

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

Bezpečnost civilní letecké dopravy a její ochrana

Bc. Petr Šírl

© 2011 ČZU v Praze

!!!

Místo této strany vložíte zadání diplomové práce.

(Do jedné vazby originál a do druhé kopii)

!!!

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Bezpečnost civilní letecké dopravy a její ochrana" 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 literatury 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 15. listopadu 2011

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Janu Blažíčkovi za jeho cenné rady a podnětné připomínky při vedení mé práce.

Bezpečnost civilní letecké dopravy a její ochrana

Aviation security and protection

Souhrn:

Tato práce se zabývá problematikou bezpečnosti civilní letecké dopravy, její ochranou před protiprávními činy, historickým vývojem v oblasti ochrany civilního letectví, legislativní úpravou problematiky z pohledu mezinárodního, tak i z pohledu vnitrostátní právní úpravy. Je zde nastíněn poměrně složitý a do jisté míry „nepřehledný systém“ regulace této problematiky, ať už na úrovni legislativy celosvětové, evropské, nebo národní. V práci se snažím nastínit i problematiku působnosti a kompetencí jednotlivých resortů a organizací zúčastněných na civilním letectví, problematiku prevence v oblasti ochrany civilního letectví, problematiku řešení mimořádných situací a případného postihu protiprávního činu proti civilnímu letectví.

Summary:

This thesis is concerned with issues of civil aviation security, its protection against unlawful acts, historical evolution in the field of civil aviation protection, legislative arrangement of issues from the international such as domestic view of legal adjustment. There is sketched relatively complicated and „confused system“ of regulation of this issues in the legislation on global, european or national degree. In my thesis I try to sketech the issues of authority and competence of individual section and establishments participated in the civil aviation, prevention in the field of civil aviation protection, solution of extraordinary situation and potential punishment the unlawful act against civil aviation.

Klíčová slova:

bezpečnost, ochrana, civilní letecká doprava, předpis, kompetence, řešení, prevence, mimořádné situace, protiprávní čin, jednání

Keywords:

security, protection, civil aviation, regulation, authority, solution, prevention, extraordinary situation, act of Unlawful Interference, act

Obsah

1. Úvod.....	11
2. Cíl práce a metodika	13
3. Definice základních pojmů.....	15
4. Historický vývoj ochrany civilního letectví	18
5. Legislativní úprava mezinárodních a vnitrostátních právních vztahů v civilní letecké dopravě.....	31
5.1. Mezinárodní právní úprava v letecké dopravě.....	31
5.2. Historický vývoj základů mezinárodního práva v letecké dopravě.....	31
5.3. Základní normy mezinárodního leteckého práva z hlediska bezpečnosti	33
5.4. Normy Evropského společenství	36
5.5. Vývoj některých vnitrostátních legislativních prvků v oblasti civilního letectví	38
5.6. Současná vnitrostátní právní úprava ochrany civilní letecké dopravy	40
6. Působnost a kompetence při ochraně civilního letectví	44
6.1. Ministerstvo dopravy ČR.....	44
6.2. Ministerstvo vnitra ČR	45
6.3. Policie České republiky	46
6.4. Celní orgány	47
6.5. Ministerstvo obrany ČR a Armáda České republiky.....	48
6.6. Úřad pro civilní letectví.....	48

6.7. Provozovatelé letišť	49
6.8. Provozovatelé letecké dopravy	50
6.9. Poskytovatel letových provozních služeb.....	51
6.10. Poskytovatelé dalších činností v letecké dopravě.....	51
6.11. Bezpečnostní program	51
7. Prevence v oblasti ochrany civilního letectví.....	57
7.1. Hodnocení hrozeb a zpravodajské zabezpečení	57
7.2. Ochrana letiště	58
7.2.1. Bezpečnost objektu letiště.....	58
7.2.2. Bezpečnostní kontrola cestujících a zavazadel	59
7.2.3. Ochrana vzdáleného perimetru	59
7.2.4. Personální bezpečnost.....	59
7.3. Vzdušná bezpečnost	60
8. Řešení mimořádných situací	61
8.1. Bomba A / Únos letadla za letu	63
8.2. Bomba B	64
8.3. Průnik / Únos / Hala	64
9. Postih protiprávního jednání proti civilnímu letectví.....	66
9.1. Trestně právní postih	67
9.2. Správní postih	69
10. Literární řešerše.....	71

<i>11. Závěr</i>	73
<i>12. Seznam použitých zdrojů</i>	76
12.1. Knižní publikace	76
12.2. Právní předpisy	76
12.3. Internetové zdroje	77
<i>13. Přílohy</i>	79

1. Úvod

Letecká doprava je z principu globální služba. Na našem největším, ruzyňském letišti se ročně odbavuje kolem 12 milionů cestujících. Jen pro srovnání a pro představu obrovské dynamiky vývoje, to bylo 1,9 milionu v roce 1990. Na celém světě vzlétlo v roce 2010 ke komerčním letům zhruba 33 milionů letadel s 2,2 miliardami cestujících. Letecké společnosti spojují body na globální síti letišť, zrychlují přesuny cestujících, propojují kultury a pomáhají vyvolávat stále intenzivnější pocit „zmenšování světa“. Právě proto jsou pro teroristy tak lákavým cílem, jejich únos a zničení je šancí udělat díru do této globální sítě. Letadlo je symbol, na který je útok nesrovnatelně působivější než například „jen“ atentát na lokální pobočku banky nebo třeba i na letištní frontu u odbavení. A právě kvůli této povaze létání jsou i sebelépe vybavená evropská letiště jen částí globální bezpečnostní mozaiky.

I z těchto důvodů se otázka bezpečnosti civilní letecké dopravy stále více stává běžnou součástí našeho společenského i soukromého života. Civilní letecká doprava je v dnešní době jedním ze základních, nejvyužívanějších a nejbezpečnějších způsobů přepravy osob a zboží a stává se čím dál tím dostupnější pro širokou veřejnost. Vývoj ochrany civilní letecké dopravy úzce souvisel s vývojem letecké dopravy jako takové.

Problematice bezpečnosti, ve smyslu ochrany před protiprávními činy, nebyla ještě v nedávné minulosti věnována taková pozornost, kterou by si jistě zasloužila. Zaostávala a i nyní stále zaostává úrovní a právním zakotvením norem, upravujících bezpečnost ve smyslu technickém. Přesto se hlavně za posledních deset let i v této problematice udělal velký pokrok.

I když nezákonné činy směřující proti bezpečnosti civilní letecké doprovází civilní letectví v podstatě od počátků, tak teprve události z nedávné minulosti přinesly změnu v přístupu k této důležité problematice. Tím zásadním zlomem byla událost, ke které došlo v New Yorku dne 11. Zář 2001, kdy bylo použito unesených letadel jako zbraní v rukou teroristů.

Ať už celosvětově, tak pro Českou republiku hlavně na úrovni legislativy Evropské unie, došlo k zásadní změně v přístupu k ochraně civilního letectví před protiprávními

činy. Tyto tzv. „nové přístupy“ přinesly do civilního letectví v první řadě razantní zvýšení nákladů na bezpečnostní opatření. Standardy těchto bezpečnostních opatření jsou stanoveny na úrovni Evropské unie. Jednotlivé státy a hlavně jejich odpovědné orgány a instituce odpovídají za jejich uvedení v život a jejich dodržování.

Z výše uvedených důvodů se jeví jako vhodné popsat v této práci postupný vývoj v oblasti bezpečnosti civilního letectví až do současné doby a pokusit se o predikci dalšího možného vývoje. Pro správné pochopení problematiky jako celku je nezbytné popsat úkoly a role jednotlivých orgánů a institucí podléjících se na ochraně civilního letectví, zabývat se problematikou preventivních bezpečnostních opatření a v neposlední řadě i problematikou řešení případných mimořádných situací, včetně možného právního postihu.

2. Cíl práce a metodika

Cíl

Hlavním cílem této práce je nastínění, ujasnění a zpřehlednění právní úpravy problematiky bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy a vysvětlení praktické aplikace norem, se zaměřením na podmínky v České republice. Vzhledem, k poměrně složitému systému regulace dané problematiky v České republice a úzkému provázání s normami světovými či evropskými, je nutné se zabývat celkovým kontextem této problematiky. Právní úprava, regulace problematiky a aplikace v praxi je úzce spjata a vychází ze základních norem přijatých na mezinárodní úrovni a jimiž je Česká republika vázána.

Dalším cílem práce je poukázat na situaci v České republice s důrazem na praktickou aplikaci norem, vysvětlit úkoly a role jednotlivých subjektů v systému a objasnit do jisté míry roztržitost a nepřehlednost právní úpravy této problematiky.

V neposlední řadě je cílem práce nastínit problematiku preventivních bezpečnostních opatření ve vztahu k ochraně civilního letectví, případné řešení krizových situací a možný právní postih.

Problematiku bezpečnosti civilní letecké dopravy jsem si jako téma diplomové práce vybral z důvodu, že se již téměř 20 let profesně touto problematikou zabývám. Mou specializací je ochrana civilního letectví z pohledu Policie ČR. V praxi to znamená, že se zabývám problematikou jen jednoho ze subjektů v celém systému civilního letectví. Tato práce by ovšem měla přinést nejen mě základní ucelený přehled o fungování celého systému. Měla by čtenáři poskytnout základní informace, na jejichž základě si udělá představu o historii v oblasti ochrany civilního letectví, legislativní úpravě a činnostech jednotlivých aktérů podílejících se na ochraně civilního letectví.

Metodika

Vzhledem k obsáhlosti uvedené problematiky, její dynamiky, neustálého vývoje a změn, bylo především nutné ujasnit a vymezit si danou problematiku, zaměřit se na vyhledání historických i současných právních pramenů, týkajících se legislativní úpravy

bezpečnosti civilního letectví. Z těchto důvodů jsem použil následující metodologické postupy:

1. **Ujasnění a vymezení** daného problému, vyhledání relevantních právních norem a předpisů
2. **Analýza** a studium vybraných právních předpisů, článků, odborných textů a výkladových stanovisek. Následná konzultace jednotlivých právních norem s odborníky v dané problematice a vyhodnocení jejich stanovisek.
3. **Komparace** všech shromážděných údajů a jejich zapracování do obsahu práce
4. **Syntéza** všech zjištěných poznatků a podání ucelených validních informací

3. Definice základních pojmů

Problematika bezpečnosti civilní letecké dopravy je problematikou, kterou se zabývá poměrně úzký okruh osob. Jedná se o odborně školené zaměstnance institucí a organizací, působících v tomto sektoru, hlavně zaměstnance na mezinárodních letištích. Tato část mé práce má za cíl vysvětlit osobám v této problematice nezúčastněným, některé, v civilním letectví používané pojmy. Níže uvedené definice jsou v této podobě přímo uvedeny v leteckém předpisu L17¹ a měli by usnadnit orientaci v této práci.

Bezpečnost – ochrana před protiprávními činy (Security) Ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Tohoto cíle se dosáhne kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků.

Bezpečnostní inspekce (Security inspection) Kontrola a vyhodnocení dodržování určitých bezpečnostních opatření Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví leteckou společností, letištěm, nebo jiným subjektem, který může ovlivnit bezpečnost civilního letectví.

Bezpečnostní kontrola (Security Control) Soubor opatření včetně detekční kontroly a fyzické kontroly, jimiž lze předejít tomu, aby zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení, předměty a látky byly použity ke spáchání protiprávního činu.

Bezpečnostní kontrola letadla (Aircraft security check) Kontrola interiéru letadla, do kterého měli přístup cestující a kontrola nákladního prostoru za účelem odhalení ponechaných zakázaných, nebezpečných a podezřelých předmětů, jako jsou zbraně, výbušniny a jiné zakázané předměty a látky.

¹ Předpis Ministerstva dopravy - Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

Bezpečnostní prohlídka letadla (Aircraft security search) Důkladná kompletní prohlídka interiéru i exteriéru letadla za účelem odhalení v něm umístěných zakázaných a nebezpečných předmětů.

