izraelských leteckých společností). Dle mého názoru by bylo na zvážení, zda neustanovit do zákona o Policii ČR oprávnění spočívající v možnosti podílet se na zajištění bezpečnosti specifických chráněných objektů. Toto oprávnění by spočívalo především v možnosti vyjádřit se k technickým podmínkám zajišťující bezpečnost objektů. Policie ČR by se v tomto případě mohla více vyjadřovat k například k bariérám či vstupům do hal letiště. V současné době už samotné povolení k vybudování bezpečnostních bariér po stránce úředního řízení či časové náročnosti je

¹¹⁷ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 9788075981936 s. 83

¹¹⁸ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788075981936.s.84

značně komplikované, zdlouhavé a stojí nemalé úsilí. Je potřeba počítat, že na letišti se pohybuje velké množství osob rozličných kultur a je zde poskytována letecká doprava, která může být zneužitelná pro „významné“ protiprávní jednání.

3.8.4 Národní bezpečnostní programy ochrany civilního letectví ČR

Ministerstvem dopravy ČR jsou vydávány Národní bezpečnostní programy, které jsou přijímány samostatně. Do českého právního řádu byla formou Přílohy 17 přeložena Úmluva o mezinárodní civilním letectví, a to formou základních evropských předpisů pod názvem Dokument 30.¹¹⁹ Základní dokument se zabývá jednotlivými bezpečnostními programy letišť, leteckých dopravců a popisuje postupy bezpečnostních opatření. Tento bezpečnostní program zavazuje zúčastněné subjekty jednotlivými povinnostmi a odpovědnostmi při provozu letecké dopravy. Dále stanovuje podmínky pro stavební realizace letišť, antecedentní pravidla pro provádění kontrol či jejich postupy.¹²⁰

Účelem národního bezpečnostního programu by tak mělo být efektivní a aktuální doplnění předpisů v souvislosti se změnami na mezinárodní úrovni. Včasné a efektivní prosazení národních bezpečnostních programů je závislé na legislativních možnostech českého právního řádu. Národní bezpečnostní program nesmí mít pouze oznamovací funkci. Rovněž tak právní síla a následná vymahatelnost předpisů bezpečnostního programu by měla být více legislativně podpořena.

3.8.5 Závěr

Vnitrostátní právní úprava bezpečnosti civilního letectví je výrazně ovlivněna dualizačními implementačními nástroji mezinárodních a evropských právních pramenů. Základním právním regulátorem ČR týkající se civilního letectví je zákon o civilním letectví (kapitola č. 3.8.2). Tento národní právní předpis obecně upravuje podmínky provozování letišť, zároveň obligatorně splňuje převzaté podmínky z jednotlivých evropských předpisů. Hlavními účely evropských předpisů, které jsou poté vloženy do státních právních úprav, je nastavení minimálních požadavků na zajištění bezpečnosti a vzájemné ujednání mezi členskými státy.

V zákoně o civilním letectví není žádné ustanovení, které by se vztahovalo na konkrétní trestné činy. Uvedený právní předpis má spíše deklaratorní povahu pro provozovatele letišť, které za účelem získání oprávnění k provozování leteckého provozu musí splňovat konkrétní podmínky, které by měly vést k zabezpečení ochrany letišť. Podle zákona o civilním letectví je tak plně v zodpovědnosti provozovatele vhodným způsobem zabezpečovat ochranu bezpečnosti leteckého provozu. Zákon ukládá povinnosti provozovateli, avšak už blíže nedefinuje, jakým způsobem má bezpečnost zajistit. Rovněž tak blíže nespécifikuje stavební či technické vymezení letišť. Zákon by tak měl více reagovat na aktuální potřeby v ochraně civilního letectví. Kapitola 3.8.2 pojednává o povinnosti provozovatele provádět ověření spolehlivosti, podle zákona o civilním letectví je ověření u standartní spolehlivosti platné na dobu 5 let, podle Nařízení komise EU 2019/103 je tato doba u důkladnějšího ověření platné 1 rok a u standartního ověření spolehlivosti je platné 3 roky. Evropské nařízení má však vyšší právní sílu.

¹¹⁹ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb, 2014. s. 186-187

¹²⁰ Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy. *Definice pojmů, část I.* - Úřad pro civilní letectví [online]. [cit. 8.7.2022]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/narodni-programy/online>

V rámci zákonné činnosti policie na pražském letišti (kapitola č. 3.8.3) je mimo podmínek stanovených v zákoně o ochraně státních hranic, rovněž zajištění bezpečnosti v oblasti případného útoku osob či prostřednictvím zařízení. V zákonné opoře jsou tak právní možnosti, které umožňují prohlídku dopravních prostředků, za účelem kontroly proti možnému pronesení zakázaných předmětů do letadla či transiitní části letiště. Tato ustanovení se tak plně uplatňují především při mimořádných událostech či bezpečnostních opatření. Je potřeba zvážit zda by Policie ČR mohla disponovat oprávněním, které by spočívalo v možnosti vyjádřit se k zabezpečení bezpečnosti specifických objektů jako je letiště po stránce stavební či technické. Tato vyjádření by byly pro provozovatele závazné. Nedošlo by tak k situacím, kdy jsou upřednostňována jednoduchá řešení oproti nákladnějším avšak efektivnějším.

Národní bezpečnostní program vydávaný Ministerstvem dopravy ČR je doplňován změnami, které jsou schvalovány na mezinárodní úrovni. Mají tak implementační charakter mezi českým právním řádem a mezinárodními dohodami. Nutno konstatovat, že aktuální a efektivní prosazení změn je závislé na legislativních možnostech českého právního řádu. Národní bezpečnostní program nesmí mít pouze oznamovací funkci, ale musí být právně podpořen ve své síle a následné vymahatelnosti.

3.9 Interní předpisy Letiště Václava Havla Praha

3.9.1 Úvod

V rámci přenesené působnosti právních regulujících norem mohou soukromé subjekty vydávat interní předpisy, kterými reagují na aktuální problémy, týkající se jejich působnosti. V této oblasti vydává Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví přenesenou právní povinnost ve zpracování vlastních bezpečnostních programů a jejich udržování v aktuálním stavu.

3.9.2 Bezpečnostní program letiště

Každý provozovatel letiště je povinen před zahájením své činnosti vytvořit vlastní bezpečnostní program¹²¹. Tento program musí být před samotným uvedením do provozu letiště schválen podle předpisu Evropské unie.¹²² Uvedený program musí být předložen Ministerstvu dopravy nejdéle 12 měsíců před požadovaným schválením.¹²³ V daném interním předpisu musí každý subjekt působící v leteckém provozu popsat metody a postupy, kterými se bude dodržovat národní bezpečnostní program. Program dále obsahuje způsob školení zaměstnanců, výcviky či kontrolní činnosti spočívající v dodržování předepsaných pravidel či vnitřní řízení kvality ustanovující sledování dodržování závazných předpisů.¹²⁴ Provozovatel pražského letiště Ruzyně plní tento závazek nad rámec požadovaných povinností. Uvedené je patrné v podrobných plánech bezpečnostních řádů letiště či kladením

¹²¹ Bezpečnostní program je preventivní dokument, který je vypracovaný provozovatelem objektu, který stanoví způsob řízení bezpečnosti objektů včetně blízkých prostranství. Dále slouží k uvedení technických, řídicích a provozních rizik, které mohou působením leteckého provozu nastat. Bezpečnostní program je schvalován po předchozí analýze a hodnocení rizik. Bezpečnostní program musí obsahovat: identifikační údaje o objektu, analýzu a hodnocení rizik, preventivní bezpečnostní opatření či návrh zaměření prováděných kontrol.

¹²² § 85m zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

¹²³ §105 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

¹²⁴ Čl. 12 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

důrazu u svých bezpečnostních pracovníků u detekčních kontrol či preventivní ostrahy letiště. V rámci své kompetence pravidelně formou auditorské činnosti dohlíží nad činnostmi svých zaměstnanců. Provozovatel letiště tak nad rámec povinností, které mu ukládá zákon o civilním letectví, (kapitola č. 3.8.2) plní v své závazky v ochraně bezpečnosti.

3.9.3 Letištní pohotovostní plán

Každý provozovatel letiště má za povinnost vytvořit vlastní pohotovostní plán. Předmětný předpis má minimalizovat vzniklé nežádoucí následky. Právní úprava stanovuje postupy pro koordinaci zásahových složek na letišti a zároveň i subjekty, které se nacházejí v okolí letiště a svou pomocí by mohly eliminovat vzniklé následky. Plán musí být přizpůsoben k většímu množství způsobu vzniku nenadálých událostí. Jedná se na příklad o teroristický útok, havárie letadla, nouzové přistání s poškozeným letadlem, únos letadla či vyhrožování nástražným výbušným systémem.¹²⁵

Plán je periodicky ověřován auditorskou činností formou letištních cvičení. Tato cvičení se provádí ve vzájemné kooperaci všech záchranných složek, na průběh cvičení dohlíží jak zaměstnanci letiště, tak i pracovníci ostatních složek. Zároveň jsou k cvičení přizváni nezávislí pozorovatelé i ze zahraničí z důvodu odstranění nedostatků při zpětném vyhodnocení. Shledané nedostatky jsou zkoumány a v případě zjištění systémových vad, jsou tyto napraveny úpravou interních předpisů.

Obrázek 6: Pyrotechnická prohlídka zavazadel



Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z: <https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/4739-cviceni-slozek-izs-na-ruzynskem-letisti.html>

3.9.4 Závěr

Každý kdo, se účastní leteckého provozu je povinen strpět určitá omezení, která souvisí se zajištěním spolehlivosti bezpečnosti letiště. Vypracování těchto omezení byla částečně přenesena na provozovatele letišť, s tímto tak souvisí ponechání částečných kompetencí či oprávněností spolupodílet se na zajišťování bezpečnosti. Vydávané interní předpisy mají za úkol efektivně reagovat na aktuální oblasti problematiky. Státoprávní normy nemohou dostatečně rychle reagovat, ať už z hlediska temporálního či z hlediska odlišností jednotlivých letišť, leteckých provozů či konkrétních aktuálních hrozeb týkajících se bezpečnosti civilního letectví.

Nespornou výhodou v tomto ohledu je skutečnost, že se na tvorbě zabezpečení ochrany civilního letectví podílejí nejen mezinárodní společenství či státy, ale i řada soukromých

¹²⁵ Letecká informační služba ČR, Předpisy. L-14. Řízení letového provozu ČR. Praha 2018 hl.9

subjektů, které mohou na aktuální kontradiktorickou otázku efektivněji a flexibilněji reagovat.

3.10 Závěr teoretické části

Při pominutí epidemiologické situace je letecká přeprava jedna z nejdynamičtějších rozvíjejících se druhů dopravy na světě. Vzhledem k proliferační nezáhodoucích činů tak státům vzniká povinnost, aby plně zabezpečily efektivní a bezpečné fungování leteckého provozu. V kontextu s tématem bezpečnosti leteckého provozu byly v úvodu uvedeny základní pojmy letecké dopravy, které jsou obsaženy v jednotlivých právních předpisech. S celosvětovým globálním rozvojem vznikají i nová rizika možných útoků, proto byla vymezena zásadní bezpečnostní opatření a jednotlivé kontroly na pražském letišti. Mezi dva základní prostředky opatření patří safety management a security control (kapitola č. 3.1). Při provádění realizace těchto systémů bývají zjištěny nedostatky spočívající v selhání lidského faktoru.

Mezi zásadní požadavky bezpečnosti patří tvorba právních předpisů, které by v co nejvyšší možné míře zabezpečily ochranu cestujících proti nezákonným činům ohrožujícím jejich životy. V tomto ohledu je potřeba pružněji reagovat na nově vznikající mimořádné události, jako je neoprávněné používání dronů v blízkosti letišť či oslnění pilotů laserem. V současné době zcela chybí oprávnění pro Policii ČR, která by mohla přerušit provoz dronu, který je používán v ochranném prostoru letiště. Kapitola č. 3.4 pojednává o protiprávních činech ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Podle vývoje právního rámce ochrany letecké dopravy lze konstatovat, že měl ve svých počátcích spíše reaktivní charakter. V současné době lze označit přístup k této problematice jako proaktivní, neboť je k této oblasti přistupováno cíleně a aktivně. V kapitole č. 3.4.3 je uvedeno protiprávní jednání terorismu, který má vzhledem ke své nejednoznačné definici obtížně identifikovatelný objektivní rámec. Toto je patrné i v českém právním řádu, kde není uvedena jednoznačně uznávaná definice. Vzhledem k množství možných vymezení pojmu terorismus je nejpragmatictější omezit se na hlavní klíčové aspekty, které spočívají v použití násilné moci, vedené za účelem prosazení cílů radikální skupiny a zviditelnit tak jejich jednání za účelem vyvolání obav společnosti. S přihlédnutím k trestně právnímu kodexu České republiky lze konstatovat, že se jednak vlivem závazků plynoucích ze společenství EU a jednak samotnou zákonodárnou činností aktivně podílí právními a represivními nástroji v boji proti terorismu. Tak, jak se rozvíjela letecká doprava, tak paralelně vznikala řada otázek s ohledem na bezpečnost v letecké dopravě. Toto lze zaregistrovat i na jednotlivých úmluvách, které se z počátku svých vzniků věnovaly základním konceptům a zabezpečením letecké dopravy mezi jednotlivými státy (kapitola č. 3.6). V průběhu 20. století byly vypracovány a přijaty mezinárodní represivní úmluvy, které se svým pojetím snažily zabezpečit ochranu cestujících a reagovaly na konkrétní nové protiprávní jednání v oblasti bezpečnosti v letectví. Jednotlivé úmluvy měly značné nedostatky, které při vzniku nezáhodoucích činů byly doplňovány následnými mezinárodními dohodami.

Ačkoliv se úmluvy vztahovaly na všechny členské země, přistupovalo se k jejich uzákonění do jednotlivých států podle aktuálního politického režimu (kapitola č. 3.6.3). V tomto ohledu pak vznikaly rozdílné postoje v represivních stanoviscích či samotném vymezení protiprávních jednání.

Ačkoliv regulující právní nástroje v rámci EU působí prvotně nepřehledně, plní svou povinnost v právních závazcích standardizace bezpečnostních pravidel v rámci členských

států EU. Zůstává otázkou, zda přijímané právní závazky bez systematičnosti nevedou k dezorientační chybné aplikaci v praxi a celkové komplikovatelnosti legislativního rámce ve spojitosti s jednotlivými subjekty působícími v letecké dopravě.

V zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (kapitola č. 3.8.2) není žádná ustanovení, která by se vztahovala na konkrétní protiprávní činy. Uvedený právní předpis má spíše deklaratorní povahu pro provozovatele letišť a stanovení podmínek pro letecký provoz. Podle zákona o civilním letectví je tak plně v zodpovědnosti provozovatele vhodným způsobem zabezpečovat ochranu bezpečnosti leteckého provozu. Zákon ukládá povinnosti provozovatelům, avšak už blíže nedefinuje jakým způsobem. Rovněž tak blíže nespécifikuje stavební či technické vymezení letišť. V praxi tak může docházet (kapitola č. 3.2, detekční kontrola), kdy je upřednostňována ekonomická náročnost či komfort cestujících oproti účinnějšímu zabezpečení kritických prostor na letišti. Podle zákona je ověření spolehlivosti u osob vstupujících do vyhrazených prostor platné 5 let, avšak podle evropského nařízení je důkladnější ověřování spolehlivosti platné 1 rok a standardního 3 roky. Zákon o civilním letectví by potřeboval v určitých bodech novelizaci, aby rovněž reagoval na aktuální potřeby v ochraně civilního letectví.