Bezpečnostní test (Security test) Tajná nebo veřejná zkouška dodržování bezpečnostních opatření, která je realizována simulací pokusu o provedení protiprávního činu.

Detekční kontrola (Screening) Aplikace technických nebo jiných prostředků, které mají za úkol odhalit zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení nebo látky, kterých je možno použít pro spáchání protiprávního činu.

Bezpečnostní doprovod letů (In-flight security officer) Osoba schválená orgánem státní správy Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku, která má být nasazena v letadle za účelem ochrany tohoto letadla a cestujících na palubě proti protiprávnímu činu. Za tuto osobu se nepovažují osoby, jako jsou osobní tělesní strážci, kteří v letadle poskytují výhradní osobní ochranu konkrétnímu jedinci nebo skupině osob.

Neidentifikované zavazadlo (Unidentified Baggage) Zavazadlo na letišti, s označením nebo bez označení zavazadlovou visačkou, které není vyzvednuto nebo identifikováno cestujícím.

Nepřízpůsobivý cestující (Disruptive passenger) Cestující, který nerespektuje pravidla chování na letišti nebo na palubě letadla nebo neplní pokyny zaměstnanců letiště nebo členů posádky a tím narušuje pořádek a dodržování platných předpisů na letišti nebo na palubě letadla.

Neveřejný prostor (Airside) Provozovatelem letiště určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován.

Protiprávní činy (Acts of unlawful interference) Činy nebo pokusy o činy ohrožující bezpečnost civilního letectví.

Veřejný prostor letiště (Landside) Provozovatelem letiště určená veřejná část letiště, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti.

Vyhrazený bezpečnostní prostor (Security Restricted Area). Zóna SRA. Provozovatelem určená část neveřejného prostoru letiště, do níž je kontrolován přístup pro zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Taková oblast za běžných podmínek zahrnuje, mezi jiným, všechny prostory pro odlet cestujících mezi místem detekční kontroly a letadlem, rampu, prostory pro třídění a nakládku zavazadel, sklady zboží, poštovní střediska, přípravy cateringu v neveřejném prostoru letiště a prostory pro úklidové služby, zajišťující úklid letadel.

Ověření spolehlivosti (Background Check). Kontrola totožnosti osoby a její spolehlivosti a bezúhonnosti včetně předcházející praxe a záznamů o trestech jako součást posouzení vhodnosti osoby pro provádění bezpečnostní kontroly a/nebo přístup bez doprovodu, do vyhrazených prostor letiště.

4. Historický vývoj ochrany civilního letectví

Civilní letecká doprava má svou bohatou historii již z dob předválečného Československa. V předválečných dobách byla letecká doprava pro širší veřejnost takřka nedostupná a jednalo se vzhledem k ceně letenek o velmi luxusní službu. Díky své nedostupnosti využíval leteckých služeb jen uzavřený okruh osob, jehož základ tvořila tehdejší společenská špička. Pojem ochrany letecké dopravy byl v té době synonymem obecné bezpečnosti. Pojem bezpečnost byl vykládán na opačném konci jeho dnešního významu. Tehdejší pojem bezpečnosti v sobě zahrnoval definici bezpečného startu, letu a přistání ve smyslu technickém – neselhal stroj, letadlo a bezpečnost z pohledu lidského faktoru – neselhala posádka, pilot. Bezpečnost leteckého provozu byla vnímána na opačném konci polarity, neboť dnešní definice v sobě v primární podobě obsahuje schopnost uchránit cestujícího, obyvatelstvo a majetek před cíleným útokem člověka. Pokud zkoumáme bezpečnost z tohoto úhlu pohledu, jedná se o schopnosti komplexního systému opatření, technických řešení, nasazení lidských zdrojů, specializovaných prvků lidské činnosti, které vedou v důsledku k životaschopnému mechanismu.

Jinými slovy, termín „bezpečnost civilního letectví“ lze v češtině chápat dvěma odlišnými způsoby. Bezpečností civilního letectví rozumíme buď ochranu před nehodami a dalšími negativními událostmi, které nastávají nezávisle na vůli člověka. Nebo ochranu před protiprávními činy, tedy před negativními činy způsobenými úmyslným jednáním člověka. V angličtině tento problém neexistuje, zde jsou používány dva pojmy, jednak „safety“ (provozní bezpečnost) a „security“ (ochrana před protiprávními činy).²

Prvorepubliková letecká doprava a její pojem bezpečnosti byl takřka jediného významu a to ve smyslu současného pohledu „safety“. Dnes, jak už je výše uvedeno, dělíme bezpečnost leteckého provozu na bezpečnost technickou a bezpečnost obecnou před protiprávními činy. Ochrana letecké dopravy byla z legislativního hlediska upravována nejprve, právě v době prvorepublikového Československa technickými normami a

² Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 5), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

normami postupu leteckého personálu. Tedy primárně: technické normy upravující standardní postupy a situace. Teprve v samotném provozu letecké dopravy se na základě událostí, které nelze při nejlepší vůli ani odborné znalosti nijak predikovat, více či méně sekundárně upravovaly legislativně i nestandardní situace. Ovšem v tomto ohledu nejsou technické normy či normy leteckého personálu předmětem zkoumání. Je žádoucí použít je jako důkaz o jistých zákonitostech. Jedná se především o zákonitosti vzniku netechnických bezpečnostních norem, které se vztahují výhradně k ochraně civilní letecké dopravy. V tomto momentě se snažím uchopit paralelu mezi vývojem letectví všeobecně, jako účelové historické retrospekce a současný či nedávno minulý legislativní vývoj v ochraně letecké dopravy.

Malým historickým excesem je vhodné postihnout velmi důležitou anomálii, kterou se letectví vyznačuje. Jedná se o příznačnost, typickou pro špičkovou technologii uplatňovanou špičkovými odborníky při činnosti, která má světový rozměr, tím pádem i světový dopad. Jestliže nějaká činnost člověka přispěla k změnám světové ekonomiky, způsobu života lidí, bezpečnosti lidí, tak je to právě letectví. Jestliže nějaká podvratná činnost člověka sledující apokalyptický cíl, způsobila nezpochybnitelnou polaritu světa, pak to bylo zneužití letecké dopravy teroristy. Tím důležitým momentem, který je potřeba vzít v úvahu, je právě ta špičková činnost člověka v oblasti letectví, která v sobě skrývá nesmírnou dynamiku. Ta je patrná právě v historii vývoje, jak je ve zkratce dále uvedeno.

Rozborem uvedeného nástinu vyplývá jistá zákonitost. Dynamický vývoj letectví způsobil, že je velmi obtížné udržet technickou bezpečnost leteckého provozu na bezchybné úrovni prostřednictvím technických norem. Tyto normy vycházejí z uznaných faktů, získaných, zdokumentovaných a bezpečně známých fyzikálních dějů, jež můžeme dokázat jak matematicky či jakýmkoliv jiným relevantním vědeckým oborem. Z tohoto důvodu by tvorba technických norem neměla činit nejmenší potíže, protože díky znalosti fyziky, chemie či dalších přírodních věd, je možné předpovědět chování materiálů za určitých známých podmínek. A přes uvedené zákonitosti se odehrávají děje, které poznáme teprve potom, co selže některá součástka, nebo se nějaký materiál zachová jinak, než bylo předpokládáno. Teprve až následně technické normy upravujeme na základě praktického zjištění. Stejně tak se v historii potvrdilo, že tvorba norem ochrany letecké dopravy zdaleka nevychází z takových jasně definovatelných zákonitostí jako normy technické.

Cílem legislativní ochrany letecké dopravy je tvorba takových norem. Jedná se například o trestní hypotézy a dispozice pravidla chování člověka, které obejmou lidské jednání, vedoucí ke ztrátě či poškození života, zdraví a majetku. S ohledem na události posledního desetiletí je nutné vyjmenovat i ochranu politického a státního zřízení, mezinárodních vztahů či světového míru. Toto jednání se snaží pod hrozbou sankce eliminovat na minimum. Normy tohoto charakteru mají ovšem až subsidiární charakter. A v plné své síle se uplatňují až po činu. Přesto trestním normám nelze upřít jejich preventivních funkci.

Základem k odvrácení protiprávních činů jsou normy, které svým obsahem upravují ucelené systémy a jednotlivé dílčí prvky leteckého provozu tak, aby nebylo možné žádný takový protiprávní čin provést, nebo jej alespoň eliminovat na minimální úroveň. Což nelze jinak, než prostřednictvím lidí vyvíjejících takovou profesní činnost, která předejde výše uvedenému škodlivému chování člověka dříve, než dojde k aplikaci sankce normy trestní. Zákonodárce vytváří normy na základě faktického poznání, tedy až ve chvíli, kdy je nutná úprava lidského chování. Navíc jsou bezpečnostní normy charakteristické svou povahou zasahovat do osobních a často i základních práv člověka zaručených ústavou a mezinárodními smlouvami. Tady zákonodárce zvažuje, zda omezení takových práv přinese skutečný užitek a nebude se jednat o neúčinný zásah. V tomto momentě vzniká již zmíněná zákonitost, že normy práva k ochraně leteckého provozu vykazují jasně hmatatelné zpoždění. Ačkoliv letecká přeprava slavila v Československu několik desetiletí svého provozu a její provoz byl upraven několika zákony, nebyla v legislativě upravena bezpečnost provozu v takových základních prvcích, bez nichž si ji dnes nedovedeme představit.

Ochrana civilní letecké dopravy je v současné době bezpečnostním fenoménem. Je velmi snadno zranitelná. Proto vyžaduje mimořádnou pozornost nejen z pohledu národního ale i z pohledu mezinárodního. V současné době existuje obrovské množství mezinárodních a národních norem, že vyžadují specializaci osob, které se jimi zabývají. Proto je velmi nesnadné uchopit alespoň jejich část a srozumitelně nastínit jejich smysl a řád, který se často zdá být nahodilý. Tato práce se snaží obecně nastínit obsah celku, s důrazem na nejdůležitější části ochrany civilního letectví a na některých příkladech popsat uvedení norem v život. Tato práce si neklade ambice dopodrobna pojmut celou bezpečnost civilního letectví.

Na tomto místě bych chtěl nastínit historický vývoj bezpečnosti civilního letectví v oblasti „security“, tedy v oblasti ochrany před protiprávními činy a tento vývoj demonstrovat na několika praktických příkladech.

První případy nezákonných činů ohrožujících bezpečnost letu civilních letadel se vyskytly téměř současně se vznikem civilního letectví. Kořeny leteckého terorismu můžeme spatřovat již v událostech ze 30. let 20. století. Třicátá léta sice nejsou obdobím rozkvětu letectví v pravém slova smyslu, ten přichází až po druhé světové válce, ale již v této době přestává být letectvo pouze válečným nástrojem a ve většině zemí světa se rozvíjí osobní a poštovní přeprava. Po relativně dlouhou dobu byly takové činy zaměřeny především na poškozování letecké techniky a zařízení letišť. Jako příklad počátků leteckého terorismu zde uvádím dva případy z let 1931 a 1933.

Nejčastěji se jako první případ leteckého terorismu uvádí událost z 21. února 1931. Ozbrojení revolucionáři v Peru, v městě Arequipa, po přistání obklopili dvoumístný letoun Fokker F7 společnosti Pan American Airways. Pilota Byrona Rickardse přesvědčovali, aby jim pomohl s letadlem rozhazovat letáky. Rickards to ale odmítl a byl proto revolucionáři držen asi deset dní v zajetí. Pak mu oznámili, že revoluce zvítězila. Odlétnout mohl, ale až poté co slíbil, že jednoho z revolucionářů vezme jako spolucestujícího letecky do Limy.³

Byť se to s konečnou jistotou neprokázalo, první letecké neštěstí, ke kterému došlo v důsledku sabotáže, bylo zničení letounu „City of Liverpool“ společnosti Imperial Airways dne 28. března 1933. Třímotorový Armstrong Whitworth Argosy skončil v plamenech na belgickém venkově blízko města Dixmude. Let směřoval z Kolína nad Rýnem a měl pokračovat přes Brusel do Londýna. Na palubě letadla došlo k požáru a při pokusu o nouzové přistání se letoun asi 75 metrů nad zemí rozlomil. Všech patnáct osob na palubě přišlo při neštěstí o život. Šetření nehody ukázalo, že oheň vznikl v zadní části kabiny cestujících, buď na toaletě, nebo v polici na zavazadla. Asi dva kilometry od vraku letadla se našlo tělo cestujícího jménem Albert Voss, jenž byl možná klíčem k vyřešení tohoto

³ Bohdan KOVERDYNSKÝ: *Bezpečnost civilního letectví* (str. 8), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

případu. Mrtvola Alberta Vosse, měla totiž popáleniny pouze na rukou a obličeji, a tak se zdálo, že z letadla vyskočil nebo vypadl, ještě než se stačil oheň rozšířit. Seděl přitom sám v zadní části kabiny, měl tedy příležitost požár založit. Vynořil se i dostatečný motiv pro takové jednání. Voss byl silně zadlužen, v práci měl jako zubař přístup k vysoce hořlavým anestetikům, údajně mluvil o sebevraždě. Vyšetřování však k jednoznačnému závěru o vině Alberta Vosse, nedošlo.⁴

Odborná literatura dělí případy leteckého terorismu podle způsobu provedení do několika kategorií. Toto dělení je do jisté míry zjednodušené a nebere v potaz motivaci pachatelů a další aspekty těchto činů. Jedná se o případy „klasických“ únosů, útoků na letadla a letiště, útoky ručními raketovými zbraněmi (MANPADS)⁵ a použití letadla jako zbraně.

Příklady „klasických únosů“.

K prvnímu únosu letadla obchodní letecké společnosti s tragickými následky došlo 16. června 1948, kdy se únosci pokusili získat kontrolu nad letadlem DC-3 společnosti Cathay Pacific, které směřovalo z Macaa do Hongkongu. Několik minut po startu vstoupili do kokpitu tři ozbrojení muži a požadovali, aby jim pilot předal řízení letadla. Když odmítl, byl zastřelen. Jeho tělo se sesunulo na ovládací páku a letadlo se zřítilo do moře. Z 27 cestujících údajně přežil pouze jediný – paradoxně právě vůdce únosců. Další vlnu únosů přineslo rozdělení poválečného světa a nastolení komunistických diktatur na Kubě, v Asii i v Evropě. 30. června 1948 bylo uneseno letadlo Ju-52 společnosti Bulgarske Vozdušne Sobstejne na pravidelné domácí lince z Varny do Sofie s 21 osobami na palubě. Únos provedl bývalý diplomat, který byl po převzetí moci bulharskými komunisty

⁴ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 8 a 9), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

⁵ MANPADS, ruční raketové zbraně, které byly vyvinuty v šedesátých letech minulého století jako prostředek pro zlepšení možnosti obrany pěchotního vojska proti útokům letectva

propuštěn ze státních služeb. Únosu se zúčastnila i jeho rodina. Při únosu zastřelil pachatel druhého pilota, dva další členové posádky byli zraněni.⁶

Za počátek nové vlny leteckého terorismu je však považován až případ z 22. července 1968, kdy tři ozbrojenci z Lidové fronty pro osvobození Palestiny unesli dopravní letadlo izraelské společnosti El Al na lince z Říma do Tel-Avivu. Za osvobození rukojmích požadovali propuštění svých spolubojovníků vězněných v Izraeli. Uvedená teroristická operace, i když šlo v pořadí již o dvanáctý případ únosu letadla v roce 1968, se od ostatních únosů přece jen odlišovala, a to svým provedením a konečným cílem teroristů. Především, šlo o první únos letadla, který nebyl motivován kriminálně nebo osobními důvody, ale šlo o politickou formu nátlaku na protivníka za použití samotného únosu jako propagandistického nástroje. Únosem se pachatelům také podařilo získat pozornost světových sdělovacích prostředků a pomocí této pozornosti pak přinutit protivníka k přímým rozhovorům a splnění požadavků.⁷

Fakt, že protiprávní činy směřující proti letecké dopravě nemusí být vždy motivovány jen politicky, dosvědčuje únos letadla společnosti Middle East Airlines 203 na lince Bejrút - Paříž – Londýn, ke kterému došlo počátkem roku 1985. Letiště v Bejrútu tehdy střežily dvě polovojenské vládní organizace, AMAL a PSP, mezi nimiž nepanovaly právě nejvřelejší vztahy. Příslušníci těchto složek byli velmi špatně placeni. A právě jeden z imigračních úředníků PSP, ozbrojený střelnou zbraní a ručními granáty, se zmocnil letadla. Krátce nato vnikly bezpečnostní složky do letadla, strhla se přestřelka a únosce vyhrožoval odpálením granátu. Kapitán letadla vyzval příslušníky bezpečnostních složek, aby letadlo ihned opustili, a nařídil evakuaci cestujících. Únosce však požadoval, aby letadlo okamžitě odstartovalo. Kapitán proto nastartoval motory na nižší výkon, aby umožnil dokončení evakuace cestujících. Únosce však sám přidal vyšší výkon. To

⁶ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 9), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

⁷ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 9), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

odmrštilo jednoho z cestujících na zeď a ten na místě umírá. Kapitánovi se krátce nato podařilo výkon motoru opět snížit a evakuace byla úspěšně ukončena, takže na palubě zůstali pouze tři členové posádky. Poté únosce donutil kapitána okamžitě vzlétnout, a to i přesto, že byly stále otevřené všechny dveře a vysunuty únikové skluzy. Pozemní bezpečnostní složky po rozjezdu letadla zahájily na letadlo palbu, aby vzletu zabránily. Přesto se nakonec vzlétnout podařilo a pilot pokračoval ve výšce kolem 500 metrů v dalším letu. Únosce nejprve požadoval letět do Saúdské Arábie, poté zase narazit s letadlem do prezidentského paláce. Kapitánovi se nakonec podařilo přesvědčit ho k letu do Larnaky. Zde se však situace opět zkomplikovala a letadlo s otevřenými dveřmi znovu odlétlo, aby se po chvíli zase vrátilo. Posádce se po přistání konečně podařilo uzavřít dveře a únosce přišel s novým požadavkem – chce, aby se zlepšily podmínky pro imigrační úředníky. Letadlo znovu vzlétlo a únosce již souhlasí s letem zpět do Bejrútu. Tam se pachatel vzdá místním bezpečnostním složkám.

24. listopadu 1985 začal další únos, tentokrát šlo o let 648 společnosti Egypt Air z Athén do Káhiry. Tento případ byl jedním z těch, kdy bezpečnostní složky nepředvedly příliš profesionální práci. Na palubě nejdříve došlo k přestřelce mezi únosci a egyptským ozbrojeným bezpečnostním ochráncem, při které byl jeden únosce zabit, dvě stewardky zraněny a zraněn byl i samotný bezpečnostní ochránce. Teroristé poté letadlo s 96 cestujícími na palubě, donutili přistát, na ostrově Malta. Po několika hodinách vyjednávání propustili 13 žen včetně letušek jako výměnu za možnost doplnit palivo. Když však maltská vláda začala zdržovat natankování, teroristé začali zabíjet rukojmí. Během hodiny a půl střelili do hlavy pět žen a vyhodili jejich těla z letadla. Jako zázrakem tři z nich postřelení přežily. Brzo ráno následující den se se souhlasem maltské vlády pokusila o osvobození rukojmích egyptská speciální jednotka Force 777. Pro vniknutí do letadla však použila jednotka výbušniny, které způsobily požár. Ve vzniklém dýmu a plamenech pokračovala přestřelka další hodinu a půl. Při ní zahynulo 58 cestujících a dva ze šesti členů posádky. Do 11. září 2001 tak šlo o únos s největším počtem obětí v letecké historii.⁸

⁸ Bohdan KOVERDYNŠKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 10 a 11), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

V osmdesátých letech 20. století byl těmto událostem věnován značný prostor ve sdělovacích prostředcích, včetně televizních stanic. Únos letadla byl ve většině případů značně medializován a přenášen televizními stanicemi v přímém přenosu. To mělo v důsledku dvojí účinek. Jednak na obyvatelstvo, které tyto přenosy sledovalo. Toto se projevovalo sníženým zájmem o leteckou dopravu z důvodu obavy před teroristickým útokem. Dále to mělo dopad i na ekonomiku států, snížil se zájem o lety, které se poté z výše uvedených důvodů neuskutečnily. Hlavně se jednalo o pokles zájmu o letecké turistické zájezdy.

Tato forma činů vyvrcholila útoky na Spojené státy americké v New Yorku dne 11. září 2001. Unesených letadel bylo užito jako zbraní v rukou teroristů a to zbraní způsobujících nedozírné následky na životech a majetku. Byl to v dějinách v podstatě první čin, při kterém bylo uneseného letadla užito únosci jako zbraně proti jinému cíli.

I když se myšlenka použít letadlo k útoku proti jiným kritickým objektům objevila i před zahájením operací směřujících k uskutečnění tohoto zásadního útoku, patrně nikdy nešlo o tak detailně rozpracovaný plán s jasnými obrysy. Příprava na útok byla značně sofistikovaná a dlouhodobá. Začala již koncem devadesátých let, v roce 1999 absolvovali klíčoví velitelé, kteří se měli na operaci podílet, výcvik v Afghánistánu, již počátkem roku 2000 pak přiletěli do USA, kde absolvovali letecký výcvik. Na akci se nakonec podílely čtyři týmy tvořené vždy jedním pilotem a několika dalšími únosci. Dvě z letadel zasáhly budovy Světového obchodního centra v New Yorku, další narazilo do Pentagonu. Letadlo, které mělo zasáhnout Bílý dům, se naštěstí nepodařilo únoscům plně ovládnout a zřítilo se do polí nedaleko od Washingtonu.

Další kategorií leteckého terorismu, jak už je výše uvedeno, jsou bombové útoky na letadla a letištní infrastrukturu. Jako příklad jednoho z nejtragičtějších případů bombového útoku na letadlo je událost z 21. prosince 1988, kdy nad městečkem Lockerbee ve Velké Británii explodovalo letadlo společnosti Pan Am s 259 lidmi na palubě. Dalších 11 lidí zahynulo na zemi. Při prohlídce vraku letadla se podařilo nalézt fragmenty výbušného materiálu, který byl ukryt v jednom ze zavazadel. Vyšetřování ukázalo, že za čin je odpovědná lybijská zpravodajská služba Jamahirya, která se v minulosti podílela na

teroristických aktech proti jiným zemím a boji proti aktivitám lybijských disidentů v zahraničí. Obvinění Abdel Basset a Lamem Khalifa měli v rámci této organizace celou řadu funkcí, včetně rolí v letecké dopravě – jako byla například funkce manažera nebo zástupce Lybian Arab Airlines (LAA) na Maltě. Výbušniny byly do letadla naloženy v zavazadle Abdela Basseta. Ten měl letět letadlem LAA let 147 z Malty do Tripolisu. Přibližně půl hodiny před odletem ale přemístil část svých zavazadel na let Air Malta do Frankfurtu. Odtud bylo zavazadlo ještě dvakrát přeloženo, než se dostalo na let Pan Am 103 do New Yorku. Úřady při vyšetřování zjistily, že bomba byla kamuflována jako kazetový přehrávač.

Jako nejsnáze proveditelný je bezesporu útok na letištní infrastrukturu. Veřejné prostory letištních terminálů nejsou na většině letišť nijak systémově zabezpečeny. V těchto prostorách se shromažďuje velké množství osob a teroristé sem mohou snadno pronést zbraně i výbušniny. V historii se často objevují případy, kdy je útok na infrastrukturu letiště pouze předeheurou k vlastnímu únosu letadla.