Zákon č. 279/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů (kapitola č. 3.8.3) ustanovuje pouze oprávnění k prohlídce osob či letadel za účelem nalezení zakázaných předmětů. Bylo by rozhodně zajímavé zvážit, zda by se bezpečnostní orgány mohly více vyjadřovat k technickým zabezpečením letišť, které by bylo pro provozovatele závazné. Při tomto pohledu by tak nebyla prosazována ekonomická či komfortní výhodnost, ale funkčnost a efektivita technického zabezpečení. Národní bezpečnostní programy jsou právními instrumenty vypracovávány Ministerstvem dopravy ČR jako dodatky, které jsou v oblasti bezpečnosti civilního letectví schvalovány na mezinárodní úrovni. Nutno definovat, že prosazení v praxi je však závislé na legislativních možnostech českého právního řádu a rovněž tak následné prosazování vymahatelnosti.

V kapitole č. 3.9 jsou uvedeny podstatné interní předpisy letiště, které v rámci přenesených pravomocí zpracovávají jednotliví provozovatelé. Podle mého názoru jsou tyto dokumenty jedny z nejvhodnějších při potřebě prosazení aktuálních potřeb. Z praxe je velmi znatelné, že provozovatel pražského letiště Ruzyně ve většině případů plní tento závazek nad rámec požadovaných povinností.

Nespornou výhodou v tomto ohledu je skutečnost, že se na tvorbě zabezpečení ochrany civilního letectví podílejí nejen mezinárodní společenství či státy, ale i řada soukromých subjektů, které mohou na aktuální kontradiktorní otázku efektivněji a flexibilněji reagovat. V této oblasti se jedná o přidanou hodnotu decentralizované povahy právních instrumentů přenesených na právnické osoby. I přes značné povinnosti a omezení pro cestující je snaha při tvorbě právních instrumentů, aby nebylo dotčeno základních lidských práv a docházelo tak v co nejmenší míře k zásahům do osobní integrity.

4 Praktická část

4.1 Struktura Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně

Cizinecká policie je specializovanou složkou Policie ČR, která je útvarem s celorepublikovou působností. Ústředním článkem cizinecké policie je Ředitelství služby cizinecké policie, které přísluší přímo pod Policejní prezidium ČR. Ředitelství služby cizinecké policie dohlíží na jednotlivé oblastní útvary cizinecké policie, které jsou dislokované pod jednotlivá Krajská ředitelství policie. Tyto detašované výkonné složky cizinecké policie působí v rámci celé České republiky. V případě potřeby tyto útvary posilují svou činností například při: kontrolách na hraničních přechodech při opatření Covid, při nelegální migraci občanů se Sýrie či při výpomoci Slovenské republiky v souvislosti s děním na státních hranicích s Ukrajinou. V České republice je celkem pět Inspektorátů cizinecké policie, které působí na mezinárodních letištích. Svou činností zabezpečují plnění povinností vyplývajících z mezinárodních úmluv, evropských směrnic či národních předpisů. Jednotlivá delegovaná pracoviště spravují uprchlická a záchytná střediska, která jsou určena pro umístění cizinců v případě správního řízení. Cizinecká policie provádí úkony související s rozhodnutím ve správním řízení jako odvolacího orgánu, zjišťování informací při správním vyhoštění. V oblasti migrační politiky: zabezpečuje cestovní a přepravní doklady, vydává výjezdní víza či povolení vstupu na území republiky.

Obrázek 7: Hlídky ICP Ruzyně



Zdroj: Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/policie-ceske-republiky/cizinecka-policie/>

Největším inspektorátem cizinecké policie je Inspektorát cizinecké policie Praha Ruzyně. Struktura Inspektorátu cizinecké policie letiště Praha Ruzyně je přizpůsobena zejména k zajištění bezpečnosti letiště a hraniční kontrole. Mezi nejpodstatnější činnosti patří kontrola cestovních dokladů na vnější schengenské hranici, ochrana bezpečnosti leteckého provozu, řešení mimořádných událostí, kontrola odložených předmětů či zavazadel a správní řízení.

Obrázek 8: Struktura ICP Ruzyně



Zdroj: vlastní zpracování

4.2 Řízené rozhovory

4.2.1 Úvod

V rámci praktické části byly provedeny řízené rozhovory za účelem zjištění názorů na právní úpravy předpisů bezpečnosti Letiště V. Havla Praha. Řízených rozhovorů se zúčastnili dva zaměstnanci, kteří pracují na oddělení Strategie a správa bezpečnosti (právní oddělení) Letiště V. Havla Praha a dva policisté služebně zařazení ve vedoucích funkcích Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně.

Prvním dotazovaným je policista, který pracoval 4 roky na Letišti V. Havla Praha, nyní pracuje jako zástupce vedoucího Organizačního oddělení Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně. Byl vedoucím BDA teamu ostrahy letiště, který v rámci bezpečnosti provádí skryté pozorování cestujících za účelem zjištění případného podezřelého chování.

Otázka: Co je náplní Vaší práce?

Odpověď:

V současné době pracuji na Inspektorátu cizinecké policie Praha-Ruzyně jako zástupce vedoucího Organizačního oddělení. Předtím jsem byl zaměstnán u společnosti Letiště Praha jako manažer OJ BDA a OJ OLE, kde jsem zodpovídal za nastavování a kontrolu bezpečnostních procesů, řízení lidských zdrojů v rámci jednotky, nastavení směřování a rozvoj jednotky a investiční projekty přidělené v rámci svěřené oblasti.

Otázka: Myslíte si, že české právní předpisy zajišťující bezpečnost civilního letectví jsou dostatečné? (kapitola 3.8.)

Odpověď:

Obecné právní předpisy k zajištění bezpečnosti civilního letectví vycházejí primárně ze znění mezinárodní a evropské legislativy, které je pravidelně aktualizováno a je zde reflektován vývoj v bezpečnostní situaci, stejně jako na poli bezpečnostních technologií. Vzhledem k uvedenému lze české právní předpisy jednoznačně považovat za dostatečné.

Otázka: Měla by mít soukromá ostraha na mezinárodním letišti vzhledem k ochraně mezinárodního letiště nějaká zvláštní oprávnění? Případně v tomto kontextu, jakou by měla mít pozici soukromá bezpečnostní agentura?

Odpověď:

V České republice současně je nastavení systému takové, že obecně neexistuje žádná speciální úprava pro soukromé bezpečnostní služby a bezpečnostní složky letiště tak využívají zpravidla zákonná oprávnění stanovená Zákonem o civilním letectví, Trestním zákoníkem, Trestním řádem, případně Občanským zákoníkem. Pokud dojde k situaci, na níž zmíněná ustanovení nepostačují, mohou si bezpečnostní složky vyžádat součinnost Policie ČR. Toto nastavení předpokládá velmi kvalitní spolupráci mezi zúčastněnými složkami. I při kvalitní spolupráci je však tento systém méně pružný a může způsobit časovou prodlevu při řešení případného ohrožení letiště.

Ostraha letiště by měla mít např. status podobný myslivecké strážci či podobnému. V současné chvíli je v mnoha situacích „bezmocná“ a je nutné žádat o asistenci PČR. Řadu situací to tak nebezpečně prodlužuje, a vzniká riziko z prodlení, nebo že se situace vyhrotil. Rozhodně je potřeba zvýšit oprávnění ostrahy letiště.

Otázka: Jaká je podle Vás spolupráce mezi ostrahou letiště a Policií ČR?

Odpověď:

Spolupráce mezi bezpečnostními složkami provozovatele a Policií ČR je dle mého názoru na dobré úrovni a je dále prohlubována pravidelnými koordináčními schůzkami, stejně jako společnými cvičeními.

Otázka: Měla by se v něčem změnit zákonná oprávnění Policie ČR, aby byla efektivně zabezpečena ochrana letiště? (kapitola 3.8.3)

Odpověď:

K zajištění ochrany letiště má dle mého názoru Policie ČR dostatečná zákonná oprávnění.

Otázka: Funguje podle Vás dostatečně vymahatelnost při porušení právních povinností? Pokud ne, jak ji zlepšit?

Odpověď:

Vymahatelnost při porušení právních povinností v oblasti ochrany civilního letectví se dle mého názoru neliší od vymahatelnosti jiných právních povinností a považuji ji za dostatečnou.

Otázka: Jak by podle Vás měly být uspořádány detekční a pasové kontroly v neveřejné části T1? (kapitola 3.2)

Odpověď:

Systém provádění bezpečnostních kontrol na Terminálu 1, kdy jsou kontroly prováděny nikoli centrálně před vstupem do tranzitního prostoru, ale až v jednotlivých gate, rozhodně není ideální a dává možnost pronesení zbraně nebo výbušniny do tranzitního prostoru. Tento systém je ovšem dán stavební dispozicí terminálu, kdy dochází k mísení příletových (přilétajících ze zemí s rozdílným standardem provádění bezpečnostních kontrol) a odletových cestujících v tranzitním prostoru. V souvislosti s budoucím stavebním rozvojem je plánováno, že Terminál 1 bude sloužit k odbavování Schengenských letů a bezpečnostní kontroly zde budou prováděny centrálně, čímž dojde k nápravě popsání stavu a snížení bezpečnostního rizika.

Otázka: Myslíte si, že kamerová soustava používaná na Letišti V. Havla Praha je efektivní? Jaký je Váš názor na prosazování rovnováhy mezi GDPR a detekcí obličejů, včetně uchovávání dat? (kapitola 3.5)

Odpověď:

K zodpovězení této otázky nemám k dispozici dostatek informací.

Otázka: V rámci bezpečnosti plní dostatečně všechny členské státy EU své povinnosti? Které neplní a v čem? (kapitola č. 3.4, 3.7)

Odpověď:

Všechny státy EU jsou povinny plnit své závazky vůči ochraně civilního letectví v určeném standardu. Plnění standardu na jednotlivých mezinárodních letištích je pravidelně kontrolováno v rámci auditní činnosti národních autorit i organizace ECAC, formálně tedy všechny státy tyto standardy naplňují. Z osobní zkušenosti mám dojem, že úroveň bezpečnostních kontrol v Itálii či Španělsku je na nižší úrovni, než například v Nizozemí či Irsku. Jedná se však pouze o subjektivní pohled, který nemusí odpovídat reálnému stavu.

Otázka: Jaký je Váš vlastní názor na zajištění bezpečnosti letiště? Vzhledem k Vaším zkušenostem spatřujete v něčem nedostatky?

Odpověď:

Oblast bezpečnosti civilního letectví prošla zejména po útocích z 11. září 2001 velkými změnami pozitivním směrem a od té doby se neustále vyvíjí, včetně reflektování nových trendů, ať už z pohledu využívaných technologií, tak nových modů operandi. Současné zajištění bezpečnosti civilního letectví hodnotím na vysoké úrovni a za důležité považuji také to, že je snaha úroveň ochrany neustále posouvat. Případné nedostatky považuji v celkovém kontextu za marginální.

Druhým dotazovaným je policista, který je vedoucím skupiny analýzy rizik. Na Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně pracuje 8 let.

Otázka: Co je náplní Vaší práce?

Odpověď:

Pracuji na Inspektorátu cizinecké policie Praha-Ruzyně v rámci skupiny analýzy rizik. Předtím jsem byl zaměstnán u společnosti Letiště Praha jako manažer ostrahy letiště, kde jsem dohlížel na výkon služby hlídkové služby ostrahy, metodicky vedl a organizoval činnost hlídek na místě v případě mimořádné události.

Otázka: Myslíte si, že české právní předpisy zajišťující bezpečnost civilního letectví jsou dostatečné? (kapitola 3.8)

Odpověď:

Letecká civilní bezpečnost je podle mého názoru v nejvyšší možné míře zabezpečena. Vychází z mezinárodních smluv, ve kterých jsou tyto problémy poměrně do hloubky popsány. České zákony tak pouze přebírají tyto předpisy. Ano, podle mého názoru jsou dostačující.

Otázka: Měla by mít soukromá ostraha na mezinárodním letišti vzhledem k ochraně mezinárodního letiště nějaká zvláštní oprávnění? Případně v tomto kontextu, jakou by měla mít pozici soukromá bezpečnostní agentura?

Odpověď:

Jde o zajímavou otázku, na jejímž řešení se plně neshodují ani odborníci a vyžadovala by velmi dlouhou debatu s nejistým závěrem. Jde v zásadě o úhel pohledu na tuto problematiku, který se bude lišit z pozice policisty, státního úředníka či zástupce provozovatele letiště.

Dalším možným přístupem je kompletní zajištění bezpečnosti letiště složkami státu, což by ovšem výrazně navýšilo nároky na finanční a personální zajištění na straně státu a dílčí legislativní úpravy. Třetí možnou cestou je předání zajištění bezpečnosti plně do rukou provozovatele letiště, s tím by však souviselo výrazné rozšíření zákonných pravomocí.

Současné nastavení lze určitě považovat za funkční, byť s sebou nese i negativa vyplývající z rozdělení pravomoci mezi zúčastněné subjekty a s tím spojené vysoké nároky na úroveň spolupráce. V tomto kontextu nepovažuji přidělení zvláštních oprávnění bezpečnostním složkám letiště za nezbytné

Otázka: Jaká je podle Vás spolupráce mezi ostrahou letiště a Policií ČR?

Odpověď:

Spolupráce je podle mého názoru na dobré úrovni. Samozřejmě vznikají momenty, kdy dochází k menším nesrovnalostem, avšak každá ze složek má své okruhy povinných činností.

Otázka: Měla by se v něčem změnit zákonná oprávnění Policie ČR, aby byla efektivně zabezpečena ochrana letiště? (kapitola 3.8.3)

Odpověď:

Řekl bych, že oprávnění jsou dostatečná. Jsou situace, kdy by například Policie ČR mohla mít více možností týkajících se negativního vyjádření například k leteckým společnostem, které nedodržují zásadní povinnosti a především ze států jižní Evropy vystupují z letadel na letišti v Praze osoby, které nemají platné doklady nebo doklady nemají vůbec. Dále bych ocenil, kdyby se Policie ČR mohla více zapojit v rozhodování řízení o zajištění ostrahy objektu po stránce technické či stavební.

Otázka: Funguje podle Vás dostatečně vymahatelnost při porušení právních povinností? Pokud ne, jak ji zlepšit?

Odpověď:

Řada drobných přestupků se na místě dá vyřešit. Avšak letečtí dopravci, kteří provádí lety mezi nečlenskými státy v Schengenského prostoru, a nedodržují své povinnosti v rámci migrace, jsou nepostižitelní. K tomuto v posledních měsících bohužel dochází i u leteckých společností a států v rámci společenství Schengenského prostoru.

Otázka: Jak by podle Vás měly být uspořádány detekční a pasové kontroly v neveřejné části T1? (kapitola 3.2)

Odpověď:

Podle mého názoru uvedené kontroly na Terminálu 1 jsou poměrně kritickým místem. Kontroly by jistě měly probíhat již před samotným vstupem do neveřejné části, to znamená po pasové kontrole ve veřejné části. Cestující se v současné době dostanou bez bezpečnostní kontroly až ke vchodu letadla.

Otázka: Myslíte si, že kamerová soustava používaná na Letišti V. Havla Praha je efektivní? Jaký je Váš názor na prosazování rovnováhy mezi GDPR a detekcí obličejů, včetně uchovávání dat? (kapitola 3.5.5)

Odpověď:

Za hlavní přednosti považuji možnost sledování aktuální situace v prostorách letiště pro bezpečnostní i provozní potřeby, možnost sledovat a efektivně navádět síly prostředky bezpečnostních složek letiště i Policie ČR, možnost dohledávání bezpečnostních incidentů, jejich dokumentaci a následné vyhodnocení. Zákonná omezení samozřejmě existují a vyplývají z právních předpisů na ochranu osobnosti. Osobně však neshledávám žádný problém v používání kamerového systému a podmínky na ochranu osobních údajů. Technická omezení jsou dána kvalitou kamer a pokrytí letiště. Jedním ze zásadních vylepšení do budoucna bude jistě implementace analytických funkcí.

Otázka: V rámci bezpečnosti plní dostatečně všechny členské státy EU své povinnosti? Které neplní a v čem? (kapitola č. 3.4, 3.7)

Odpověď:

Jak jsem již uvedl, všechny své závazky státy neplní. Jsou zjišťovány nedostatky při výměně informací o cestujících, na které je vydán Evropský zatýkací rozkaz. Dále jsou zjišťovány pochybení při pasových kontrolách.

Otázka: Jaký je Váš vlastní názor na zajištění bezpečnosti letiště? Vzhledem k Vašim zkušenostem spatřujete v něčem nedostatky?

Odpověď:

Z pohledu bezpečnosti na letišti je dobrá spolupráce mezi provozovatelem letiště a policií a to i na manažerských pozicích. Osobně si myslím, že by pomohla větší spolupráce s leteckými společnostmi. Ačkoliv by měly letecké společnosti poskytovat alespoň úplné seznamy svých cestujících, tak toto nečiní. Rovněž by se do letadel neměly dostat osoby, na které je vydán Evropský zatýkací rozkaz. Takové případy bohužel také vznikají. V posledních letech se aktuálně hovoří o izraelském modelu ochrany letiště. Tento způsob ochrany spočívá ve sledování cestujících na letišti. Jedná se o vzdálené pozorování, kdy po vyhodnocení možného problémového cestujícího se s tímto naváže kontakt a komunikuje se s ním. Z jeho chování se poté dá usoudit, zda je potencionálně nebezpečný. Při tomto se používá vlastního úsudku, pocitů a selského rozumu. Jedná se o kombinaci monitoringu cestování a analýzu dat o potencionálně nebezpečných osobách.

Třetím dotazovaným je zaměstnanec letiště, který pracuje na letišti 4 roky, nyní pracuje na oddělení Strategie a bezpečnost Letiště V. Havla Praha.

Otázka: Co je náplní Vaší práce?

Odpověď:

Mezi hlavní pracovní činnosti patří monitoring mezinárodní, evropské a národní legislativy. Na našem právním oddělení letiště tvoříme interní security předpisy. Při tvoření naší interních předpisů je podstatné, aby byly plně v souladu s mezinárodní, evropskou i národní legislativou. Další neméně podstatnou náplní práce je zpětná kontrola, která je zaměřena především na dodržování bezpečnostních předpisů letiště. Při tvorbě se snažím jednak o soulad předpisů a především, aby reflektovaly aktuální problémové oblasti.

Otázka: Myslíte si, že české právní předpisy zajišťující bezpečnost civilního letectví jsou dostatečné? (kapitola 3.8)

Odpověď:

Letecká bezpečnost v maximální míře vychází z evropské legislativy, kde je tato problematika obsáhle a do hloubky popsána. Česká legislativa tak jen přebírá a doplňuje legislativu evropskou, v tomto ohledu je vše v souladu a pro letištní bezpečnost podle mého názoru plně dostačující. Národní bezpečnostní program je pouze opsaná a přeložená evropská legislativa.

Otázka: Měla by mít soukromá ostraha na mezinárodním letišti vzhledem k ochraně mezinárodního letiště nějaká zvláštní oprávnění? Případně v tomto kontextu, jakou by měla mít pozici soukromá bezpečnostní agentura?

Odpověď:

Stejně jako v mnoha dalších oblastech bezpečnosti, i letišti zoufale schází zákonná norma, upravující status civilních bezpečnostních složek, který by na národní úrovni jasně definoval

práva a povinnosti bezpečnostních pracovníků. Na letišti jsou jasně definovány a rozděleny povinnosti bezpečnostních pracovníků ostrahy letiště a povinnosti Policie ČR. Existence zákona o bezpečnostních agenturách by tak významně pomohla při tvorbě interních předpisů. Řada povinností policistů by tak mohla být delegována na ostrahu letiště.

Otázka: Jaká je podle Vás spolupráce mezi ostrahou letiště a Policií ČR?

Odpověď:

Spolupráce probíhá bezproblémově, obě složky znají a dodržují svoji působnost i pravomoc, a to jak na úrovni provozních jednotek, tak na úrovni informační a plánovací v rámci managementu. V rámci standardního provozu je podíl činnosti policie na bezpečnosti letiště nízký. Naprostou většinu činností si zajišťuje provozovatel letiště pomocí svých bezpečnostních pracovníků, spolupráce probíhá jen na vymezených oblastech, jako je zásah do osobní svobody osob, problematika na úseku zbrani a střeliva, pyrotechnická součinnost atd. V těchto oblastech probíhá spolupráce bezproblémově.

Otázka: Je podle Vás bezpečnostní program letiště dostačující? Pokud ne, v čem? (kapitola č. 3.9)

Odpověď:

Systému bezpečnosti je na letišti věnována nadstandardní pozornost, aktuální předpisy jsou průběžně vyhodnocovány a přizpůsobovány aktuální bezpečnostní situaci v ČR i ve světě. Zároveň je reagováno na podněty a připomínky od provozních složek, aby byly předpisy reálné také provozně. Jak už jsem uvedl, v současné době neshledávám žádné výrazné problémy.

Otázka: Jsou bezpečnostní kompetence provozovatele dostačující? Pokud ne, v čem? (kapitola 3.9)

Odpověď:

Zákony nám umožňují v dostatečné míře vytvářet efektivní předpisy, avšak v současné chvíli máme komplikaci v absenci zákona o civilních bezpečnostních složkách. Zároveň zákon o civilním letectví by zasluhoval značnou novelizaci. Jedná se především o technické či stavební podmínky k provozu letiště.

Otázka: Měla by se v něčem změnit zákonná oprávnění Policie ČR, aby byla efektivně zabezpečena ochrana letiště? (kapitola 3.8.3)

Odpověď:

Zákonná oprávnění policie jsou podle mého názoru dostatečná. V tomto ohledu musím být trochu kritický, otázkou totiž je jejich využívání a přístup jednotlivých příslušníků k jejich práci. Není to o předpisech, ale o lidech, jestli chtějí nebo nechtějí svou práci dělat. Jasně vymezit postupy pro nakládání s výstupy kamerových systémů umožňující face a behaviour recognition a dále pro nakládání s genetickým materiálem. Myslím, že Policie ČR je v tomto ohledu na začátku. V Izraeli není problém v používání těchto systémů. Rovněž se tam i vyhodnocuje potencionální nebezpečí při vzdáleném, skrytém pozorování osob na letišti.

Otázka: Funguje podle Vás dostatečně vymahatelnost při porušení právních povinností? Pokud ne, jak ji zlepšit?

Odpověď:

Na straně PČR fungují, na straně Letiště ne. Bezpečnostní pracovník může pouze udělit příkaz (ne rozkaz) a není schopný ho dále vymáhat. Toto řadu zaměstnanců značně

znevýhodňuje a demotivuje. U osob, které se dopouští nežádoucího chování, to naopak budí dojem, že je zde vše povoleno.

Otázka: Jak by podle Vás měly být uspořádány detekční a pasové kontroly v neveřejné části T1? (kapitola 3.2)

Odpověď:

Ano, smysl by dávala centrální kontrola, jako je nyní na T2. V současné chvíli může cestující projít až před odletový gate bez kontroly. Rozhodně je to špatně vyřešené. Myslím, že je to z důvodu stavebních možností. V řadě zemí se však stavební řešení vnitřních částí budov přizpůsobuje požadavkům funkčním a bezpečnostním, nehledí se v takové míře na finanční náklady.

Otázka: Myslíte si, že kamerová soustava používaná na Letišti V. Havla Praha je efektivní? Jaký je Váš názor na prosazování rovnováhy mezi GDPR a detekcí obličejů, včetně uchovávání dat? (kapitola 3.5.5)

Odpověď:

Ano, kamerová soustava je jistě efektivní, jak při monitoringu aktuálního dění v prostorech pro veřejnost, tak pro zpětné dohledávání konkrétních případů.

Nedostatkem je velká citlivost sbíraných údajů, tudíž je nutné investovat do zabezpečení a jasně kontrolovat přístup. Dalším nedostatkem je nejasné legislativní vymezení a v současné chvíli to může na veřejnost působit tak, že si PČR s těmito údaji „dělá, co chce“.

Otázka: V rámci bezpečnosti plní dostatečně všechny členské státy EU své povinnosti? Které neplní a v čem? (kapitola č. 3.4, 3.7)

Odpověď:

Myslím si, že i ostatní členské státy Schengenského prostoru plní své povinnosti. Nemám informace, že by některý z členských států porušoval mezinárodní předpisy.

Otázka: Jaký je Váš vlastní názor na zajištění bezpečnosti letiště? Vzhledem k Vaším zkušenostem spatřujete v něčem nedostatky?

Odpověď:

Zajištění bezpečnosti letiště lze hodnotit jednoznačně pozitivně. V posledních letech bylo do oblasti bezpečnosti masivně investováno, a to jak na straně státních složek, tak na straně bezpečnostních složek Letiště Praha. Technické vybavení, výstroj i výcvikové kapacity jsou tedy na vysoké úrovni. Dlouhodobým problémem je nedostatečné naplnění personálních stavů, které bylo ještě prohloubeno, zejména na straně Letiště Praha, pandemií Covid a s tím souvisejícími ekonomickými dopady. Přestože je dlouhodobou prioritou Letiště Praha i Policie ČR stabilizovat personální situaci, tento záměr se nedaří naplnit, což s sebou nese velké množství negativ, která mají dopad na kvalitu zajištění bezpečnosti.

Posledním dotazovaným je rovněž zaměstnanec letiště, který pracuje na Letišti V. Havla Praha 5 let, nyní pracuje na oddělení Strategie a bezpečnost.

Otázka: Co je náplní Vaší práce?

Odpověď:

Specialista letecké bezpečnosti – implementace legislativních předpisů do interních aktů řízení, zpracování a aktualizace bezpečnostního programu letiště a související interní bezpečnostní dokumentace, kontrola externích subjektů na LKPR.

Otázka: Myslíte si, že české právní předpisy zajišťující bezpečnost civilního letectví jsou dostatečné? (kapitola 3.8)

Odpověď:

Ne – zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je zastaralý a vyžaduje rozsáhlou novelizaci (nebo nový zákon), měl by více definovat povinnosti provozovatele letiště, měl by více určit stavební či technické vymezení letišť. Zákon ukládá provozovateli, aby zodpovídal za bezpečnost, ale více nekonkretizuje. Zákon by měl více reagovat na aktuální potřeby v ochraně civilního letectví. Zásadní problém vidím v tom, že chybí legislativa k soukromým bezpečnostním službám.

Otázka: Měla by mít soukromá ostraha na mezinárodním letišti vzhledem k ochraně mezinárodního letiště nějaká zvláštní oprávnění? Případně v tomto kontextu, jakou by měla mít pozici soukromá bezpečnostní agentura?

Odpověď:

Oprávnění by měla být navázána zejména k ochraně vyhrazeného bezpečnostního prostoru, v návaznosti na pokyny provozovatele letiště. Rozhodně by soukromé bezpečnostní služby měly mít alespoň některá základní oprávnění (dnes pouze na základě nutné obrany a krajní nouze). Rozsah oprávnění, respektive jejich poměr ve vztahu k dalším složkám na letišti (policie, celní správa), by měl řešit zákon o bezpečnostních službách.

Otázka: Jaká je podle Vás spolupráce mezi ostrahou letiště a Policií ČR?

Odpověď:

Spolupráce se udržuje na bázi vzájemného respektu, není cítit žádné pnutí nebo vzájemná nevráživost. Na druhou stranu je znát občasná laxnost a neochota řešit věci (nebo je dotahovat do konce) ze strany policie. Myslím si, že kdyby část kompetencí byla přesunuta na provozovatele letiště, byla by efektivněji řešena. Tímto nechci kritizovat, že policie dělá něco špatně, ale soukromý provozovatel by k tomuto měl jiný přístup.

Otázka: Měla by se v něčem změnit zákonná oprávnění Policie ČR, aby byla efektivně zabezpečena ochrana letiště? (kapitola 3.8.3)

Odpověď:

Oprávnění jsou dostatečná, jak na základě zákona o policii, tak vnitřních předpisů. Rozporuplná je ochota policie tato oprávnění používat v praxi (což platí obecně, nejen na letišti).

Otázka: Funguje podle Vás dostatečně vymahatelnost při porušení právních povinností? Pokud ne, jak ji zlepšit?

Odpověď:

To je značně individuální, a naštěstí většina incidentů je řešena domluvou nebo obdobným způsobem. Nejsme schopni dohlédnout toho, zda je incident při předání k dořešení policii nebo ÚCL doveden do konce s odpovídající sankcí.

Otázka: Jak by podle Vás měly být uspořádány detekční a pasové kontroly v neveřejné části T1? (kapitola 3.2)

Odpověď:

V rámci bezpečnostních standardů odpovídají kontroly na T1 kontrolám na T2. Rozdíl bude ve větší provozní náročnosti, kdy kvůli decentralizovaným kontrolám na T1 jsou větší

požadavky na počet bezpečnostních pracovníků, jejich logistiku a provozně-technické zabezpečení jednotlivých gatí.

Otázka: Myslíte si, že kamerová soustava používaná na Letišti V. Havla Praha je efektivní? Jaký je Váš názor na prosazování rovnováhy mezi GDPR a detekcí obličejů, včetně uchovávání dat? (kapitola 3.5.5)

Odpověď:

Tento systém spravuje policie, nevím jeho přesné parametry. Věřím, že je velmi efektivní a využíváný bezpečnostními složkami. V obecné rovině nevidím problém pro použití tohoto systém vzhledem k vysoké míře rizika na letišti, pokud jsou zachovávány právní předpisy k jeho použití.

Otázka: V rámci bezpečnosti plní dostatečně všechny členské státy EU své povinnosti? Které neplní a v čem?

Odpověď:

Nedokážu posoudit obecně a do hloubky, pouze z dílčích osobních zkušeností v jiných evropských zemích jsem vyzoroval, že LKPR si udržuje velmi vysoký standard bezpečnosti. U jiných států jsem vnímal zejména nesoustředěnost a laxnost bezpečnostního personálu.

Otázka: Jaký je Váš vlastní názor na zajištění bezpečnosti letiště? Vzhledem k Vaším zkušenostem spatřujete v něčem nedostatky?

Odpověď:

Systémová řešení a technické zabezpečení jsou na vysoké úrovni. Nejslabším článkem může být individuální selhání jednotlivce nebo cílený insider threat (vnitřní hrozba). Budoucnost letištní bezpečnosti spočívá ve vyhodnocování rizikovosti cestujících na základě jejich dat a cestovních údajů v reálném čase, což se v tuto chvíli aktivně využívá snad jen v USA a Izraeli. Rovněž spatřuji problém v tom, že není zásadně obtížné pro cestujícího či zaměstnance detekční kontrolu obejít, pokud zná letištní prostředí.

4.2.2 Závěr řízených rozhovorů

Tak, jak je již uvedeno v teoretické části diplomové práce, české právní úpravy týkající se bezpečnosti letiště jsou převzaty z mezinárodních úmluv a evropských nařízení či předpisů. Na základě zjištěných odpovědí řízených rozhovorů lze uvést, že české právní předpisy uvedené oblasti jsou do současné doby dostačující.