Podobně jako u ostatních typů protiprávních činů v civilním letectví byli častým cílem teroristů občané státu Izrael. Jedním z nejkrvavějších a vzhledem ke geografické poloze České republiky nejbližším, byl paralelní útok skupinou Abu Nidala na letišti Leonarda Da Vinci v Římě a mezinárodním letišti ve Vídni. K útoku došlo v období vánočních svátků, v ranních hodinách dne 27. prosince 1985. Tohoto dne v 8.15 hod. přistoupili k přepážce izraelské letecké společnosti El-Al na letišti v Římě čtyři teroristé ozbrojení automatickými puškami a granáty a zahájili palbu. Před tím, než byli tři z nich zabiti a jeden postřelen, stačili usmrtit 16 lidí a 99 dalších zranit. O několik minut později zahájila trojice teroristů podobný útok na letišti ve Vídni. Ruční granáty vhodili do fronty cestujících čekajících před přepážkami společnosti El-Al na odbavení do Tel Avivu. Při útoku byli dva cestující usmrceni a 39 dalších zraněno. Teroristům se po tomto útoku podařilo z místa činu uniknout v připraveném automobilu. Byli pronásledováni policií, na útěku byl jeden z nich zastřelen a další dva zatčeni. Podle některých poznatků z

vyšetřování plánovali teroristé původně unést obě letadla El-Al a zničit je nad Tel Avivem.⁹

Posledním známým případem, kdy došlo k útoku v letištním terminálu, je útok na letišti Domodědovo v Rusku. Teroristický útok se stal 24. ledna 2011. Při útoku zahynulo 35 osob a 180 jich bylo zraněno. Nálož explodovala v 16 hodin 37 minut místního času v zavazadlové oblasti mezinárodní příletové haly terminálu letiště. Podle vyšetřovatelů byl výbuch dílem sebevražedného atentátníka. Exploze byla způsobena pomocí improvizovaného zařízení zabaleného se šrapnely s kousky nakrájených drátků a odpovídající mezi 2 a 5 kg TNT.¹⁰ Do současné doby nebyl tento čin náležitě objasněn.

Poslední kategorií leteckého terorismu je útok prostředky MANPADS, ručními raketovými zbraněmi.

Zbraně tohoto typu byly vyvinuty v šedesátých letech minulého století jako prostředek pro zlepšení možnosti obrany pěchotního vojska proti útokům letectva. K hlavním výrobcům patřily zbrojařské firmy v USA a bývalém Sovětském svazu. Zvlášť ruské zbraně jsou dnes v řadě bezpečnostně nestabilních oblastech světa snadno dostupné a není vyloučen ani jejich dovoz do rozvinutých zemí. Podle údajů amerického Úřadu pro bezpečnost dopravy (Transportation Security Agency – TSA) z roku 2005 došlo od roku 1978 přibližně k 37 útokům prostředky MANPADS na civilní letadla, a to zejména v zemích zmítaných občanskou válkou. Z těchto 37 případů se plných 25 odehrálo v Africe, 5 v Asii, 3 v zemích bývalého Sovětského svazu, 2 v Iráku a 2 v Latinské Americe. Většinou šlo o útok proti vzlétajícímu letadlu, a to za denního světla kdy pachatelé použili zbraně ruské výroby. Podle údajů Mezinárodní organizace pro civilní letectví ve většině případů letadla havarovala a při neštěstích zahynulo více než 700 osob.

⁹ Bohdan KOVERDYNSKÝ: *Bezpečnost civilního letectví* (str. 12), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

¹⁰ **Trinitrotoluen**, systematickým názvem *2-methyl-1,3,5-trinitrobenzen* je velmi silnou, bezpečnou a často používanou trhavinou často též označovanou jako **tritol** nebo **TNT**.

Historický vývoj nám ukázal, že ani Česká republika není vůči činům směřujícím proti bezpečnosti letecké dopravy imunní. V době komunistického Československa patřily bývalé Československé aerolinie k leteckým společnostem, na jejichž palubách se odehrálo velké množství případů leteckého pirátství. Motivací pachatelů bylo ve většině případů překonat tzv. „železnou oponu“. Ani po roce 1989 se protiprávní činy českému civilnímu letectví nevyhnuly.

Prvním zaznamenaným únosem v bývalém Československu a jedním z prvních únosů na světě je případ z 6. dubna 1948. Tento únos má i další prvenství, šlo o první politicky motivovaný únos ze zemí bývalého sovětského bloku. Dopravní letadlo Československých aerolinií DC-3 na vnitrostátní lince Praha – Bratislava bylo uneseno většinou z celkem 26 cestujících na palubě, jedním z únosců byl i pilot a dva další členové posádky. Letadlo po únosu přistálo v americké zóně v Německu poblíž Mnichova.¹¹

Poslední případ pokusu o únos letadla je z období vánočních svátků roku 2006. Dne 28. prosince 2006 na letecké lince společnosti Aeroflot z Moskvy do Ženevy napadl podnapilý dvaatřicetiletý ruský občan nejprve verbálně spolucestující a posádku. Na výzvu posádky, aby se vrátil na sedadlo, nereagoval a vyhrožoval všem zabitím. Členům posádky se ho podařilo převést do prostoru za pilotní kabinu, kde však opakovaně fyzicky napadal hlavního stevarda a domáhal se vstupu do kokpitu. Posléze vytáhl z kapsy balíček a prohlásil, že letadlo vyhodí do vzduchu. Teprve poté byl za přispění několika cestujících a leteckého personálu sražen k zemi a svázán několika opasky. Po incidentu kapitán letadla požádal o nouzové mezipřistání v Praze, kde byl pachatel Policií České republiky zadržen. Následující den uvalil soud na muže, který byl obviněn z ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, vazbu. Týden po incidentu požádala o vydání

¹¹ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 14), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

pachatele k trestnímu stíhání Ruská federace. Dne 22. února 2007 byl pachatel propuštěn z vazby.¹²

Uvedené teroristické útoky a hlavně události z 11. září 2001 v New Yorku se samozřejmě odrazily ve funkčnosti a bezpečnosti civilní letecké dopravy a odstartovaly novou éru v přístupu k její ochraně. Došlo k situaci kdy se, ať už celosvětově nebo na úrovni Evropské unie hledaly nové cesty a přístupy k ochraně civilní letecké dopravy. Bylo nutné přijmout rychle nová a účinná opatření, která by propříště zabránila opakování takovýchto hrůzných událostí.

Pro leteckou dopravu přinesly tyto „nové přístupy“ hlavně razantní zvýšení nákladů na bezpečnostní opatření. Tyto vyšší náklady na ochranu se nutně musely odrazit v cenách letenek. V závislosti na těchto faktorech se po událostech v New Yorku očekával v letecké dopravě úpadek a stagnace.

Po určitou dobu došlo skutečně ke stagnaci letecké dopravy. Situace se ale začala pomalu uklidňovat, cestující opět našli důvěru v bezpečnost letecké dopravy a začali se přizpůsobovat podmínkám po zavádění nových a přísnějších bezpečnostních procesů. Cestující pochopili, že i oni sami jsou jedním článkem v řetězci různých opatření, které ve svém celku zajistí bezpečnější cestování.

Situace se stabilizovala a hospodaření leteckých společností se dostávalo opětovně do plusových čísel. V letecké dopravě se objevil nový trend takzvaných nízkonákladových leteckých společností. Vytvořilo se tím nové konkurenční prostředí mezi společnostmi, což ve svém důsledku vedlo a vede ke snižování nákladů na dopravu a s tím související snižování cen letenek. To samozřejmě vede k snazší dostupnosti letecké dopravy pro větší okruh osob a stává se stále častěji využívaným druhem dopravy nejen pro obchodníky, ale i pro turisty.

¹² Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 18), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

To ale přináší i zvyšování bezpečnostních rizik, která mohou potencionálně ohrožovat bezpečnost letecké dopravy. Větší počet cestujících a větší počet letů ve svém důsledku vede k většímu riziku nezákonných činů proti bezpečnosti letecké dopravy.

5. Legislativní úprava mezinárodních a vnitrostátních právních vztahů v civilní letecké dopravě

Obecné schéma legislativy k ochraně civilního letectví uvádím v příloze č. 1.

5.1. Mezinárodní právní úprava v letecké dopravě

Souhrn právních norem, které upravují právní vztahy v mezinárodním civilním letectví, se nazývají mezinárodním leteckým právem. Základní normou a současně pramenem mezinárodního leteckého práva je mezinárodní smlouva.

Mezinárodní letecké právo rozděluje smlouvy na mnohostranné (multilaterální) smlouvy a smlouvy dvoustranné (bilaterální). Jednou z nejdůležitějších vícestranných smluv je "Chicagská úmluva" z r. 1944 upravující především režim mezinárodního civilního letectví. Podrobněji bude o této smlouvě pojednáno níže. Dvoustranné smlouvy se vyskytují v mezinárodním právu sice v hojném množství, ale nebudou předmětem zkoumání, protože často neupravují chování subjektů v obecném charakteru.

5.2. Historický vývoj základů mezinárodního práva v letecké dopravě

Mezinárodní právo v oblasti letecké bezpečnosti se začalo vyvíjet ve stejné době jako rozvoj letectví. Historie zaznamenala pokusy o založení mezinárodní organizace, jejímž prostřednictvím by bylo možné definovat závazná pravidla. Poprvé tak bylo učiněno již v roce 1889 na Mezinárodním leteckém kongresu v Paříži. Jednalo se spíše o pokus za využití široké přítomnosti vlivných politiků a dalších subjektů, jejichž prostřednictvím by bylo možné dojít k nějakému mezinárodnímu dojednání o bezpečnostních standardech. Nicméně se podařilo alespoň definovat základní cíle k dosažení mezinárodních dohod v oblasti leteckého a obchodního práva. Od tohoto kongresu se konala celá řada konferencí a mezinárodních setkání. Do historie však zasáhla první světová válka, celá řada jednání byla přerušena a na řadu z nich nebylo nikdy navázáno, zejména pro naprosto rozdílné politické uspořádání. Další důležitá konference byla v roce 1926 v Madridu a v zápětí ve Varšavě.

Tato uvedená mezinárodní jednání vyústila v důležitou konferenci v Chicagu konající se v roce 1944. Úřady USA bylo pozváno 55 států světa a účastnilo se jí 44 států. Jednání probíhala od 1. listopadu do 7. prosince, jejímž výsledkem byla „**Úmluva o mezinárodním civilním letectví**“. Byla založena trvalá organizace International Civil Aviation Organization – ICAO.¹³ Dohoda o ICAO nebyla jedinou mezinárodní smlouvou, byla podepsána také International Air Transport Agreement – IATA.¹⁴ Posledním krokem byla ratifikace smluv, která se ukázala být složitým procesem. Proto byla zřízena speciální organizace Provisional Civil International Organization PICAQ, jejíž činnost byla ukončena až v roce 1947, po zavedení konvence ICAO do právních rádu zúčastněných států. Tento proces trval dva roky a byl završen v kanadském Montrealu.

V článku 1 úmluvy je zakotven jeden ze základních principů, který má značný význam i pro řešení mimořádných situací a protiprávních činů v civilním letectví, a to, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím. To znamená, že letadlo není možné chápat jako „pohyblivé území“ státu registrace nebo provozovatele letadla a na každé letadlo se vztahují zákony státu, nad jehož územím přelétá.

Leteckou dopravu začala využívat i širší veřejnost, což nutně ve svém statistickém vzorku přineslo svou specifickou kriminalitu, odehrávající často ve sporné jurisdikci států. Tato kriminalita samozřejmě přináší jako přidanou hodnotu vyšší nebezpečnost, vyplývající ze samotné povahy letecké dopravy. Stejný čin provedený například na ulici, není zdaleka tak nebezpečný jako čin na palubě letadla ve vzduchu. V tomto případě, při jakémkoliv excesu chování cestujícího, přichází v úvahu ohrožení života všech osob na palubě, samotného stroje a dalšího nákladu. Vyvolání takového nebo podobného ohrožení na zemi, vyžaduje mnohem

¹³ ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

¹⁴ IATA – Mezinárodní asociace leteckých dopravců

intenzivnější útok.