Je však potřeba reagovat na nové hrozby, na nové modus operandi v páchání protiprávních jednání, které by mohlo vážně ohrozit bezpečnost na letištích.

U dotazovaných zaměstnanců letiště i policistů byla uvedena nutnost existence zákona o soukromých službách, který by definoval práva a povinnosti těchto soukromých služeb. Respondenti rovněž uvedli, že v rámci ostrahy mezinárodního letiště by měla mít soukromá ostraha větší rozsah pravomocí v případě krajních řešení mimořádných událostí. Ačkoliv je spolupráce mezi policií a ostrahou letiště na dobré úrovni, vznikají případy, kdy z časových či personálních příčin policie ihned nezakročí. Na místě je pak potřeba, aby věc neprodleně řešila ostraha letiště. V případě řešení úkolů u některých policistů převažuje laxnost a podle toho i konečné vyřešení konkrétní situace.

V odpovědi na otázku ohledně provádění pasových kontrol bylo uvedeno, že ne všechny státy plní v dostatečné míře své závazky plynoucí z mezinárodních dohod. Ačkoliv jsou podmínky pro všechny členské státy Schengenského prostoru obdobné, u některých pracovníků na jiných letištích je znatelný nedbalostní přístup či neochota. V rámci detekčních prohlídek bylo kritizováno jejich umístění na Terminálu 1. Podle respondentů by bezpečnostní kontroly měly být umístěny u vstupu do veřejné části haly Terminálu 1 nebo jako u Terminálu 2 u přepážek pasové kontroly. Detekční prohlídky by neměly být v blízkosti vstupu u letadla jako je v současné době. V této otázce je potřeba při samotném plánování zohlednit funkčnost a bezpečnost před finančními náklady. Při projektování obdobných projektů by mělo být oprávnění bezpečnostních orgánů se k věci vyjádřit a tato stanoviska by měla být závazná pro zřizovatele objektu. Používání kamerového systému bylo vyhodnoceno kladně. Jeho výhody jsou především monitoring aktuálního dění sledovaného prostoru, zpětné vyhledávání konkrétních případů či trasování zájmových osob. Samozřejmě je důležité dodržování zákonných předpisů v rámci spravování zjištěných dat či informací z kamerového systému. V případě zavedení nových analytických funkcí je podstatné na toto reagovat nastavením podmínek, aby nedocházelo k neoprávněným zásahům či nezákonným zálohováním dat. V závěru dotazníku byli respondenti dotazováni na jejich vlastní názor bezpečnosti na Letišti V. Havla Praha. Jako problematické byly uvedeny personální stavy, spolupráce mezi jednotlivými státy a jejich dodržování povinností. Pozitivně byla hodnocena technika zabezpečení či reflektování na aktuální hrozby. Rovněž bylo poukázáno na nové trendy v ochraně letiště, které spočívají v behaviorálních analýzách cestujících.

4.3 Případová studie

4.3.1 Úvod

Uvedená případová studie poskytuje krátký přehled případu neoprávněného užití dronu v bezletové zóně letiště. Je zde uveden časový přehled mimořádné události a protiprávní chování pachatele. Vzhledem k tématu diplomové práce jsou v závěru uvedeny komplikované oblasti, které znesnadňují účelné a včasné prosazení bezpečnosti leteckého provozu.

Neoprávněné užívání bezpilotních prostředků v blízkosti letiště ohrožuje bezpečnost nejen na letišti, ale i samotný provoz civilního letectví. Se vzrůstající popularitou dronů vznikají na letišti a jeho okolí situace, kdy jsou drony neoprávněně použity v nadlimitních výškách či v blízkosti samotného letiště. V současné době je ochranné pásmo vzdušného prostoru 5,5 km od vztažného bodu letiště a od výšky 100m nad mořem.¹²⁶ Rovněž záleží i na velikosti dronu a jakým příslušenstvím je dron vybaven. V blízkosti letiště jsou lety bezpilotních prostředků bez povolení Úřadu pro civilní letectví zcela zakázány (kapitola 3.3.3).

V následujícím konkrétním případě je znázorněno řešení mimořádné události spočívající v užití dronu v blízkosti letiště.

V 10:03 hod. byl lokalizačním zabezpečením letiště detekován létající neidentifikovatelný předmět. Bezpečnostním systémem bylo následně vyhodnoceno, že se jedná o bezpilotní

¹²⁶ Letecký předpis L 2, doplněk X, Předpis — AIM — ŘLP ČR. AIM | *Air Navigation Services of the CR* [online]. [cit. 24.5.2022]. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm><https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>

prostředek, který se nachází v ochranném vzdušném prostoru letiště. Místo události se nacházelo v blízkosti oplocení u přistávací dráhy letadel č. 06/24, katastru obce Kněžves. O výskytu dronu byl systémem informován vedoucí směny bezpečnostního střediska.

Po zjištění základních informací o dronu a přesné lokalizaci místa byla v **10:05 hod.** na místo vyslána hlídka ostrahy letiště (soukromá bezpečnostní agentura Letiště V. Havla). Let dronu byl telefonicky rovněž oznámen i Řízení letového provozu letiště. Výskyt dronu byl zaměstnancem oznámen na tísňovou linku 158 Integrovaného operačního střediska Praha. Policista tísňové linky po zjištění základních informací skutek zaevidoval.

Následně byly společným komunikačním programem v **10:07 hod.** o případu informovány i ostatní útvary Policie České republiky. V případě neoprávněného výskytu dronu jsou ke spolupráci přizvány: Ředitelství služby cizinecké policie, Inspektorát cizinecké policie Praha Ruzyně, Letecká služba Policie České republiky a místně příslušné útvary.

Vzhledem k možnosti z prodlení bezpečnostní pracovník v **10:08 hod.** vyrozuměl operační středisko Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně.

V **10:09 hod.** byla na místo vyslána nejbližší hlídka Inspektorátu cizinecké policie Ruzyně. Ta v uvedenou dobu dokončovala přestupkové jednání v dopravě.

V **10:09 hod.** na místo události jako první přijela hlídka ostrahy letiště, která již při příjezdu na místo vizuálně zjistila, že se jedná o podnapilého muže. Muž na hlídku ostrahy letiště ihned reagoval. Sdělil hlídce, že si pouze udělá několik záběrů z dronu, svého nového osobního vozidla s pozadím přistávací plochy letiště. Ostraha letiště na místě upozornila muže o jeho protiprávním jednání. Muž však na toto již nereagoval. Hlídka opakovaně muže upozornila, aby přestal používat dron v blízkosti plochy letiště, tento však jejich výzev nedbal a dál užíval dron k pořizování záznamů. Při jednání ostrahy letiště s podnapilým mužem začala situace na místě eskalovat. I přes opakované výzvy muž pokračoval ve svém jednání.

V **10:13 hod.** se na místo dostavila hlídka PČR, v tuto dobu již docházelo k verbálnímu napadání a k drobné strkanici mezi ostrahou letiště a podnapilým mužem. Při příjezdu hlídky PČR na místo byl muž vyzván, aby zanechal svého protiprávního jednání, tento ani přes opakované výzvy nereagoval. Policisté poté přistoupili k použití donucovacích prostředků¹²⁷ a muže na místě zajistili¹²⁸. Dron byl v **10:15 hod.** ostrahou letiště dálkovým ovladačem deaktivován a vyřazen z provozu.

Při pohledu do vozidla byla na sedadle spolujezdce zjištěna krátká střelná zbraň. Muž byl ke zbrani dotazován. Při dotazech na zbraň muž již začal s policisty spolupracovat. Ke zbrani uvedl, že ji koupil od neznámého muže u Hlavního nádraží v Praze. Následnou lustrací bylo zjištěno, že muž není držitelem zbrojního průkazu a zbraň je vedena v evidenci jako ztracená. Ve věci byla informována Služba kriminální policie a vyšetřování, Praha I., pro podezření ze spáchání trestného činu Nedovolené ozbrojování. Muž se na místě hlídce doznal, že s vozidlem přijel on sám. Po provedení dechové zkoušky byla muži naměřena hodnota 1,41 promile alkoholu v dechu. Ve věci bylo vedeno Zkrácené přípravné řízení pro podezření z tr.

¹²⁷ § 53 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky Obecné podmínky použití donucovacího prostředku

(1) Policista je oprávněn použít donucovací prostředek k ochraně bezpečnosti své osoby, jiné osoby nebo majetku anebo k ochraně veřejného pořádku.

(2) Před použitím donucovacího prostředku je policista povinen vyzvat osobu, proti které zakročuje, aby upustila od protiprávního jednání, s výstrahou, že bude použito donucovacích prostředků. To neplatí v případě použití prostředku k zabránění odjezdu vozidla. Od výzvy s výstrahou lze upustit v případě, že je ohrožen život nebo zdraví osoby a zákrok nesnese odkladu.

(3) Policista je oprávněn použít donucovací prostředek, který

a) umožní dosažení účelu sledovaného zákrokem a

b) je nezbytný k překonání odporu nebo útoku osoby, proti níž zakročuje.

¹²⁸ § 26, odst. 1 písm. f) zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky Zajištění

Policista je oprávněn zajistit osobu, která byla přistižena při jednání, které má znaky přestupku, je-li důvodná obava, že bude v protiprávním jednání pokračovat anebo mařit řádné objasnění věci.

činu Ohrožení pod vlivem návykové látky. Další protiprávní jednání bylo postoupeno správnímu Úřadu pro civilní letectví¹²⁹.

4.3.2 Vyhodnocení případové studie

Hlavní zálibou muže byla moderní vozidla a drony. Ve svém volnu vytvářel krátká videa či záběry k amatérským hudebním klipům s využitím dronu. Jeho jednání v uvedeném případě bylo ovlivněno nadměrným požitím alkoholu, které vedlo ke snížení sebereflexe, zvýšení euforie, uvolnění a především ztráty zábrán. Vzhledem ke zvýšené podnapilosti byl muž více agresivní, kdy se toto chování při jednání s hlídkami stupňovalo, a následným šetřením byla zjištěna další protiprávní jednání.

Z uvedené události je patrné, že výskyt dronu byl již detekován v **10:03 hod.** a jeho provoz ukončen až po 12 minutách. V případě, kdy dron létá v blízkosti přistávací a vzletové dráhy, může Řízení letového provozu přerušit vzlety a přistání letadel a ponechat letadla v letu či na ploše dráhy letiště. Při tomto samozřejmě vznikají komplikace v podobě ohrožení bezpečnosti leteckého provozu, zpoždění letů a vznikají vyšší škody. Uvedený případ by byl jistě rychleji vyřešen v případě, že by hlídka ostraha letiště mohla muže donutit k ukončení jeho činnosti. V tomto případě Policie ČR může při dodržení zákonných oprávnění proti pachateli přejít od výzev, které nebyly uposlechnuty, k fyzickému zákroku proti osobě. Oproti tomu soukromá ostraha letiště nemůže přejít od defenzivního přístupu k útočnému. Ostraha letiště může použít donucovací prostředky v případech nutné obrany či krajní nouze¹³⁰.

Další nedostatkem je, že podle z.č. 49/1997 Sb., o civilním letectví policie nemůže v tomto případě použít zařízení, které by umožňovalo přerušení signálu bezpilotního prostředku. Policie ČR může podle § 36a z.č. 273/2008 Sb. o Policii ČR, použít takové zařízení proti bezpilotnímu prostředku, pouze v případech bezprostředního ohrožení života, zdraví či majetku.

Další spornou oblastí je i samotné zadržení osoby soukromou bezpečnostní službou. Podle § 76, odst. 2 tr. řádu¹³¹, zadržení podezřelé osoby může provést i občan. Po zadržení je občan povinen osobu ihned předat policejnímu orgánu, příslušníku ozbrojených sil atd.,

¹²⁹ § 92 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví Přestupky fyzických osob

Fyzická osoba se dopustí přestupku

b) provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně nebo přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím provádění letů ve vzdušném prostoru

c) ohrozí bezpečnost létání porušením leteckého předpisu nebo přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího provádění letů ve vzdušném prostoru

¹³⁰ § 28 a § 29 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku Okolnosti vylučující protiprávnost činu

Krajní nouze

(1) Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, není trestným činem.

(2) Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak anebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.

§ 29

Nutná obrana

(1) Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný trestním zákonem, není trestným činem.

(2) Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.

¹³¹ § 76, odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., trestního řádu Trestního řádu (z

(2) Osobní svobodu osoby, která byla přistižena při trestném činu nebo bezprostředně poté, smí omezit kdokoli, pokud je to nutné ke zjištění její totožnosti, k zamezení útěku nebo k zajištění důkazů. Je však povinen tuto osobu předat ihned policejnímu orgánu; příslušníka ozbrojených sil může též předat nejbližšímu útvaru ozbrojených sil nebo správci posádky. Nelze-li takovou osobu ihned předat, je třeba některému z uvedených orgánů omezení osobní svobody bez odkladu oznámit.

V zákonných předpisech však nejsou přesně definované podmínky, jak samotné zadržení může provést a jak osobu držet na místě. Při snaze zadržet osobu se tak může sám pracovník ostrahy dopustit protiprávního jednání spočívající v neoprávněném omezení osobní svobody či fyzického napadení, apod.

Včasnému a řádnému vyřešení dané události by jistě dopomohla existence zákona o soukromých bezpečnostních službách, který by pracovníky opravňoval v dané situaci efektivně jednat. V případě pokračujícího závažného protiprávního jednání zakročit proti osobě a osobu na místě zadržet, aniž by museli riskovat, že se sami dopustí protiprávního jednání. Rovněž ve věci spatřuji absenci oprávnění, ať už ostrahy Letiště V. Havla Praha nebo Policie ČR k možnosti elektrického ukončení dronu či převzetí kontroly nad jeho ovládáním.

Obrázek 9: Místa častého výskytu dronů



Zdroj: vlastní zpracování

Výše uvedená mapa znázorňuje místa, kde jsou bezpečnostním systémem detekované časté lety dronů v bezletové zóně letiště. Pod číslem 1 a 2 u obcí Horoměřic a Nebušic jsou nejčastěji ze všech míst detekované oblasti. Ve vzdušném prostoru ohrožují lety letadel, které přistávají nebo vzlétávají na dráhu č. 06/24 (č. 3). Oproti tomu u obcí Hostivice a Chýně ohrožují především letadla, která se chystají na přistání na dráhu č. 12/30 (č. 4). Další se rovněž vyskytují i směrem k dálnici D7 a Severo-západní části Prahy. Již v menší míře jsou neoprávněné lety dronu u obcí Hostivice a Chýně (č. 5,6).

4.3.3 Statistika neoprávněného užití dronů v bezletové zóně letiště

V roce 2020 Letiště V. Havla Praha spustilo zabezpečovací systém, jehož funkcí je detekce dronů v ochranném řízeném vzdušném prostoru. K zabezpečovacímu systému se dá zjistit pouze velmi omezené množství informací. Zaměstnanci obsluhující tento systém bezpečnostní soustavy z pochopitelných důvodů rovněž neposkytují bližší informace. Je pouze obecně známo, že se jedná o komplexní systém pod označením C-UAS. Tento systém

využívá více mezinárodních letišť v Evropě. Na přelomu roku 2020/2021 byl spuštěn v rámci běžného provozu i na Letišti V. Havla Praha.

Niže uvedená data byla čerpána z evidence Police České republiky, z Odboru věcných gescí a statistik, která je dostupná na síti Intranet¹³². V případě ztotožnění pilota dronu neoprávněného letu, je přestupce oznámen na Úřad pro civilní letectví (viz. kapitola 3.6.3). V případě užívání dronu v bezletové zóně je povinnost mít povolení od Úřadu pro civilní letectví. V případě nezjištění je přestupek zaevidován na Územním oddělení Inspektorátu cizinecké policie a ve věci se provádí šetření za účelem zjištění totožnosti pachatele přestupku.