Proto vznikla "**Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla**", uzavřená v Tokiu v roce 1963.

Letectví se dále vyvíjelo a s ním ruku v ruce i nebezpečnost pachatelů na palubách letadel. Zejména nebezpečně narůstalo množství únosů. Případy, kdy se pachatel, či pachatelé zmocní letadla pod pohrůžkou zabití osoby nebo celé posádky letadla a diktují pilotům jejich činnost ve vzduchu. Nebezpečnost takového činu však není spatřována jen v ohrožení životů a zdraví všech osob na palubě, omezení osobních svobod a zmocnění se cizí věci, ale nebezpečí, že diktát únosce, zpravidla zcela letectví neznalého, znamená naprosto reálné a bezprostřední ohrožení životů i na zemi, včetně dalších strojů ve vzduchu.

Proto byla v roce 1970 uzavřena mezinárodní smlouva „**Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění letadel**“, takzvaná Haagská úmluva.

Následná mezinárodní smlouva byla z roku 1971 nazvaná „**Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví**“, jinak také Montrealská úmluva. Jedná se zřejmě o první mezinárodní smlouvu definující pojem protiprávní čin ohrožující bezpečnost civilního letectví.

Hlavním smyslem úmluvy je napomoci účinnému boji proti sabotážím a bombovým útokům na letadla za letu. Úmluva například definuje jednání, která musejí být smluvními stranami uzákoněna jako trestné činy. Všechny smluvní strany se rovněž zavázaly, že učiní vše pro potlačení těchto typů trestných činů.

Tyto uvedené mezinárodní smlouvy jsou základním kamenem pro další tvorbu mezinárodního práva. Další mezinárodní úmluvy, smlouvy či nařízení ES mají ambice vycházet z těchto mezinárodních smluv a být s nimi v souladu.

5.3. Základní normy mezinárodního leteckého práva z hlediska bezpečnosti

V Chicagské úmluvě (čl. 44) jsou vymezeny základní cíle ICAO, jejíž úsilí směřuje především k vypracování a zdokonalování standardů a doporučení aplikovaných v každodenní praxi mezinárodního civilního letectví. Uvádění standardů a doporučení ICAO

do praxe napomáhá k vytvoření jednotných pravidel, čímž se zvyšuje úroveň bezpečnosti a pravidelnosti mezinárodních letů. Tyto mezinárodně právní dokumenty mají tzv. právotvorný charakter a vytvářejí určitý právní režim aplikovaný prakticky na celosvětové bázi.¹⁵

Jak bylo výše uvedeno, Chicagská úmluva je základním stavebním kamenem mezinárodních právních standardů. Tak jako nestagnuje vývoj v letecké dopravě, nemůže stagnovat ani vývoj právní v této oblasti. V rámci ICAO a dalších mezinárodních leteckých organizací je přijímána celá řada různě specializovaných předpisů. Tyto předpisy se nazývají standardy, doporučení či směrnice. Konkrétně k Chicagské úmluvě, se připojují standardy a doporučení jako dodatky nebo přílohy. Nazýváme je „annexy“ k Chicagské úmluvě.

Příloha k Chicagské úmluvě, která se zabývá, bezpečností ve smyslu ochrany letecké dopravy se nazývá **ANNEX 17 – SECURITY**, v české mutaci "**Zabezpečení mezinárodního civilního letectví proti aktům nezákonného maření dopravy**". Příloha obsahuje závazné standardy a doporučení pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a jedná se o normu organizace ICAO.¹⁶

Řeší zejména administrativní a koordinační aspekty ochrany civilního letectví před protiprávními činy a technické detaily ochrany. Každý smluvní stát musí podle tohoto předpisu vytvořit národní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Předpis dále nastavuje určitou koordinaci mezi subjekty odpovědnými v daném státě za bezpečnost, když říká, že letečtí dopravci sami o sobě mají primární odpovědnost za ochranu svých cestujících a majetku, a proto musejí státy zabezpečit, aby si dopravci vytvořili vlastní systém bezpečnosti.¹⁷

V Příloze 17, v hlavě druhé, článku 2.1.1., je uvedeno, že základním cílem ve všech záležitostech týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy je bezpečnost

¹⁵ KURŽEJA, J. a kol.: Cizinecká a pohraniční policie I (str. 98), Praha, PA ČR 2002

¹⁶ KURŽEJA, J. a kol.: Cizinecká a pohraniční policie I (str. 98), Praha, PA ČR 2002

¹⁷ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 23), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

cestujících, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti.

Bezpečnostní standardy jsou v Příloze 17 upraveny jen rámcově. Jako návod k dosažení těchto bezpečnostních standardů v rámci ICAO, se používá „**Bezpečnostní manuál ochrany civilního letectví před protiprávními činy**“, "Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference", označován jako Doc 8973. Obsahuje metodiku doporučených postupů při bezpečnostních opatřeních. Na druhou stranu je potřeba uvést doporučení uvedené v druhé hlavě článku 2.3. Přílohy 17, kde se uvádí, že přijatá bezpečnostní opatření by měla zaručit minimální zásah do civilní letecké dopravy, případně její minimální zpoždění, aniž by byla opuštěna zásada účinnosti těchto opatření a z nich vyplývajících bezpečnostních kontrol. Záměrně je zde toto ustanovení vloženo jako doporučení. V konkrétním případě, musí být vždy přijata taková bezpečnostní opatření, která ve svém důsledku zajistí potřebný rozsah bezpečnosti. Nelze upustit od nezbytných bezpečnostních opatření jen z důvodů, že by došlo ke zpoždění letu nebo jinému zásahu do letecké dopravy.

Dalším důležitým dokumentem v oblasti bezpečnosti civilního letectví je **Dokument 30, část II. ECAC**.¹⁸

Předpis obsahuje obecné bezpečnostní principy, organizaci a rozdělení odpovědnosti za jednotlivé bezpečnostní opatření, stanoví povinnost zpracovat národní bezpečnostní program, letištní bezpečnostní programy a popisuje standardy jednotlivých bezpečnostních opatření (bezpečnost letišť, bezpečnost letadel, postupy ve vztahu k cestujícím a jejich zavazadlům, postupy ve vztahu k nákladu a poště, standardy personálu a technické specifikace bezpečnostního zařízení) a v neposlední řadě základní principy řešení protiprávních činů v civilním letectví.

Podle Dokumentu 30, část II, každý stát vydá příslušné právní předpisy, aby zajistil zavedení svého Národního bezpečnostního programu NBP. Cílem NBP je popsat opatření, odpovědnost a přijmout prostředky vedoucí k ochraně cestujících, posádek letadel, pozemního leteckého personálu a veřejnosti před protiprávními činy v civilním letectví. Každý stát ICAO je povinen zřídit zvláštní orgán, který bude dbát na jeho plnění. Na

¹⁸ ECAC – Evropská konference pro civilní letectví

každém mezinárodním letišti se zřizuje zvláštní **letištní bezpečnostní výbor** a buduje systém pro ochranu civilního letectví před použitím zbraní a výbušnin. Zajišťuje maximální oddělení a ostrahu letadla, které se stalo nebo by se mohlo stát předmětem nezákonného činu. Oddělují se cestující, kteří již prošli bezpečnostní kontrolou od těch, kteří dosud nebyli kontrolováni. Leteckému dopravci, který má sídlo na mezinárodním letišti, se ukládá vypracovat vlastní bezpečnostní program, který musí být v souladu s programem letiště a bezpečnostních složek.

Dokument 30 je spíše doporučujícím předpisem v oblasti ochrany civilního letectví. V porovnání s ostatními předpisy je zde slabá vynutitelnost jeho dodržování. Předpis sice stanoví určité standardy, ale tato pravidla mají spíše podobu „nejlepší praxe“, vynutitelnost je velmi složitá. Nicméně se Dokument 30 stal základem legislativy EU v oblasti bezpečnosti civilního letectví.

5.4. Normy Evropského společenství

Po událostech z 11. září 2001 v New Yorku byl nejdůležitějším předpisem pro oblast bezpečnosti civilního letectví, platným pro členské státy Evropské unie – **Nařízení 2320/2002 Evropského parlamentu a Rady**. V této době došlo celosvětově ke změně pohledu na bezpečnostní požadavky v civilním letectví. Nařízením se stanovila společná pravidla v oblasti civilního letectví. Obecně bylo Nařízení postaveno na doporučení formulovaných v Dokumentu 30 ECAC, nicméně jednotlivá ustanovení již neměla doporučující charakter, ale stala se závaznými. Šlo o závazný právní předpis, který se stal postupně také vynutitelným.

Cílem legislativy EU je poskytnout základnu pro společný výklad souvisejících ustanovení Chicagské úmluvy, zejména její přílohy 17. Z uvedeného je patrné, že normy Evropského společenství si nekladou za cíl, vytvořit nějakou novou dimenzi bezpečnosti, nebo nahradit stávající specifický systém bezpečnostní legislativy. Jejich cílem je sjednotit na základě platných a již aplikovaných mezinárodních smluv a standardů společný výklad. Na druhou stranu toto nařízení předpokládalo také tvorbu navazujících prováděcích opatření a vytvoření prostoru pro maximálně pružnou a rychlou reakci na nové fenomény v letecké bezpečnosti. Tento předpoklad vyplýval z textu citovaného nařízení v úvodním bodě č. 3. Výkonné pravomoci by měly být přeneseny na Komisi Evropského parlamentu, aby přijala vhodná podrobná prováděcí opatření. V zájmu předejít protiprávním činům

jsou často prováděcí opatření utajená a nezveřejňovaná.

V roce 2008 byl tento dokument nahrazen novým – **Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008 ze dne 11. března 2008**. Tento dokument je v současné době základním stavebním kamenem evropské legislativy v oblasti ochrany civilního letectví. Především dokument vznikl, jak je již uvedeno, na základě událostí z 11. Září 2001 v USA a obsah tohoto dokumentu byl těmito událostmi značně ovlivněn. Nový dokument reaguje na tuto skutečnost a na nové poznatky a zkušenosti v této problematice.

V čl. 3 Nařízení evropského parlamentu a Rady č. 300/2008 je přímo uvedeno, že Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví, bylo přijato v důsledku událostí ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. V oblasti bezpečnosti civilního letectví je třeba společného přístupu a je třeba zvážit nejúčinnější způsob poskytnutí pomoci po teroristických činech, jež mají závažné důsledky pro oblast dopravy.¹⁹

Cílem je zjednodušit, harmonizovat a vyjasnit stávající pravidla a zvýšit úroveň ochrany.

K Nařízení 300/2008 jsou postupně vydávány další předpisy, které podrobněji upravují některé detaily realizace bezpečnostních opatření a vynucování jejich dodržování ze strany evropských struktur.

Především jde o následující předpisy:

- NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti

¹⁹ NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (str. 1)

- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 357/2010 ze dne 23. dubna 2010, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 573/2010 ze dne 30. června 2010, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 358/2010 ze dne 23. dubna 2010, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 983/2010 ze dne 3. listopadu 2010, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 334/2011 ze dne 7. dubna 2011, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti

Strukturu legislativní úpravy ochrany letecké bezpečnosti v rámci EU uvádím v příloze č. 2.

5.5. Vývoj některých vnitrostátních legislativních prvků v oblasti civilního letectví

Hmatatelný důkaz o aplikaci bezpečnostních opatření přinesla v bývalém Československu vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 15/1971 Sb., kterou se

doplnila vyhláška ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, provádějící zákon č. 47/1956 Sb., o civilním letectví a k provedení příslušných ustanovení občanského zákoníku č. 40/1964 Sb. a hospodářského zákoníku č. 109/1964 Sb., která nabyla účinnosti dne 4. února 1971. Upravovala § 8 a doplnila jej odstavcem 4 a 5, ve znění:

„Cestující jsou povinni při nákupu letenky a před nástupem do letadla na vyzvání prokázat svoji totožnost“.