Tabulka 2: Počet oznámení o výskytu dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha, v roce 2021

Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Celkem
Počet dronů	1	2	4	0	4	3	9	11	8	3	1	1	47
Pilot zjištěn	1	0	0	0	1	1	3	3	3	1	0	0	13
Pilot nezjištěn	0	2	4	0	3	2	6	9	5	2	0	1	34

Zdroj: vlastní zpracování

V roce 2021 bylo detekováno celkem 47 neoprávněných letů dronu v ochranném vzdušném prostoru Letiště V. Havla Praha, z toho bylo zjištěno 13 pilotů bezpilotního prostředku. Celkové objasnění přestupků činí 28%.

Tabulka 3: Počet oznámení o výskytu dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha, v roce 2022

Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Celkem
Počet dronů	4	1	4	1	4	9	12	10	6	x	x	x	51
Pilot zjištěn	2	0	0	0	1	4	1	3	0	x	x	x	11
Pilot nezjištěn	2	1	4	1	3	5	11	7	6	x	x	x	40

Zdroj: vlastní zpracování

V roce 2022 do měsíce září bylo detekováno celkem 51 neoprávněných letů dronu v ochranném vzdušném prostoru Letiště V. Havla Praha, z toho bylo zjištěno 11 pilotů bezpilotního prostředku. Celkové objasnění přestupků činí 22%.

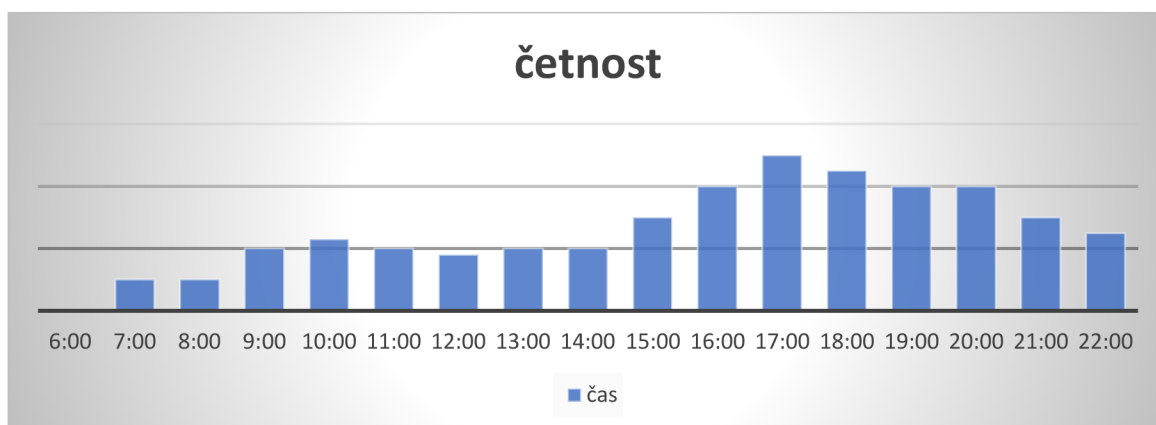
Již při samotném pohledu na uvedenou statistiku je patrné, že dochází u konkrétních měsíců k vzestupu, rovněž tak k meziročnímu růstu neoprávněných letů v chráněném prostoru. Je

¹³² Intranet – policejní on-line systém, který využívají příslušníci PČR, jedná se o informační systém obsahující informace potřebné pro výkon činností policie, např.: v rámci trestního řízení, organizace práce, řízení chodu či prezentace informací.

tudíž zřejmé, že bude těchto přestupků přibývat. Z osobní zkušenosti lze uvést, že řada přestupců ani neví, že se nachází v ochranném pásmu letiště (kapitola č. 4). Obtížné je i samotné zjištění pilota dronu.

Níže uvedený graf znázorňuje procentuální vyjádření užití dronu v časové četnosti. V dopoledních hodinách jsou zaznamenány i řada případů, kdy jsou drony využívány pro pracovní účely. Mezi tyto se řadí dokumentace stavebních prací, monitorování dopravního prostředí, pořizování záběrů společenských akcí či natáčení klipů. Nejvíce případů je v odpoledních hodinách, zajímavé je rovněž i vyšší množství detekcí dronů ve večerních hodinách.

Graf 1: Časová četnost výskytu dronu



Zdroj: vlastní zpracování

Přestupce, který si je vědom svého protiprávního jednání se svým chováním nechová nijak zvlášť podezřele. Ovládání dronu se dá rovněž lehce uschovat. Hlídky na místě nemají ihned možnost přesně lokalizovat místo letu dronu. Řada letů dronu (kapitola č. 4) je mimo místní příslušnost Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně a hlídky z jiných územních odborů nemají tolik zkušeností ve zjištění pilota na místě při užívání dronu.

4.4 Dotazníkové šetření

K výzkumu byla zvolena skupina zaměstnanců, kteří pracují v oblasti bezpečnosti na Letišti V. Havla Praha. Ačkoliv k právním úpravám bezpečnosti letiště se vzhledem ke specifické odbornosti může vyjádřit minimum osob, zvolil jsem dotazníkové šetření u respondentů, kteří pracují v přímém provozu. Zjištěné poznatky dotazníkového šetření poukazují na nedostatky praktické povahy v bezpečnosti Letiště V. Havla Praha a jsou použitelné pro výzkum v rámci právních úprav bezpečnosti.

4.4.1 Organizace dotazníkového šetření

Před samotným dotazníkovým šetřením byl proveden předvýzkum, ze kterého bylo zjištěno, že pro správné vyhodnocení a zpracování dotazníku budou zvoleny uzavřené otázky. Otevřené otázky se neosvědčily, neboť na ně respondenti odpovídali stručně, rozdílně nebo vůbec a odpovědi by byly nezpracovatelné. Vzhledem k technickým možnostem služebních

počítačů cizinecké policie byl zvolen jednoduchý dotazník vytvořený ve Wordu. Dotazníky byly rozeslány na služební emaily policistům z Inspektorátu cizinecké policie a zaměstnancům ostrahy letiště. Formulář dotazníku je v příloze č. 1.

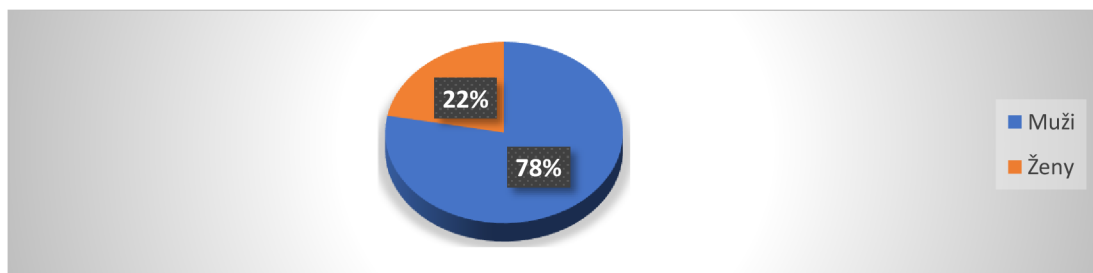
4.4.2 Výběr vzorku

Jak již bylo uvedeno v úvodu, k výzkumu byla zvolena skupina osob, která pracuje v oblasti bezpečnosti na Letišti V. Havla Praha. Ačkoliv tématem práce je oblast právních úprav bezpečnosti Letiště V. Havla Praha, do dotazníkového šetření byly zvoleny takové otázky, na které je tazatel vzhledem ke své odbornosti schopen odpovědět. Respondenti sice nemají odborné znalosti v rámci mezinárodních úmluv či evropských směrnic, avšak svými poznatky, zkušenostmi z praxe přispívají ke zjištění aktuálních potřeb. V případě dotazníkového šetření se jedná o kvantitativní výzkum, avšak počet možných tazatelů na letišti je omezen. Cílovou skupinu tvoří odhadem 300 osob, dotazník vyplnilo 58 osob. Email jsem rozeslal asi 250 policistům a 50 zaměstnancům ostrahy. Dotazník vyplnilo a odeslalo 58 osob, z toho bylo 25 policistů a 33 zaměstnanců ostrahy Letiště V. Havla Praha. Vyhodnocení procentuálního vyjádření bylo zaokrouhleno na celá čísla.

4.4.3 Vyhodnocení dat z dotazníkového šetření

Po sběru dat jsem tyto vyhodnotil a převážnou část odpovědí jsem převedl do procentuálního vyjádření. Pro lepší přehlednost jsem převedl většinu odpovědí do ilustračních grafů. V otázce č. 1 bylo zjišťováno procentuální zastoupení žen a mužů, kteří odpověděli na dotazník a jsou zaměstnání v odvětví bezpečnosti na letišti. Dotazník zodpovědělo a odeslalo 13 žen a 45 mužů.

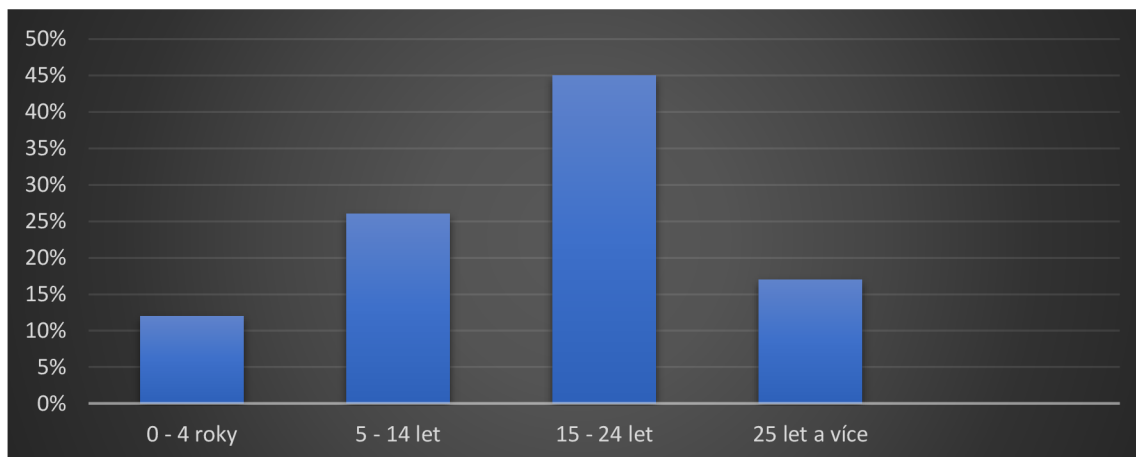
Graf 2: Procentuální zastoupení tazatelů podle pohlaví



Zdroj: vlastní zpracování

S ohledem kolik celkem je zaměstnanců u bezpečnostních složek, je na Letišti V. Havla Praha poměrně velké zastoupení žen. Je to dáno tím, že velký podíl tazatelů byl z oddělení hraniční a pasové kontroly a rovněž, že i bezpečnostní ostraha letiště má velké zastoupení žen.

Graf 3: Počet odpracovaných let na Letišti V. Havla Praha



Zdroj: vlastní zpracování

Skupina respondentů do 4 let zaměstnání na letišti měla nejmenší zastoupení, bylo jich 7, oproti tomu nejpočetnější skupinou bylo 26 zaměstnanců a ve druhé skupině bylo 15 zaměstnanců. Nižší počet nových zaměstnanců je dán dobou covidu, kdy i letiště muselo propustit část svých zaměstnanců a noví zaměstnanci nebyli přijímáni. Většina tazatelů z druhé skupiny jsou policisté. V rozmezí 15 až 24 let je největší skupinou respondentů, toto je dáno více aspekty. Jednak pracovat u ostrahy letiště je pro mnoho lidí lukrativní a rovněž řada policistů, kteří skončí služební poměr u PČR a bydlí v Praze či v okolí letiště, tak nastoupí k ostraze na Letiště V. Havla. Ačkoliv podmínky pro přijetí k ostraze nejsou snadné, zaměstnavatel ocení místní, osobní i věcnou znalost.

U grafu č. 3 byli respondenti dotazováni, na jakém oddělení pracují.

Graf 4: Pracovní náplň



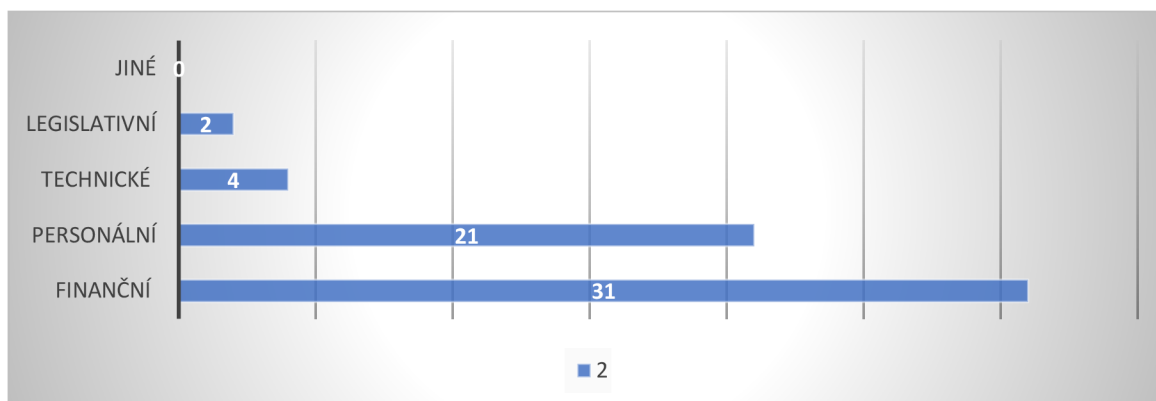
Zdroj: vlastní zpracování

Uvedený graf znázorňuje procentuální podíl pracovních pozic policistů. Ačkoliv byl osloven velký počet příslušníků u Policie ČR, odpověděla pouze malá část dotazovaných. Oproti tomu z dotazovaných zaměstnanců z ostrahy letiště odpověděla většina. Osobně se přikláním k tomu, že toto je dáno celkovým přístupem ke svému zaměstnání, politikou

zaměstnavatelů a celkových pracovních podmínek. Z osobní zkušenosti mohu uvést, že řada zaměstnanců Letiště V. Havla Praha je v práci v rámci možností spokojená, zvyšují si své znalosti i fyzickou zdatnost. Přístup v tomto směru je u policistů o dost laxnější.

Otázka č. 4 byl dotaz na konkrétní sféru, kterou respondent ze své zkušenosti bezpečnosti letiště požaduje za nejvíce problematickou.

Graf 5: Znáznorňuje počet odpovědí u jednotlivých problematických oblastí



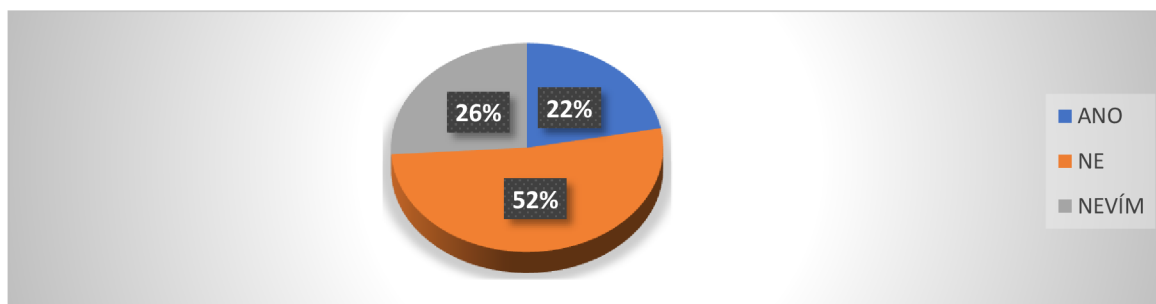
Zdroj: vlastní zpracování

U otázky na konkrétní oblast zlepšení bezpečnosti většina tazatelů pracujících u Police ČR odpověděla na finanční ohodnocení. Zaměstnanci ostražky jsou lépe ohodnoceni nežli policisté, kteří nově nastoupili k Policii ČR. Oproti tomu zaměstnanci ostražky odpověděli jak na personální tak na technickou oblast. Legislativní oblast označili jako problematickou pouze 3 respondenti.

Otázka č. 5 se týkala rozšíření pravomocí bezpečnostní ostražky. U této otázky odpovědělo 67 % dotazovaných „Ano“, 19% respondentů odpovědělo, že „Ano v menší rozsahu“ a zbylých dále 8% že „Ne“. Všichni zaměstnanci letiště odpověděli, že požadují větší oprávnění. Řízené rozhovory a případová studie rovněž poukazuje na nutnost zákona o soukromých bezpečnostních službách.

Otázka č. 6 se dotazovala respondentů na to, zda všechny členské země Schengenského prostoru dodržují při pasových kontrolách své závazky.

Graf 6: Plnění povinností členských zemí Schengenského prostoru



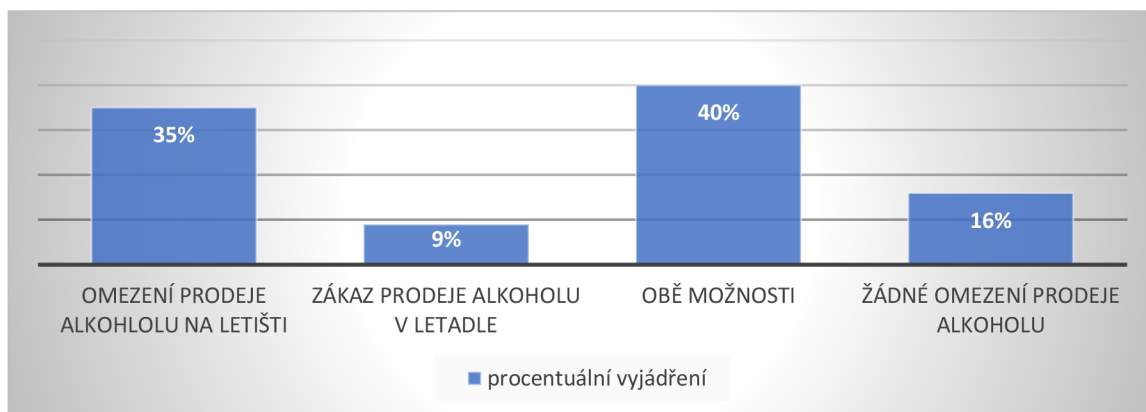
Zdroj: vlastní zpracování

Otázka na důvěryhodnost pasových kontrol u členských států souvisí se současnou migrací. Všichni tazatelé pracující u PČR odpověděli, že státy neplní své povinnosti. Už při samotném předvýzkumu dotazníkového šetření k diplomové práci, především policisté z pasové kontroly uváděli, že některé státy jižní Evropy nedodržují své povinnosti plynoucí ze Schengenského hraničního kodexu. Při příletu je zachycena řada migrantů ze Sýrie či Turecka, kteří mají padělané doklady nebo cestují tzv. na podobu skutečného majitele dokladu.

V dotazu č. 7 byli respondenti dotazováni na oblasti, ve kterých podle jejich zkušeností dochází k nedodržování závazků členských států Schengenského prostoru při pasových kontrolách. Skupina 53% respondentů uvedla, že nedostatky shledává ve špatných kontrolách osob a dokladů. Chybovost v poskytování základních informací o cestujících letových linek označilo 12% a zbytek tazatelů (zaměstnanci letiště) na dotaz neodpovědělo.

Otázka č. 8 se týkala poskytování alkoholu v letadlech či na letišti.

Graf 7: Omezení prodeje alkoholu

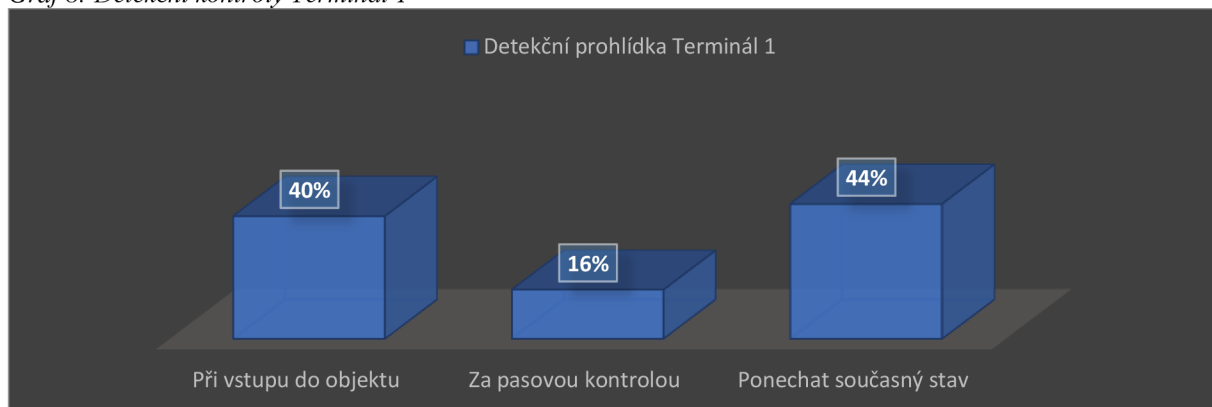


Zdroj: vlastní zpracování

Uvedený dotaz souvisí s chováním cestujících, kteří nad míru užijí alkoholické nápoje a svým chováním mohou minimálně omezit bezpečnost či plynulost leteckého provozu. Řada tazatelů samozřejmě odpovídala z pohledu bezpečnostního pracovníka. Z praxe je řada případů, kdy mimořádné přistání letadla bylo zapříčiněno podnapilými cestujícími, kteří se na palubě letadla fyzicky napadali či po rozporech s posádkou letadla vyhrožovali bombou.

Otázka č. 9 se týká prostoru, kde by podle respondentů měly být zavedeny bezpečnostní kontroly na Terminálu 1. V současné době se tyto detekční kontroly na Terminálu 1 provádí až před samotným vstupem vedoucí do letadla či v prostorech ze kterých je vstup přímo na plochu letiště.

Graf 8: Detekční kontroly Terminál 1

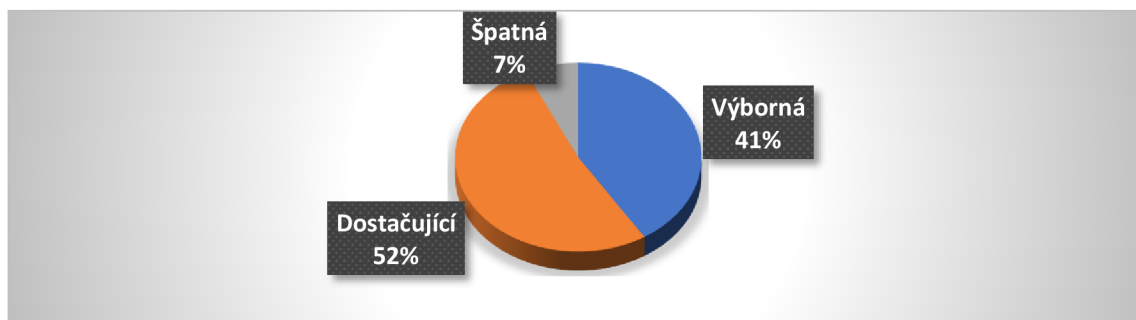


Zdroj: vlastní zpracování

V této otázce odpovědělo 40 % respondentů, že by zavedlo kontroly již při samotném vstupu do haly. S jistotou lze uvést, že by to snížilo komfort odbavení pro cestující a řešení stavebních úprav by nebylo levné. V důsledku se však nyní cestující může dostat se samopalem až ke vstupu vedoucímu do letadla. K překvapení 44 % respondentů odpovědělo, že by ponechalo současný stav bezpečnostních kontrol, které se provádí u jednotlivých gate.

Dotaz č. 10 se týká úrovně spolupráce mezi bezpečnostními složkami letiště.

Graf 9: Úroveň spokojenosti spolupráce



Zdroj: vlastní zpracování

Poslední otázka se týká spokojenosti vzájemné spolupráce, neboť při špatné součinnosti by mohlo docházet k pochybení a nedostatečným plněním povinností. V případě špatné spolupráce by pak bylo potřeba zvážit, zda ochranu letiště nemá provádět jedna bezpečnostní složka.

4.4.4 Zhodnocení dotazníkového šetření

Dotazníkovým šetřením bylo zjištěno, že necelých 90 % dotazovaných pracuje na letišti déle jak 5 let. Toto je pozitivně hodnoceno z pohledu jejich zkušeností, místní, věcné a osobní znalosti. Pozitivním zjištěním byl fakt, že pouze 3 respondenti uvedli jako kritické místo právní předpisy z oblasti civilního letectví. Ze skupiny 58 tazatelů poukázalo 31 respondentů na špatné finanční ohodnocení za svou práci. U dotazu č. 5 odpovědělo 86% respondentů,

že by mělo být zvýšeno oprávnění soukromé ostraze. Při dotazech souvisejících s migrací uvedli respondenti, že řada států z jižní Evropy nedodrжуje plně své závazky, které byly uzavřeny v rámci Schengenského hraničního kodexu. Rovněž tak řada pracovníků by omezila alkohol na letišti či letadlech. Většina občanů využívá leteckou dopravu k cestování na dovolenou. S tímto je spojená i zábava už při samotném cestování. Je však potřeba si uvědomit, že řada událostí, jako je třeba fyzické napadení na palubě letadla a následné mimořádné přistání, je zapříčiněno chováním osob, které jsou pod vlivem alkoholu. K ponechání současného stavu bezpečnostních prohlídek na Terminálu 1 se překvapivě vyjádřila zhruba polovina respondentů. Kladně byla hodnocena spolupráce mezi oběma bezpečnostními složkami. Na této odpovědi je dobře patrné, že i dvě bezpečnostní složky (konkurenční), mohou kvalitně spolupracovat.

5 Východiska a diskuze

5.1 Teoretická východiska

V úvodu teoretické části byly uvedeny základní pojmy týkající se bezpečnosti v letectví. Při plnění náročných požadavků je provozovatel povinen kontrolovat své zaměstnance, zda dodrжуjí své povinnosti. Tyto povinnosti se provádějí při auditivních činnostech. Kontroly či testy by měly být předem oznamovány PCR, aby nebyly aktivovány příslušné složky. V praxi však bohužel dochází k případům, kdy tato prověřování nejsou předem oznámena, a dochází ke zbytečnému zahájení bezpečnostního opatření. V tomto ohledu by měla být oznamovací povinnost zavedena do interních předpisů Letiště V. Havla Praha. V kapitole 3.4 jsou uvedeny nedostatky, které vznikají v důsledku nedodržování závazků jednotlivých členských států. Uvedené nedodržování závazků bylo potvrzeno i dotazníkovým šetřením a řízenými rozhovory.

V současné době dochází ke zvyšování výskytu neoprávněných letů dronů v bezletové zóně Letiště V. Havla Praha. Ačkoliv od roku 2020 platí nová evropská pravidla týkající se používání dronů, v těchto evropských předpisech nejsou zcela přesně definovány podmínky pro lety dronů v blízkosti chráněných objektů. Při řešení tohoto přestupku se událost řeší podle všeobecného leteckého předpisu L2 (kapitola 3.3.3), který přesně nedefinuje pravidla v používání bezpilotních prostředků. O analýze jednotlivých protiprávních činů pojednává kapitola 3.4.3. Pojem terorismus má v řadě států nejednotnou definici. Vymezení pojmu se odráží na konkrétní politické či kulturní podobě společnosti či daného státu. Kapitola 3.5.4 pojednává o používání bezpečnostních kamer a analytických programů, které se užívají při detekci obličejů osob. U těchto systémů je nutné nastavit rigorózní závazná pravidla pro jejich používání. Je potřeba, aby nedocházelo ke zneužití zjištěných dat a následnému zpochybnění efektivitu a důvěry těchto projektů. V současné době se vyvíjejí další obdobné programy, které mají vyhodnocovat podezřelé chování podle pohybu těla člověka. Tyto analytické kamerové systémy by měly být užívány výhradně v chráněných objektech. V kapitole 3.6 jsou uvedeny jednotlivé mezinárodní úmluvy, které vznikaly vždy na základě předešlých protiprávních jednání v letecké dopravě. Tyto nezákonné činy bylo potřeba přesně definovat, a zakomponovat do těchto smluv včetně následných postihů. S přibývajícimi novými hrozbami se však může stát, že čin, který je směřován proti letecké dopravě, nebude splňovat všechny potřebné znaky skutkové

podstaty. Česká právní úprava převzala mezinárodní předpisy týkající se bezpečnosti civilního letectví, proto se za současného stavu dají označit za dostatečné (kapitola 3.8.). Jsou samozřejmě výjimky (viz. kapitola 3.8.2), jako například u doby platnosti ověření spolehlivosti. Podle zákona o civilním letectví je lhůta na dobu 5 let, podle evropského nařízení je u důkladnějšího ověření spolehlivosti délka 1 rok, u standardního ověření spolehlivosti jsou to 3 roky. Zákon rovněž ukládá povinnosti provozovateli, aby zajistil bezpečnost letiště, avšak už blíže nespecifikuje, jakým způsobem. Rovněž tak blíže nespecifikuje stavební či technické vymezení letišť. Národní bezpečnostní program nesmí mít pouze oznamovací funkci (viz kapitola 3.8.4). Rovněž tak právní síla a následná vymahatelnost předpisů bezpečnostního programu by měla být více legislativně podpořena.

5.2 Výsledky praktické části

V této kapitole jsou zhodnoceny výsledky praktické části. Při provedení řízených rozhovorů byla zjištěna nutnost existence zákona o soukromých bezpečnostních složkách. Rovněž bylo poukázáno na potřebu novelizace zákona o civilním letectví, která by měla upravit oprávnění proti novým hrozbám, ale i řešení stavebních či technických kritérií objektů letišť. Dále chybí jasná definice v zajištění bezpečnosti a způsob zajištění bezpečnosti ochrany letišť. Velkým nedostatkem bylo označeno umístění bezpečnostních kontrol Terminálu 1. V této oblasti by měla být možnost bezpečnostních orgánů se k nedostatkům vyjádřit a tyto poznatky by měly být závazné. Negativně bylo rovněž hodnoceno nedodržování závazků mezi členskými státy Schengenského prostoru. Nedochozí k řádné výměně informací o cestujících, na které je vydán EZR a nedostatečné jsou i pasové kontroly v některých státech. V současné době poskytují informace o cestujících USA, které automaticky informují o cestování svých občanů v případě, že v minulosti byly řešeny za případy sexuálních deliktů s dětmi. Řízenými rozhovory bylo zjištěno, že při používání bezpečnostních kamer a jejich analytických funkcí je potřeba dodržet zákonné podmínky pro jejich používání a především uchovávání dat. Je důležité, aby tyto prostředky měly svou důvěru u společnosti, aby nebyly vnímány pouze jako sledovací prostředek všech cestujících. V závěru řízených rozhovorů bylo poukázáno na možnost zavedení nových metod v rámci analýzy chování cestujících. Tento postup, který je využíván v Izraeli či USA, musí mít zákonné oprávnění, které by opravňovalo v odůvodněných případech vytěžovat osoby za účelem jejich cesty či pohybu v prostorách letiště.