„Cestující jsou povinni před nástupem do letadla odevzdat dopravci do úschovy věci ohrožující bezpečnost leteckého provozu, zejména zbraně, výbušniny, střelivo, žíraviny, radioaktivní materiály, snadno zápalné předměty a podrobit se kontrolním opatřením dopravce nebo orgánu Sboru národní bezpečnosti směřujícím k zjištění, zda tyto věci nepřevážují. O přepravě uvedených věcí rozhodne dopravce v souladu s ustanovením § 40 této vyhlášky“.

Za § 39 se zařadil nový § 40, který zněl:

„Letecká přeprava věcí ohrožujících bezpečnost leteckého provozu, zejména zbraní, výbušnin, střeliva, žíravin, radioaktivních materiálů, předmětů snadno zápalných, je povolena pouze s předchozím souhlasem dopravce a za podmínek jím stanovených“.

Cílem této vyhlášky bylo, v souladu s mezinárodními smlouvami zvýšit bezpečnost leteckého provozu a chránit ji před snadným zneužitím. Ovšem jedna věc je činnost zákonodárce a věc druhá je uvedení normy v život, tím že se bude její dodržování vyžadovat a kontrolovat efektivními mechanismy. Důkazem byla tragická událost následujícího roku.

V roce 1972 došlo k únosu letadla na vnitrostátní lince Mariánské Lázně – Praha a to za pomoci střelných zbraní. Zbraně se únosčům podařilo bez potíží dopravit do letadla v kočárku s dítětem. Při únosu byl zastřelen kapitán letadla. Letadlo se únosčům podařilo unést a přistálo v tehdejší Západní Německu na letišti ve Weidenu.

Stát jako normotvůrce, aby uvedl své normy v život, musí dohlížet svými silami a prostředky nad dodržováním těchto norem a vymáhat jejich respektování, donucením.

Z výše uvedeného vyplývá, že samotná tvorba norem je zcela nedostatečná. K jejich provádění jsou nutné dostatečně vycvičené a vyškolené lidské zdroje v dostatečném množství.

5.6. Současná vnitrostátní právní úprava ochrany civilní letecké dopravy

Dnešní právní úprava ochrany civilní letecké dopravy v pravém slova smyslu tohoto pojmu vytváří komplex právních norem a interních aktů řízení.

Primárním právním předpisem ve vnitrostátní právní úpravě v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, je **zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**, ve znění pozdějších předpisů, zejména zákona č. 225/2006 Sb., který do systému bezpečnosti civilního letectví vnesl oproti předchozí právní úpravě výrazné změny.

Zákon obecně upravuje podmínky provozování letišť, leteckých staveb, leteckých činností, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a podmínky výkonu státní správy, včetně sankcí za porušení zákona.

Klíčovou částí z hlediska bezpečnosti je část 8 – přímo označená jako „ochrana civilního letectví před protiprávními činy“.²⁰

Protiprávním činem podle tohoto zákona se rozumí trestný čin, přestupek nebo jiný správní delikt, který může závažným způsobem ohrozit nebo narušit bezpečnost civilního letectví.²¹

Definice protiprávního činu ohrožujícího bezpečnost civilního letectví je uvedena v Anexu 17. Jedná se o jednání, které může mít nepříznivé důsledky pro bezpečnost civilní letecké dopravy.

²⁰ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 25), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

²¹ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

Protiprávním činem, ohrožujícím bezpečnost civilního letectví se také rozumí:

- násilí proti osobě na palubě letadla, které by mohlo ohrozit bezpečnost letecké dopravy,
- úmyslné poškození nebo pokus o úmyslné poškození letadla, které zapříčiní neschopnost letu toho letadla, nebo může ohrozit bezpečnost letu
- úmyslné poškození nebo pokus o úmyslné poškození navigačních zařízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost letecké dopravy,
- úmyslné podání falešné informace, která by mohla ohrozit bezpečnost letecké dopravy, nezákonné použití přístroje, látky nebo zbraně, které by mohlo zapříčinit nebo zapříčiní:
 - zranění nebo smrt osoby na provozovaném letišti,
 - omezení nebo zrušení letiště,
 - ohrožení bezpečnosti letiště.²²

V zákoně jsou dále vymezena práva a povinnosti provozovatelů letišť, leteckých dopravců a poskytovatelů letových provozních služeb. Důležité je také zakotvení povinností cestujících a ostatních osob, které vstupují nebo se zdržují v prostorách letiště. Dalším důležitým paragrafem jsou dále ustanovení § 86b, který stanoví, že předpokladem pro výkon některých činností v civilním letectví je ověření spolehlivosti těchto osob. Ověřování spolehlivosti zaměstnanců provozovatelů letišť a poskytovatelů leteckých služeb je zákonem svěřeno jejich zaměstnavatelům, ověřování ostatních osob pak na základě předložených údajů provádí Úřad pro civilní letectví.

Tento zákon v závěrečných ustanoveních, konkrétně v § 102, taxativně vyjmenovává jednotlivá ustanovení, ke kterým Ministerstvo dopravy České republiky, vydá prováděcí právní předpis. Z jazykového výkladu lze učinit závěr, že k vydání prováděcího předpisu je dotčené ministerstvo nejen oprávněno, ale i povinno.

²² KURŽEJA, J. a kol.: Cizinecká a pohraniční policie I (str. 100), Praha, PA ČR 2002

Tímto prováděcím právním předpisem je Vyhláška Ministerstva dopravy ČR č. 410/2006. Je podzákoným právním předpisem vydaným k provedení zákona o civilním letectví po změnách zákonem č. 225/2006 Sb. Vyhláška zejména upřesňuje náležitosti bezpečnostních programů zpracovávaných provozovateli letišť a leteckých dopravců a dalších subjektů působících v civilním letectví, dále stanoví způsob provádění bezpečnostní kontroly, ověřování odborné způsobilosti pracovníků bezpečnostní kontroly, technické způsobilosti bezpečnostních zařízení, náležitosti letištních identifikačních průkazů, provádění bezpečnostních kontrol vozidel při vjezdu do neveřejných prostorů letiště a detaily provádění ověřování spolehlivosti.

Ministerstvo dopravy České republiky k zákonu č. 49/1997 Sb., o civilním letectví vydává přepisy řady "L", publikované ve výnosech ministerstva dopravy. Zvláštností těchto výnosů je, že jsou registrovány a nikoliv publikovány ve Sbírce zákonů. Tímto však jejich právní síla, není nikterak zpochybněna. Předpisy řady "L" jsou rozděleny pomocí číselné řady L1 až Lx.

Nejvýznamnějším předpisem provádějícím letecký zákon z předpisů řady "L" je předpis "L17" - *Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy*. Ministerstvo dopravy, jako příslušný orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví předpis, označený jako L 17, který byl vytvořen ze dvou dokumentů. Jedním dokumentem je již zmíněný Annex 17 a druhým dokumentem je Dokument 30, část II, Evropské konference pro civilní letectví ECAC. Ministerstvo dopravy, bez úpravy původního znění seskupilo překlad originálu jednotlivých ustanovení tak, aby na sebe jednotlivé části obou dokumentů logicky a systematicky navazovaly.

Nedílnou součástí předpisu L 17 jsou tzv. dodatky. V současné době má předpis L 17 tři dodatky, dodatkem A je Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, dodatkem B Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví a dodatkem C Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

Dodatek A – Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy.

Tento dodatek v platném znění byl schválen bezpečnostní radou státu usnesením č. 87 dne 6. ledna 2004. Dodatek je zpracován v souladu se základními mezinárodními úmluvami. Dodatek vytyčuje své cíle, kde je na prvním místě, účinně zabránit jednáním, která mohou mít být jen nepříznivé důsledky na bezpečnost civilní letecké dopravy, bezpečnost cestujících, posádek letadel, pozemního personálu i ostatní veřejnosti. Těchto cílů má být dosaženo stanovením nezbytných bezpečnostních opatření. Dodatek zároveň určuje odpovědnost konkrétních subjektů za zajišťování a stanovení postupů při provádění bezpečnostních opatření. Tyto subjekty postupně precizně definuje tak, že nemůže být pochyb o tom, jaké úkoly jsou předmětem jeho plnění.

6. Působnost a kompetence při ochraně civilního letectví

Působnost a rozdělení kompetencí mezi resorty a další organizace zúčastněné na civilním letectví je dáno zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Řadu změn přinesla jeho novela zákonem č. 225/2006 Sb.. Došlo především k přenosu řady kompetencí v oblasti "security" z Úřadu pro civilní letectví na odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR. Působnost dalších státních orgánů lze dovodit ze zvláštních zákonů, především ze zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky (kompetenční zákon) a ze zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Ucelený rozpis úkolů jednotlivých subjektů je uveden v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

6.1. Ministerstvo dopravy ČR

Vrcholným orgánem odpovědným za bezpečnost civilního letectví v České republice je Ministerstvo dopravy ČR. Faktickým vykonavatelem pravomoci je odbor civilního letectví Ministerstva dopravy.

Ministerstvo zabezpečuje hlavně tyto úkoly:

- vytváří systém ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zavádí, koordinuje a kontroluje bezpečnostní opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy
- zřizuje po projednání s dotčenými ústředními orgány státní správy jako zvláštní koordinační orgán Meziresortní komisi pro bezpečnost civilního letectví (MKBCL) a zabezpečuje její činnost
- podílí se na přípravě a projednání mezinárodních smluv z oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy včetně přípravy příslušných částí dvoustranných leteckých dohod

- vydává Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy (NBP), Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví (NPBV) a Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření v civilním letectví (NPŘK) a uveřejňuje je v Letecké informační příručce, jako dodatky A,B,C

- schvaluje, po projednání s Policií České republiky a u mezinárodního letiště také s celními orgány, bezpečnostní program provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta a jeho změny

- stanovuje, mění nebo ruší po projednání s Policií České republiky a u mezinárodního letiště také s celními orgány zvláštní bezpečnostní opatření v bezpečnostním programu provozovatele malého letiště a rozhoduje o jejich změně nebo zrušení

- stanovuje opatření a postupy zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy nad rámec bezpečnostního programu a rozhoduje o jejich zrušení

- vydává osvědčení odborné způsobilosti pracovníků provádějících bezpečnostní kontroly

- vydává povolení k výkonu kontroly zavádění a plnění opatření a postupů uvedených v bezpečnostním programu provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta

- vydává osvědčení k provádění bezpečnostních školení

- vede seznam schválených agentů a zveřejňuje jej způsobem umožňujícím dálkový přístup

- vykonává státní dozor v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy v rozsahu své působnosti a projednává správní delikty v rozsahu své působnosti

6.2. Ministerstvo vnitra ČR

V oblasti bezpečnosti civilního letectví tak má především tyto úkoly:

- ve spolupráci s Policií ČR, zpravodajskými službami, Ministerstvem dopravy ČR a ÚCL provádí vyhodnocování bezpečnostních hrozeb pro civilní letectví a následně o zjištěných poznatecích informuje dotčené subjekty

- ve spolupráci s Policií ČR vyhodnocuje požadavky jiných států o povolení cesty ozbrojených bezpečnostních doprovodů na území České republiky a stanovuje podmínky, za nichž mohou být ozbrojené bezpečnostní doprovody na území České republiky realizovány

- zástupce Ministerstva vnitra ČR nominovaný ministrem vnitra vykonává místopředsednickou pozici v rámci Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví.

6.3. Policie České republiky

Působnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti civilního letectví je dána především zákonem 273/2008 Sb. o Policii ČR, zákonem 216/2002 o ochraně státních hranic ČR, zákonem 326/1999 Sb. o pobytu cizinců na území České republiky, zákonem 119/2002 o zbraních a střelivu, trestním a přestupkovým zákonem.