Případová studie byla použita z důvodu konfrontace mezi funkčností právních úprav a konkrétním případem (kapitola 4.3). Bylo zjištěno, že ne všechny systémové postupy a zákonná oprávnění jsou správná a zcela vyhovující. Pracovníci bezpečnostních agentur by měli vědět, v jakých případech mohou zasáhnout a především jakým způsobem. Při řadě vyhrocených jednání je velké riziko, že s dobrým úmyslem zakročit proti pachateli protiprávního jednání se i oni sami svým počínáním mohou dopustit protiprávního jednání. Policie ČR podle § 53 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, má oprávnění přejít od defenzivní činnosti k zákroku proti osobě či prostředku, avšak soukromá ostraha tato oprávnění nemá. Je potřeba v zákonné opoře definovat jejich postupy při mimořádných událostech. Ve všech případech nelze vždy využít oprávnění nutné obrany či krajní nouze. Případovou studií bylo rovněž poukázáno na nemožnost deaktivace zařízení, které je neoprávněně užito v blízkosti vzdušného koridoru přistávacích drah letiště. Ačkoliv Policie ČR podle § 36a zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR má oprávnění zamezit provozu

bezpilotních prostředků, jedná se pouze v případech bezprostředního ohrožení života, zdraví či majetku.

V praktické části bylo provedeno dotazníkové šetření (kapitola 4.4). Dotazníkovým šetřením byly zjišťovány především poznatky praktické povahy od respondentů, kteří vykonávají svou činnost přímo v provozu letiště. Zatímco velká část policistů označila špatné finanční ohodnocení, zaměstnanci ostrahy uvedli spíše personální či technické nedostatky. Oproti tomu zákonné předpisy byly ohodnoceny jako dostatečné. Dotazníkovým šetřením bylo dále zjištěno, že je potřeba zvýšit oprávnění a pravomoci bezpečnostní ostrahy Letiště V. Havla Praha. Bylo také zjištěno, že všechny státy neplní své závazky, které byly dohodnuty v rámci Schengenského hraničního kodexu. Výsledkem je také to, že by mělo dojít k omezení konzumace alkoholu v letadlech či na letištích. Ačkoliv letištní řád Letiště V. Havla Praha povoluje konzumaci alkoholu pouze v restauracích, poskytování alkoholu v letadlech je v kompetenci leteckých společností. V dotazu detekčních kontrol s překvapením uvedla zhruba polovina respondentů, že by ponechali současný stav bezpečnostních kontrol na Terminálu 1. Za účelem zjištění, zda by měla letiště hlídat jedna bezpečnostní složka, bylo zjištěno, že spolupráce mezi oběma složkami je v pořádku a nedochází tak k nedopatření, které by mohlo ohrozit bezpečnost Letiště V. Havla Praha.

5.3 Diskuze

V souvislosti s bezpečnostní ostrahou letiště je předmětem diskuze skutečnost, že do současné doby nebyl schválen zákon o soukromých bezpečnostních službách. Zaměstnanci ostrahy tak velmi často řeší otázku kdy, za jakých okolností a především jak mohou zasáhnout proti pachatelí. Ačkoliv na Letišti V. Havla Praha působí Policie ČR, která na místě zastává státní moc, jsou případy, kdy je potřeba okamžitého jednání ze strany bezpečnostních pracovníků ostrahy. Rovněž shledávám nedostatky v zadržení osoby podle § 76 odst. 2 tr. řádu. Ostraha letiště nemá žádné oprávnění a postupy, jakým způsobem a jakými prostředky může osobu omezit a jakým způsobem ji může držet po dobu před samotným předáním Policii ČR.

Předmětem diskuze je fakt, že právní úpravy neobsahují možnost včasné a efektivní reakce na aktuální hrozby. Na letištích vznikají nové mimořádné události, které dříve neexistovaly. Ačkoliv provozovatel může interními předpisy rychleji reagovat než stát, jeho úpravy bezpečnosti letiště nemají takovou právní sílu a možnost vymahatelnosti. Při řešení mimořádných událostí se tak často improvizuje a v řadě případů se postupuje ne vždy podle platných postupů, které jsou v souladu s předpisy. Jak již bylo uvedeno v (kapitole 4.3.2) v Zákoně o civilním letectví, Policie ČR nemůže v případě narušení vzdušného prostoru přerušit či převzít kontrolu nad ovládáním bezpilotních prostředků.

V současné době se rovněž ukazuje, že všechny státy neplní své závazky dostatečně. Pokud se pomine nelegální migrace, dochází zde i k případům, kdy se do letadel dostanou osoby zcela bez dokladů. V některých případech se jedná o pochybení jednotlivce, které nelze zcela odstranit. Avšak jestliže jsou tyto nedostatky přehlíženy, snadno se jejich počet zvýší, jak můžeme sledovat poslední měsíce. Je potřeba, aby mezinárodní instituce v oblasti civilního letectví více kontrolovaly a postihovaly u jednotlivých států tato nerespektování povinností Schengenského hraničního kodexu.

Předmětem diskuze je rovněž ochrana osobních údajů v souvislosti s pořizováním a zálohováním dat z bezpečnostních kamerových systémů. Je potřeba, aby provozovatelé kamer či státní orgány více komunikovali s veřejností ohledně smysluplnosti používání detekčních programů. Veřejnosti je potřeba vysvětlit, že dané využívání spočívá pouze v zjištění přítomnosti osob, které jsou v systému PATROS. Je potřeba jasně a srozumitelně vymezit možnosti v používání těchto programů a rovněž omezit množství zálohovaných dat, které byly pořízeny v souvislosti s kamerovým systémem.

Zajímavé téma k diskuzi by bylo porovnání efektivity bezpečnostních činností, které provádí člověk oproti činnosti zabezpečovacích či detekčních zařízení. Na letištích se zavádějí nové systémy, které mají monitorovat, kontrolovat, odhalovat a vyhodnocovat potencionální nebezpečí. Tyto systémy jsou pro provozovatele letišť zajímavé pro svou finanční návratnost. Je však potřeba se zamyslet nad tím, zda tyto systémy umí zanalyzovat případné nebezpečí lépe než člověk, který vidí konkrétní situaci komplexněji, oproti technickému prostředku, který má omezený počet možností a funkcí.

5.4 Náměty de lege ferenda

Na základě zjištěných poznatků teoretické a praktické části je závěrečnou kapitolou praktické části diplomové práce návrh námětu na zlepšení bezpečnosti civilního letectví. Česká právní úprava přebírá větší část mezinárodních předpisů, avšak nastávají nežádoucí situace, které nejsou plně definovány.

Spácháním terorismu při únosu letadla hrozí pachatelům vysoké tresty, avšak i „běžné“ přestupky, které se řeší v rámci bezpečnosti leteckého provozu, by měly být více sankcionovány. Je sice obecně známo, že zvýšením trestu za protiprávní jednání nedojde k jejich poklesu. Avšak v případě fyzického či verbálního napadání leteckého personálu toto řešit pokutou tisíc korun je dosti kontraproduktivní. Jednak pro cestujícího, který užívá k cestování leteckou dopravu, je sankce tisíc korun zanedbatelná a poté se spíše pachatel přestupku cítí být dotčen a nikoliv potrestán za své protiprávní jednání. Úřad civilního letectví za neoprávněné lety dronu v chráněném vzdušném prostoru může ukládat pokuty v rozmezí 50 000,- Kč až 5 000 000,- Kč, této možnosti využívá a za lety dronů v blízkosti drah letadel či opakované jednání ukládá pokuty 50 000,- Kč a více¹³³. Členové zájmových sdružení bezpilotních prostředků si výše pokut mezi sebou sdělí a snaží se pak vyvarovat těchto protiprávních jednání. Veřejnost by tak měla být informována, že i v případě běžných přestupků na letišti či v letadle, mohou být vzhledem k ohrožení bezpečnosti civilní letecké dopravy uděleny vyšší sankce.

S vyhrocenými situacemi, však bohužel souvisí i chování cestujících, kteří jsou pod vlivem alkoholu. Letecké společnosti si již toto uvědomují a postupně omezují možnost konzumace alkoholu v letadlech. Náklady jsou v případě zpoždění letu či mimořádného přistání z důvodu protiprávního jednání člověka pod vlivem alkoholu vysoké. Nájemci restaurací na Letišti V. Havla Praha by rovněž měli respektovat obecně známé pravidlo, že by neměli poskytovat alkohol osobě, která je zjevně pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

¹³³ Osobní dotaz Nath Viktor, Úřad civilního letectví 1.11.2022

Pro zajištění větší bezpečnosti civilního letectví lze navrhnout:

- schválení zákona o soukromých bezpečnostních službách a v tomto přesně definovat práva a povinnosti bezpečnostních pracovníků
- omezení konzumace určitého druhu alkoholu na letišti či v letadlech
- v rámci výměny informací efektivnější spolupráci mezi členskými zeměmi Schengenského prostoru
- zlepšení dohledu nad členskými zeměmi a leteckými dopravci a v případě nedodržení povinností tyto postihovat
- novelizovat zákon o civilním letectví, tento uvést v soulad s evropskými předpisy, v zákoně více definovat povinnosti provozovatele a leteckých společností především v oblasti zajištění bezpečnosti po stránce stavební, personální či technické
- zvýšit pravomoci provozovatelů letišť či leteckých společností v případě protiprávních jednání cestujících, rovněž zaručit vymahatelnost při porušení právních předpisů
- častěji reagovat a aktualizovat zákony o nově vzniklé hrozby ohrožující letecký provoz.

K bodu novelizace zákona o civilním letectví je podstatné, aby provozovatel letiště neupřednostňoval nižší náklady na stavební či technické zařízení oproti finančně nákladnějšímu, ale důkladnějšímu zajištění bezpečnosti.

Je potřeba, aby se při tvorbě právních předpisů mohli k věci vyjádřit i lidé, kteří v letectví přímo pracují. Pro zajištění větší bezpečnosti je podstatná i prevence. Početní stav bezpečnostních pracovníků Letiště V. Havla Praha nebyl dotazníkovým šetřením či řízenými rozhovory vyhodnocen jako značně problematický. Avšak při větším počtu ostrahy či policistů by jistě došlo ke snížení protiprávních jednání na Letišti V. Havla Praha.

6 Závěr

Cílem diplomové práce na téma „Možnosti a limity právních úprav pro zajišťování bezpečnosti Letiště Václava Havla Praha“ byl rozbor platné právní úpravy bezpečnosti civilního letectví a posouzení jejích možných změn z hlediska vyšší efektivity a funkčnosti při zajišťování bezpečnosti na letišti. Dalším cílem bylo porovnání mezinárodních represivních smluv. Dotazníkovým šetřením u zaměstnanců letiště a příslušníků Policie ČR byly zjišťovány hlavní nedostatky v oblasti zajištění bezpečnosti v provozu Letiště V. Havla Praha. Komparací byly řešeny mezinárodní smlouvy v oblasti civilního letectví. Byl proveden rozbor protiprávních činů. V rámci identifikace aktuálních hrozeb a rizik na aktuální bezpečnost byly u jednotlivých protiprávních činů uvedeny skutečné případy z praxe, které naplnily skutkové podstaty trestných činů.

V úvodu teoretické části bylo potřeba definovat základní pojmy k bezpečnosti v civilním letectví: safety a security. Bylo zjištěno, že každá z oblastí má svůj vlastní význam a jejich kombinací dochází k pokrytí bezpečnosti v civilním letectví (kapitola 3.1). Pro správné porozumění následujících kapitol byly stručně definovány pojmy: letiště, provozovatel letiště či terminály a jejich rozdělení. Následná kapitola pojednává o rozdělení

bezpečnostních zón letiště, které jsou rozděleny na veřejný prostor, neveřejný prostor a vyhrazený bezpečnostní prostor.

Ke stanovení cíle identifikace aktuálních hrozeb se vztahuje kapitola 3.3, ve které byly definovány podstaty mimořádných událostí. Jako jedno z aktuálních rizik bylo uvedeno narušení chráněného vzdušného prostoru bezpilotním prostředkem.

K dílčímu cíli bylo dospěno v kapitole 3.4, kde byly uvedeny a podrobně analyzovány základní skutkové podstaty trestných činů podle trestního zákoníku, které ohrožují bezpečnost civilního letectví. Pro správné pochopení byly u jednotlivých skutků uvedeny skutečné případy, jejichž uskutečněním byly naplněny skutkové podstaty trestných činů.

Kapitola 3.5 se věnovala technickým prostředkům, které se užívají při bezpečnostních prohlídkách. V podkapitole byl uveden systém automatické biometrické detekce obličejů, jehož používání je schváleno usnesením vlády. Předmětné používání systému a jeho zálohování dat však musí být plně v souladu s ochranou osobních údajů.

Dalšímu stanovenému cíli byla věnována kapitola č. 3.6, která se zabývala komparací mezinárodních represivních smluv. Jednotlivé smlouvy byly porovnávány podle data vzniku jejich schválení. V celkovém sledu bylo zjištěno, že jednotlivé smlouvy vznikaly na základě předešlých převážně nežádoucích událostí, které se odehrávaly v provozu letectví. U jednotlivých smluv byly vytyčeny jejich nedostatky. Tyto spočívaly v nejednoznačných definicích jednotlivých protiprávních činů, v zodpovědnosti za spáchané činy či nedefinování všech chráněných zájmů společnosti.

Kapitola č. 3.8 pojednávala o právní úpravě bezpečnosti civilního letectví v České republice, v podkapitolách byl uveden zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a zákon č. 273/2008 Sb. o Policii ČR. Rozborem zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví bylo zjištěno, že detailně popisuje práva a povinnosti provozovatele letiště, avšak v případě definování protiprávních jednání odkazuje na jednotlivé letecké a jiné předpisy.

Jak bylo opakovaně uvedeno, pozitivně byla hodnocena delegovaná pravomoc, spočívající ve vydávání interních předpisů provozovatelem letiště (kapitola č. 3.12). Těmito právními úpravami může provozovatel letiště jednat v případě potřeby k zajištění bezpečnosti proti aktuálním hrozbám. Funkčnost a efektivita těchto předpisů je formou kontrol či cvičením periodicky zkoušena a v případě zjištěných nedostatků se na tyto reaguje okamžitou změnou interních předpisů.

V řízených rozhovorech v praktické části (kapitola č. 4.2) byla uvedena absence zákona o bezpečnostních službách. K dané problematice dotazovaní shodně uvedli, že v případě ochrany chráněných objektů by měla mít ostraha více pravomocí v konkrétních případech při řešení mimořádných událostí, které mohou ohrozit bezpečnost civilního letectví. Kladně bylo hodnoceno používání analytických funkcí u bezpečnostní kamerové soustavy. Vzhledem k rozmachu a možnostem rozvíjení těchto programů však vyvstává otázka související s ochranou osobních údajů. Zde je potřeba používat tyto systémy výlučně v odůvodněných prostorech či při aktuálních potřebách. Jejich používání veřejnosti jasně definovat a zaručit přísné podmínky pro přístupy k jejich používání a zálohování dat. Na dotaz týkající se právních úprav bezpečnosti leteckého provozu uvedla většina respondentů, že jsou dle jejich názoru dostačující. Při závěrečném dotazu jaké shledávají nedostatky při zajištění bezpečnosti letiště, bylo uvedeno, že by bylo vhodné zavést nové metody, které spočívají v analýze chování cestujících a jejich dat. Tato metoda, využívaná v Izraeli či v USA, spočívá ve skrytém pozorování cestujících, v případě podezřelého chování s cestujícím navázat kontakt a zjišťovat účel jeho přítomnosti na letišti, důvody cestování apod.. K tomuto však ani Policie ČR nemá oprávnění.