Policie ČR:

- chrání bezpečnost osob a majetku a spolupůsobí při zajišťování veřejného pořádku, byl-li porušen, činí opatření k jeho obnovení

- vede boj proti terorismu

- odhaluje trestné činy a zjišťuje jejich pachatele

- koná vyšetřování o trestných činech

- zajišťuje ochranu státních hranic ve vymezeném rozsahu, provádí hraniční a pobytovou kontrolu, zajišťuje agendu vstupu cizinců na letištích s mezinárodním provozem, které jsou určeny jako hraniční přechody České republiky

- zajišťuje ochranu ústavních činitelů České republiky a bezpečnost chráněných osob, kterým je při jejich pobytu na území České republiky poskytována osobní ochrana podle mezinárodních dohod

- odhaluje přestupky a projednává správní delikty v rozsahu své působnosti

- vyjadřuje se k bezpečnostnímu programu provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta a jeho změnám
 - vyjadřuje se k stanovení, změně a zrušení zvláštních bezpečnostních opatření v bezpečnostním programu malého letiště, který zohlední specifické podmínky malého letiště
 - podílí se na zpracování letištních pohotovostních plánů
 - v případě ohrožení letadla provozovatele leteckých činností nebo na základě jeho požadavku přijímá ve spolupráci s ostatními bezpečnostními složkami letiště opatření k zajištění bezpečnosti jeho pravidelných, nepravidelných nebo speciálních letů
 - vykonává dohled nad přilétajícími a odlétajícími osobami a zjišťuje osoby, které by mohly být hrozbou pro civilní letectví
 - řídí bezpečnostní akce při mimořádných událostech a krizových situacích
 - provádí školení a výcvik policistů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy
 - spolupodílí se na ostraze neveřejného prostoru letiště a na vojenských letištích s povoleným civilním mezinárodním provozem postupuje v součinnosti s Vojenskou policií.

6.4. Celní orgány

Působnost Celní správy ČR v oblasti ochrany civilního letectví je dána především celním zákonem 13/1993 Sb. a spočívá v těchto úkolech:

- plní na mezinárodních letištích úkoly dle celního zákona a dle dohodnutých postupů stanovených bezpečnostním programem provozovatele letiště a letištním pohotovostním plánem
 - vyjadřuje se k bezpečnostnímu programu provozovatele mezinárodního letiště a k stanovení, změně nebo zrušení zvláštních bezpečnostních opatření, která zohledňují specifické podmínky malého mezinárodního letiště.

6.5. Ministerstvo obrany ČR a Armáda České republiky

Působnost Ministerstva obrany ČR a Armády České republiky sice spočívá v obraně státu před vnějším napadením, přesto má ale i významné úkoly v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V Národním bezpečnostním programu je působnost Ministerstva obrany ČR a Armády ČR vymezena takto: "zajišťuje zvláštní úkoly v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy na základě zvláštních předpisů a meziresortních dohod". Toto vymezení je velmi obecné a neříká nic o konkrétních úkolech Armády ČR. Pokud vyjdeme z jiných předpisů a dohod, můžeme vymežit několik základních úkolů Armády České republiky ve prospěch civilního letectví, zejména:

- v případě hrozby použití letadla jako zbraně může ministr obrany nařídít sestřelení civilního letadla
- v případě zhoršení bezpečnostní situace a v souladu se schváleným nařízením vlády může na vyžádání Policie ČR Armáda České republiky posílit policii k plnění úkolů pořádkové a ochranné služby na letišti Praha - Ruzyně svými vojáky
- podílí se na určování zakázaných a omezených prostorů v letovém provozu.

6.6. Úřad pro civilní letectví

Působnost Úřadu pro civilní letectví (ÚCL) v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy byla novelou zákona o civilním letectví z roku 2006 proti dřívější právní úpravě značně omezena. Nyní spočívá především v ověřování spolehlivosti a certifikaci technických prostředků a bezpečnostních zařízení. ÚCL tak nyní provádí:

- ověření spolehlivosti osob, které bez doprovodu vstupují do vyhrazených bezpečnostních prostor letišť a nejsou v pracovněprávním vztahu k leteckému dopravci a poskytovateli leteckých služeb
- vydává osvědčení technické způsobilosti technických prostředků a bezpečnostních zařízení používaných při bezpečnostní kontrole
- vykonává státní dozor v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy v rozsahu jemu svěřené pravomoci, tedy v činnostech vymezených v předchozích dvou bodech a v rozsahu své působnosti projednává správní delikty.

6.7. Provozovatelé letišť

Provozovatelé letišť, což jsou v České republice s výjimkou letiště Praha – Ruzyně soukromé subjekty, zodpovídají dle zákona o civilním letectví a prováděcích předpisů především za koordinaci a zavádění bezpečnostních opatření a postupů na letištích v České republice, která jsou v jejich správě. Při tom jsou povinni zabezpečit zejména kontrolu vstupů a bezpečnostní kontroly osob, zavazadel, pošty a nákladu. Ke konkrétním úkolům provozovatele letiště tak patří především:

- předložit písemnou žádost o schválení bezpečnostního programu provozovatele letiště Ministerstvu dopravy ČR a mít tento program schválený před zahájením provozu, v případě jakýchkoli změn podmínek rozhodných pro zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy je provozovatel dále povinen zapracovat do programu příslušné změny a předložit je do 30 dnů ode dne, kdy se o změně dozvěděl, Ministerstvu dopravy ČR

- zajistit plnění opatření a postupů uvedených ve schváleném bezpečnostním programu provozovatele letiště a plnění mimořádných opatření a postupů

- zajistit podmínky pro provádění bezpečnostních kontrol a současně přijmout taková opatření při provádění bezpečnostní kontroly, aby zakázané předměty, zjištěné během bezpečnostní kontroly, nebyly vneseny na palubu letadla nebo do prostorů letiště určených provozovatelem letiště nebo leteckým dopravcem

- zajistit provádění detekční kontroly jen prostřednictvím osob, které jsou držiteli osvědčení odborné způsobilosti, a bezpečnostní kontroly jen s použitím technických prostředků a bezpečnostních zařízení s osvědčením technické způsobilosti

- přijímat opatření k zabránění vstupu nepovolaných osob a nedovolenému vjezdu vozidel do jím určených prostorů letiště a za tímto účelem vydávat a odebírat letištní identifikační průkazy a povolení k vjezdu vozidel a vést jejich evidenci

- zřídit Letištní výbor pro bezpečnost a ustanovit předsedu Letištního výboru pro bezpečnost v souladu se Směrnicí pro činnost Letištních výborů pro bezpečnost, která je uvedena v příloze č. 9 k NBP

- zahrnout podmínky a požadavky na ochranu civilního letectví před protiprávními činy do projektů výstavby nových zařízení a objektů, jakož i úpravy a rekonstrukce

existujících letištních zařízení a objektů, a kontrolovat plnění těchto podmínek a požadavků

- zpracovávat bezpečnostní části letištních pohotovostních plánů za účelem přípravy na řešení mimořádných bezpečnostních situací a dalších mimořádných událostí, koordinovat postupy při jejich řešení a minimalizovat jejich následky, a to po dohodě s Policií České republiky a dalšími zúčastněnými orgány, fyzickými a právníckými osobami.

6.8. Provozovatelé letecké dopravy

Povinnosti provozovatelů letecké dopravy jsou vymezeny v zákoně o civilním letectví. Letečtí dopravci mají v podstatě stejné povinnosti jako provozovatelé letišť, tzn. předložit Ministerstvu dopravy ČR ke schválení bezpečnostní program leteckého dopravce a plnit opatření a postupy v tomto programu uvedené, zajistit plnění mimořádných opatření a postupů a dále:

- zajistit při provádění bezpečnostní kontroly, aby zakázané předměty, zjištěné během bezpečnostní kontroly, nebyly vneseny na palubu letadla nebo do prostorů letiště určených provozovatelem letiště nebo leteckým dopravcem

- zajistit provádění detekční kontroly jen prostřednictvím osob, které jsou držiteli osvědčení odborné způsobilosti, a bezpečnostní kontroly jen s použitím technických prostředků a bezpečnostních zařízení s osvědčením technické způsobilosti

- přijímat opatření k zabránění vstupu nepovolaných osob do letadla, které provozuje, a odepřít vstup do letadla osobám, u nichž nebyla provedena bezpečnostní kontrola a také zajistit, aby zavazadla, náklad, pošta a další věci byly před naložením na palubu letadla podrobeny bezpečnostní kontrole

- zajistit ochranu zavazadel od okamžiku jejich odbavení do okamžiku jejich naložení na palubu letadla

- zajistit, že nebudou přepravena zavazadla cestujících, kteří se nedostavili k odletu letadla nebo kteří se po mezipřistání nevrátili na palubu letadla

- před uvedením letadla do provozu a během průletové údržby zkontrolovat, zda nejsou v letadle ukryty zakázané předměty, a zabránit během letu vstupu nepovolaných osob do kabiny posádky letadla

- průběžně kontrolovat zavádění a plnění opatření a postupů uvedených v bezpečnostním programu leteckého dopravce, jakož i sestavovat roční plány této činnosti
- provádět ověření spolehlivosti svých zaměstnanců.

6.9. Poskytovatel letových provozních služeb

Poskytovatel letových provozních služeb, tedy v českých podmínkách Řízení letového provozu České republiky, s. p., odpovídá především za zajištění bezpečnosti a plynulosti letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky. Podobně jako ostatní poskytovatelé služeb v letecké dopravě musí mít před zahájením provozu zpracován a schválen bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zajistit plnění postupů a opatření, které z tohoto programu vyplývají. Dále musí vést seznam jím využívaných leteckých staveb a zařízení sloužících k zajištění letového provozu a zajistit jejich účinnou ochranu před vstupem nepovolaných osob. Provozovatel letových provozních služeb také plní důležité úkoly při řešení mimořádných bezpečnostních událostí, zejména má povinnost informovat o protiprávních činech určená partnerská pracoviště v zahraničí.

6.10. Poskytovatelé dalších činností v letecké dopravě

Poskytovateli dalších činností v letecké dopravě se rozumí zejména poskytovatel služeb při odbavovacím procesu na letišti (handlingový agent), schválený agent, provozovatel leteckých prací a provozovatel leteckých veřejných vystoupení a leteckých soutěží, civilní bezpečnostní služby a ostatní uživatelé letiště. K základním povinnostem většiny z těchto subjektů patří především mít před zahájením činnosti schválený bezpečnostní program a plnit opatření a postupy v tomto programu stanovené.

6.11. Bezpečnostní program

Jak je již výše uvedeno, tak většině subjektů podílejících se na ochraně civilního letectví je kromě jiného, stanovena povinnost, mít vypracovaný a schválený bezpečnostní program. Bezpečnostní programy jsou v některých bodech specifické, nicméně struktura bezpečnostního programu jako celku je pro většinu subjektů shodná. Cílem práce není

dopodrobna analyzovat každý program zvlášť, nicméně pro správnou představu o tom, co to vlastně bezpečnostní program je, uvádím v dalším textu obsah bezpečnostního programu provozovatele letiště.

Bezpečnostní program provozovatele letiště v České republice musí mít následující strukturu.²³

I. Základní ustanovení:

- a) přehled obsahu bezpečnostního programu,
- b) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, datum narození, místo podnikání a identifikační číslo fyzické osoby, která je podnikatelem, nebo obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, provozovatele letiště,
- c) právní předpisy, z nichž bezpečnostní program vychází,
- d) jména osob, které jsou členy statutárního orgánu provozovatele letiště, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- e) jména osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- f) bezpečnostní složky na letišti, jejich struktura a činnost,
- g) bezpečnostní výbor, jeho statut a směrnice pro jeho činnost.