Uvedenou případovou studii (kapitola č. 4.3) při mimořádné události narušení vzdušného prostoru letiště bezpilotním prostředkem byl zjištěn nedostatek spočívající v absenci zákona o soukromých bezpečnostních službách. Na konkrétním případě bylo zjištěno, že je potřeba jasně definovat práva a povinnosti bezpečnostních pracovníků. Bezpečnostní ostraha v tomto ohledu působí především preventivně, při řešení mimořádné události nemá oprávnění, zda, kdy a jakým způsobem může z defenzivního jednání přejít k zákroku proti pachateli. Rovněž byla zjištěna neexistence oprávnění Policie ČR, jak v této konkrétní situaci přerušit či převzít kontrolu nad ovládním dronu.

Formou dotazníkového šetření (kapitola 4.4) byl proveden výzkum u zaměstnanců ostrahy Letiště V. Havla Praha a příslušníků Policie ČR. Ačkoliv uvedení respondenti nemohou plně zodpovědět otázky týkající se jednotlivých úmluv, byly šetřením zjišťovány nedostatky bezpečnosti Letiště V. Havla Praha praktické povahy. Provedeným šetřením bylo zjištěno, že hlavní kritické oblasti v zajištění bezpečnosti spočívají v: personálním naplnění početního stavu zaměstnanců a nedodržování závazků členských států v rámci Schengenského hraničního kodexu zejména při provádění pasových kontrol. Dále byla zjištěna špatná spolupráce při výměně informací mezi jednotlivými členskými státy Schengenského prostoru. K omezení konzumace alkoholu na letišti či letadlech se vyjádřilo 84% dotazovaných. Jako pozitivně byla hodnocena spolupráce mezi oběma bezpečnostními složkami.

Provedeným výzkumem, který měl za úkol zjistit efektivitu právních úprav zajišťující bezpečnost Letiště V. Havla Praha, bylo zjištěno, že většina právních úprav z objektivního pohledu se dají označit za dostatečné. Ve výjimečných případech jsou zjišťovány nedostatky, které spočívají v neznalosti a následným porušením pravidel či laxním přístupem států v nerespektování závazných předpisů. Jak již bylo zjištěno při vytváření mezinárodních úmluv, které vznikaly vždy podle nových způsobů ohrožení civilního letectví, je i v případě tvorby právních úprav potřeba počítat s možností vzniku nových nežádoucích jednání či nebezpečí ohrožující provoz civilního letectví.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Použitá literatura:

ANTUŠÁK, E. – KOPECKÝ, Z. – VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE. KATEDRA MANAGEMENTU. SEKCE KRIZOVÉHO MANAGEMENTU. *Krizový management : krizová komunikace*. Praha: Oeconomica, 2005. ISBN 80-245-0945-8.

Bezpečnostní strategie ČR 2015. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2015. 24 s. ISBN 978-7441-005-5.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 9788074007217.

DAVID, Vladislav, Pavel SLADKÝ a František ZBOŘIL. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008. Student (Leges). ISBN 9788087212080.

ENEGELMANN Jan, *Poradce 5-7, 24 ročník, Trestní zákoník, trestní řád*. Praha. PORADCE 2019. 978-1-211-24302-8.

FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné*. Ostrava: Key Publishing, 2015. Právo (Key Publishing). ISBN 9788074182259.

JELÍNEK, Jiří. *Terorismus - základní otázky trestního práva a kriminologie*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-256-1.

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. Vyd. 2. Praha: Leges, 2010. Student (Leges). ISBN 978-80-87212-49-3.

KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křídel, 2014. Svět křídel. ISBN 978-80-87567-51-7.

PIKNA, Bohumil. *Vnitřní bezpečnost v právu a politice Evropské unie*. 2. přepracované a aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2019. ISBN 978-80-7380-783-2.

POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-133-0.

ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GRIVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-862-5.

ŠČUREK, Radomír. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. 115 s. Studijní text. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava.

ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.

ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 9788075981936

VANGELI, Benedikt. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2009. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-142-0.

VANTUCH, Pavel. *Trestní zákoník s komentářem: k ...* Olomouc: ANAG, 2011-. Právo (ANAG). ISBN 978-80-7263-677-8.

ZEMAN, Petr, ed. *Česká bezpečnostní terminologie: výklad základních pojmů*. Brno: Masarykova univerzita, Mezinárodní politologický ústav, 2002. ISBN 80-210-3037-2.

7.2 Právní zdroje:

Dohoda č. 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Letecké předpisy. L-2. Doplněk X, ust. bodu 7.4.

Letecké předpisy. L-17. Řízení letového provozu ČR.

Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, čl. 12

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/103, Specifikace opatření k ochraně letectví před protiprávními činy

Rozsudek nejvyššího soudu 7 T do 1394/2015

Sdělení č. 138/2002 Sb. m.s. Sdělení ministerstva zahraničních věcí o Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, doplňujícím Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, přijatou v Montrealu 23. září 1971

Vyhláška č. 96/1974 Sb. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Vyhláška MD č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 102/1984 Sb., Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla

Vyhláška č. 108/1997 Sb. Vyhláška MDS, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 147/1997 Sb. Vyhláška státního úřadu pro jadernou bezpečnost

Vyhláška č. 15/1988 Sb., Vyhláška ministerstva zahraničních věcí o Vídeňské úmluvě o smluvním právu

Vyhláška č. 16/1974 Sb., Vyhláška ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví

Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

Zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 191/2016 Sb. Zákon o ochraně státních hranic České republiky a o změně souvisejících zákonů (zákon o ochraně státních hranic)

Zákon č. 239/2000 Sb. Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

7.3 Internetové zdroje:

Bezpečnostní pravidla | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. [online] Letiště Praha. [cit.23.4.2022] Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/odbaveni-cestujicich/odbaveni-cestujicich/zasady-a-pravidla-bezpecnostniho-odbaveni/>.

Civil Aviation Organization, Sekce politika bezpečnosti v letectví [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné <https://www.icao.int/security/Pages/default.aspx> Home.

Federal Aviation Administration, ICAO, *Systém řízení bezpečnosti* [online]. [cit. 27.02.2022]. Dostupné z: <https://www.faa.gov/about/initiatives/sms/explained>

Evropa chce zarazit nástup umělé inteligence | E15.cz. *E15.cz - Byznys, politika, ekonomika, finance, události* [online]. [cit. 7.2.2022]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/technologie-a-media/evropa-chce-regulovat-technologiei-kameroveho-rozpoznavani-tvare-1366131>

Nelegální migrace na území České republiky za rok 2019 - Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. [cit. 9.3.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/nelegalni-migrace-na-uzemi-ceske-republiky-za-rok-2019.aspx>

SDĚLENÍ Ministerstva zahraničních věcí o přijetí | epravo.cz. *EPRAVO.CZ – Váš průvodce právem - Sběrka zákonů, judikatura, právo* [online]. [cit. 8.5.2022]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-o-prijeti-protokolu-o-zmene-umluvy-o-mezinarodnim-civilnim-letectvi-cl-3-bis-1984-20016.html>

Slovník pojmů na letišti. *Studium v Austrálii, víza do Austrálie, práce v Austrálii* [online]. [cit. 2.2.2022]. Dostupné z: <https://www.australieinfo.cz/slovník-pojmu-na-letisti>

Systém detekce obličejů - Policie České republiky. *Úvodní strana - Policie České republiky* [online]. [cit. 5.3.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zverejnene-informace-2020-system-detekce-obliceju.aspx>

Vláda ČR - *Usnesení vlády* [online]. [cit. 24.11.2022]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_1_Usneseni_vlady.pdf

8 Přílohy:

8.1 Dotazník

Dobrý den,

chtěl bych Vás požádat o věnování několika minut Vašeho času k vyplnění níže uvedeného dotazníku. V současné době studuji na České zemědělské univerzitě Praha, Obor Veřejná správa a regionální rozvoj. V rámci své závěrečné práce provádím analýzu právních předpisů týkající se bezpečnosti Letiště V. Havla Praha. Dotazník je anonymní a zabere pár minut Vašeho času. U některých otázek je možné více odpovědí. Samozřejmě budu rád za Vaše jakékoliv další připomínky. Vašimi odbornými a praktickými zkušenostmi přispějete ke zjištění kritických a zranitelných oblastí v bezpečnosti Letiště V. Havla Praha.

Dotazník prosím můžete odeslat na můj služební email: martin.kubart@pcr.cz nebo na můj osobní email: kubart.martin@seznam.cz

Všem respondentům mockrát děkuji!

Martin Kubart

1. Pohlavní respondenta

- Žena
- Muž

2. Jak dlouho pracujete na Letišti V. Havla Praha?

- 0 – 4 let
- 5 - 14 let
- 15 – 24 let
- 25 let a více

3. Na jakém oddělení pracujete?

- Organizační oddělení
- Oddělení hraniční a pasové kontroly
- Oddělení ochrany letiště
- Skupina dokumentace
- Ostraha letiště
- Jiné

4. V jakých oblastech by se měla podle Vás zlepšit úroveň zabezpečení bezpečnosti Letiště V. Havla Praha?
- finanční ohodnocení zaměstnanců
 - personální
 - technické
 - legislativní (bezpečnost civilního letectví)
 - jiné, uveďte prosím jaké
5. Měla by soukromá bezpečnostní ostraha Letiště V. Havla disponovat více pravomocemi?
- ANO
 - NE
6. Plní podle Vašich zkušeností členské země Schengenského prostoru v plném rozsahu své povinnosti při pasových kontrolách?
- ANO
 - NE
 - Nevím, nemám zkušenost
7. V čem spatřujete nedostatky při plnění povinností členských zemí Schengenského prostoru?
- poskytování nedostatečných informací o cestujících letových linek
 - špatná pasová kontrola při vstupu do letadla
 - nedokonalá spolupráce při realizaci Evropského zatýkacího rozkazu osoby
 - nedostatečná mezinárodní policejní spolupráce
8. V rámci bezpečnosti a plynulosti leteckého provozu
- omezil/a byste prodej alkoholických nápojů v prostorách letiště?
 - zakázal/a byste prodej alkoholických nápojů v letadle?
 - ne nic bych neomezoval.
9. Kde byste zavedl bezpečnostní kontroly na Terminálu 1?
- již při vstupu do veřejné části haly
 - při vstupu do neveřejné části letiště (za pasovou kontrolou)

- ponechal bych současné bezpečnostní kontroly

10. Na jaké úrovni je podle Vás spolupráce mezi bezp. ostrahou letiště a PČR?

- výborná
- dobrá
- špatná

8.2 Ilustrativní obrázky

Obrázek 10: Odletová hala Terminál 1



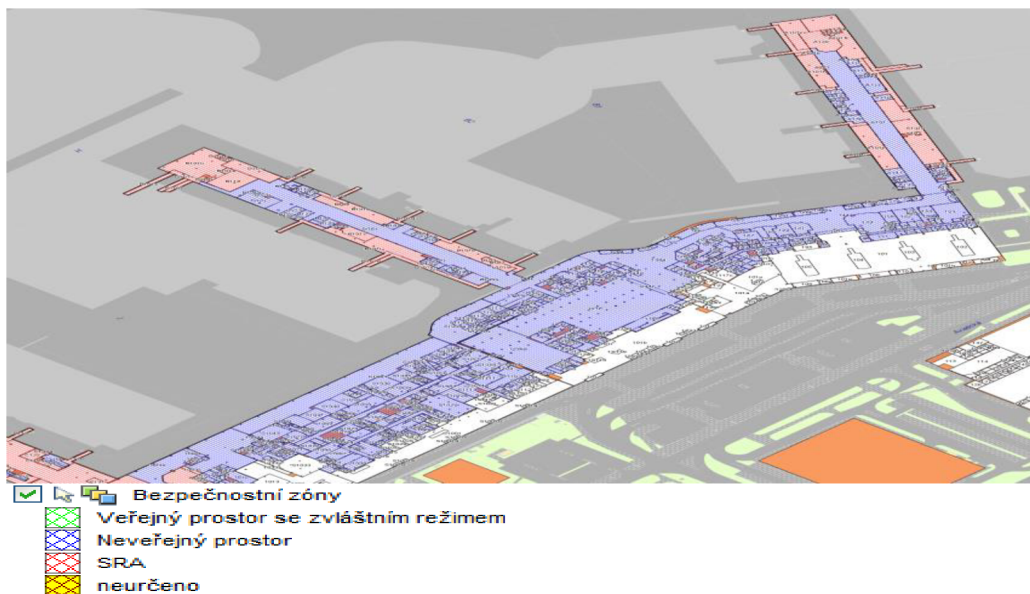
Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/letiste-vaclava-havla-praha-uedlo-do-zkusebniho-provozu-nove-stani-pro-dalkova-letadla>

Obrázek 11: Bezpečnostní zóny Terminál 2



Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z: https://www.mzv.cz/jnp/cz/o_ministerstvu/organizacni_struktura/diplomaticky_protokol/x11_rezim_pohybu_na_letisti_vaclava_havla.html

Obrázek 12:Bezpečnostní zóny Terminál 1



ZDROJ: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z:

https://www.mzv.cz/jnp/cz/o_ministerstvu/organizacni_struktura/diplomaticky_protokol/x11_rezim_pohybu_na_letisti_vaclava_havla.html

Obrázek 13: Ilustrační obrázek facial recognition



ZDROJ: Facial Recognition Systém. Dostupné z: <https://jguforensics.wordpress.com/2017/08/10/facial-recognition-software-in-forensics/>

Obrázek 14: Exploze po únosu letadel



Zdroj: Shortwave. Dostupné z: <https://shortwavearchive.com/archive/palastinian-highjackings-in-jordan-1970>

Obrázek 15: Pyrotechnická prohlídka zavazadel



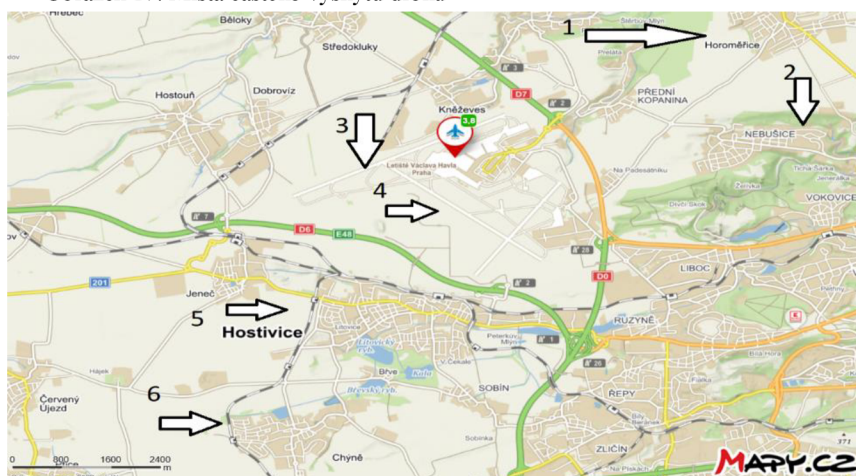
Zdroj: Letiště V. Havla Praha. Dostupné z: <https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/4739-cviceni-slozek-izs-na-ruzynskem-letisti.html>

Obrázek 16: Hlídka ICP Ruzyně



Zdroj: Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/policie-ceske-republiky/cizinecka-policie/>

Obrázek 17: Místa častého výskytu dronů



Zdroj: vlastní zpracování