II. Popis staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení na letišti, jejich vybavení a umístění:

- a) stavby a prostory na letišti:
 - 1. veřejný prostor, neveřejný prostor a vyhrazený bezpečnostní prostor a jeho kritická část,
 - 2. prostory pro cestující, prostory pro odbavení a místa bezpečnostních kontrol,
 - 3. prostory pro odbavení a bezpečnostní kontrolu nákladu, simulační komory,

²³ Ministerstvo dopravy. [on-line]. Citováno dne 11. září 2011. Dostupné na: <<http://www.mdcr.cz>>.

4. prostory pro odbavení a bezpečnostní kontrolu pošty a kurýrních a expresních zásilek,
 5. skladovací prostory pro uložení nákladu, pošty a kurýrních a expresních zásilek, které nelze podrobit detekční kontrole a které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví,
 6. prostory a bezpečnostní zařízení poskytovatelů služeb při odbavovacím procesu na letišti,
 7. prostory a bezpečnostní zařízení poskytovatelů ostatních služeb,
 8. pohybové plochy letiště, odbavovací plochy, vzletové, přistávací a pojízdné dráhy,
 9. parkovací a odloučená stání pro letadla,
 10. hlavní a záložní zdroje elektřiny,
 11. sklady paliva (letecké a automobilové pohonné hmoty, ostatní nebezpečné látky),
 12. telekomunikační centrum,
 13. centrum pro řešení mimořádných událostí,
 14. ostatní prostory významné z hlediska bezpečnosti;
- b) bezpečnostní zařízení na letišti:
1. bezpečnostní zařízení pro kontrolu cestujících, zaměstnanců, zavazadel, nákladu a kurýrních a expresních zásilek,
 2. oplocení letiště, vstupy a vjezdy (uzamčené, střežené).

III. Bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly:

- a) zajištění ochrany letiště:
1. bezpečnostní opatření a postupy spojené se vstupem a vjezdem do staveb a prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
 2. letištní identifikační průkaz a povolení k vjezdu vozidel a jejich vzory,
 3. ověření spolehlivosti zaměstnanců,
 4. bezpečnostní opatření a postupy pro zabezpečení terminálu, ostatních staveb a prostorů poskytnutých třetím osobám, pokud tyto prostory umožňují vstup do prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
 5. kontrola terminálu, odbavovacích a pohybových ploch včetně kontroly oplocení, vstupů a vjezdů,
 6. klíče, jejich kontrola a umístění,
 7. manipulace s podezřelými předměty nalezenými v prostorech letiště;

b) zajištění ochrany letadel:

1. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel na odbavovací a pohybové ploše,
2. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel v ostatních prostorech letiště,
3. provádění bezpečnostních kontrol a prohlídek letadla;

c) cestující a jejich kabinová zavazadla:

1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly cestujících a jejich kabinových zavazadel pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových cestujících a jejich kabinových zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,
4. postupy pro odbavení cestujících mimo letiště,
5. postupy k zamezení styku cestujících (odlétajících a přilétajících; všeobecného letectví a obchodní letecké dopravy; před bezpečnostní kontrolou a po bezpečnostní kontrole),
6. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými u cestujících a v jejich kabinových zavazadlech,
7. zásady pro určování zakázaných předmětů;

d) zapsaná zavazadla:

1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly pro zapsaná zavazadla pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových zapsaných zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,
4. postupy pro manipulaci se zapsanými zavazadly po bezpečnostní kontrole,
5. postupy pro zajištění společné přepravy cestujícího a jeho zapsaného zavazadla ve stejném letadle,
6. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu nedoprovázených zapsaných zavazadel,
7. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými v zapsaných zavazadlech,
8. zásady pro určování zakázaných předmětů;

e) náklad, pošta, kurýrní a expresní zásilky, zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a jiné dodávky na palubu letadla:

1. bezpečnostní opatření a postupy pro náklad, poštu, kurýrní a expresní zásilky, zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a jiné dodávky na palubu letadla pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,

2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferového nákladu, pošty a kurýrních a expresních zásilek se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky.

IV. Opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu:

- a) kontrola zavádění a plnění bezpečnostních opatření a postupů a kontrola jejich účinnosti,
- b) vyhodnocování účinnosti a aktualizace bezpečnostního programu.

V. Bezpečnostní školení:

- a) typy bezpečnostních školení,
- b) osnovy bezpečnostních školení,
- c) evidence osob, které absolvovaly bezpečnostní školení.

VI. Pohotovostní plánování:

- a) centrum pro řešení mimořádných událostí, jeho činnost a úkoly,
- b) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti letišti,
- c) pohotovostní plán pro případ hrozby bombovým útokem,
- d) pohotovostní plán pro případ únosu letadla,
- e) pohotovostní postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- f) bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou,
- g) způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

VII. Přílohy:

- a) organizační struktura provozovatele letiště,

- b) seznam podniků působících na letišti zajišťujících ostrahu majetku a osob,
- c) seznam leteckých dopravců provozujících dopravu na letišti,
- d) seznam subdodavatelů leteckých dopravců, kteří na letišti provozují dopravu,
- e) mapy letiště a jeho okolí s vyznačením jednotlivých staveb a bezpečnostních zařízení,
- f) plány veřejného, neveřejného a vyhrazeného bezpečnostního prostoru a jeho kritické části,
- g) plány terminálu,
- h) plány prostorů, které mohou znamenat zvýšenou hrozbu.

7. Prevence v oblasti ochrany civilního letectví

Preventivní opatření jsou základním stavebním kamenem pro úspěšné zvládnutí celého systému ochrany civilního letectví. Základní pravidla realizace preventivních bezpečnostních opatření v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy vychází ze standardů formulovaných v Příloze 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, nebo v Bezpečnostním manuálu ochrany civilního letectví před protiprávními činy organizace ICAO (Doc 8973).

Na jedné straně máme teoretická východiska prevence v oblasti ochrany civilního letectví, na straně druhé je uvedení těchto východisek do praxe. Stěžejními dokumenty v této problematice jsou výše uváděné bezpečnostní programy subjektů, podílejících se na ochraně civilního letectví. Bezpečnostní programy stanovují již konkrétní a specifické úkoly a postupy jednotlivým subjektům, včetně postupů při mimořádných situacích.

Preventivní bezpečnostní opatření se v současné době realizují ve třech základních oblastech. Jedná se o hodnocení hrozeb a zpravodajského zabezpečení, opatření v oblasti ochrany letišť a opatření v oblasti vzdušné bezpečnosti.

7.1. Hodnocení hrozeb a zpravodajské zabezpečení

Základem bezpečnostních opatření v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy by mělo být průběžné vyhodnocování bezpečnostních hrozeb a přizpůsobování úrovně bezpečnostních opatření aktuálním hrozbám. Tento požadavek je ostatně formulován i na několika místech Přílohy 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Hovoří se zde že, **„každý členský stát bude průběžně vyhodnocovat úroveň hrozeb pro civilní letectví na svém území a přijme a zavede takové pravidla a postupy, které budou založeny na hodnocení bezpečnostních rizik prováděném příslušnými národními úřady“**.

Hodnocení bezpečnostních hrozeb pro civilní letectví musí provádět všechny subjekty, které jsou součástí systému ochrany civilního letectví, ať už jde o státní orgány nebo soukromé subjekty.

Vyhodnocováním rizik se zabývá především Bezpečnostní informační služba, Policie České republiky a Ministerstvo vnitra ČR.

Analýzu bezpečnostních rizik dále provádí provozovatelé letišť, letečtí dopravci a další právnické osoby zúčastněné na civilním letectví.

7.2. Ochrana letiště

V oblasti ochrany letiště můžeme hovořit o čtyřech základních směrech, na které je třeba se zaměřit. Jde o bezpečnost objektu letiště, bezpečnostní kontrolu cestujících a zavazadel, ochranu vzdáleného perimetru letiště a personální bezpečnost.

7.2.1. Bezpečnost objektu letiště

Ochranu objektu letiště vytváří komplex konkrétních bezpečnostních opatření a postupů, které jednak plní preventivní úlohu, jednak umožňují operativní reakci na případný protiprávní čin. Při koncipování bezpečnostních opatření je však třeba brát v úvahu také požadavek na zachování důležité přednosti letecké dopravy, kterou je rychlost. Proto platí princip, že bezpečnostní opatření nemohou nad míru nezbytně omezovat rychlost a plynulost odbavení cestujících.²⁴

Doporučené postupy při ochraně bezpečnosti objektu letiště jsou stanoveny v Bezpečnostním manuálu ochrany civilního letectví před protiprávními činy ICAO (Doc 8973).

Jedná se především o postupy při dohledu nad bezpečností, postupy při ochraně prodejních kanceláří a odbavovacích přepážek, postupy při ochraně systému pro transport zavazadel, postupy při ochraně perimetru letiště, postupy při ochraně vyhrazených bezpečnostních prostor letiště, postupy pro kontrolu vstupu a postupy pro ochranu citlivých částí letiště.

²⁴ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 42), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

7.2.2. Bezpečnostní kontrola cestujících a zavazadel

Základním principem bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel je skutečnost, že všichni cestující a jejich kabinová zavazadla musejí podstoupit bezpečnostní kontrolu před tím, než jim je umožněn vstup do letadla nebo vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště. Stejné postupy se používají i vůči letištnímu personálu, který má povolen vstup do letadla nebo vyhrazeného bezpečnostního prostoru, včetně posádek letadel.

V tomto směru je důležité zmínit se o oprávnění leteckých dopravců odmítnout přepravu cestujícího, který představuje potenciaální riziko pro bezpečnost letadla. Tímto potenciaálním rizikem je samozřejmě skutečnost, že se cestující odmítne podrobit bezpečnostní kontrole.

7.2.3. Ochrana vzdáleného perimetru

Ochranou vzdáleného perimetru letiště rozumíme taková bezpečnostní opatření, která mají zabránit možnému útoku na letadlo při vzletu nebo přistání. Jedná se o opatření přijímaná v pásmu přibližně do vzdálenosti 7,5 km od prahu vzletové a přistávací dráhy.

Ochrana vzdáleného perimetru letiště není povinným bezpečnostním prvkem, nicméně je tento způsob ochrany předmětem zájmu bezpečnostních složek, zejména s ohledem na existující riziko teroristického útoku ručními raketovými střelami (MANPADS) proti letadlům.

V České republice provádí ochranu vzdáleného perimetru státní bezpečnostní složky, zpravidla Policie ČR.

7.2.4. Personální bezpečnost

Pod tímto pojmem si musíme představit takové postupy, které ve svém důsledku vedou k maximálně možnému prověření všech zaměstnanců, kterým má být umožněn vstup do vyhrazených prostor letiště bez doprovodu. Toto prověření se označuje jako ověření spolehlivosti, v angličtině background check.

Případy z nedávné minulosti ukazují, že možnost využití zaměstnanců letiště, nebo osob, které mají přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů letišť, je v hledáčku teroristů.

V příloze č. 3 uvádím vzory vjezdových povolení motorových vozidel na letišti Praha Ruzyně a v příloze č. 4 vzory osobních identifikačních průkazů zaměstnanců letiště.

7.3. Vzdušná bezpečnost

Pojem vzdušná bezpečnost v sobě zahrnuje systém opatření, která ve svém důsledku vedou k účinnější reakci na případný útok teroristů na palubě letadla.

V období po teroristických útocích v září 2001 došlo přes zpřísnění bezpečnostních opatření k celé řadě incidentů, kdy se na palubu letadla podařilo vnést předměty, které mohou sloužit ke spáchání teroristického činu. Ukázalo se, že pozemní bezpečnostní opatření je vhodné doplnit o další opatření na palubách letadel.

V této oblasti se jedná hlavně o ochranu posádky a ovládacích prvků letadla v kokpitu, prostřednictvím z odolněných dveří. Po zkušenostech z 11. září 2001 je toto klíčovým prvkem letecké bezpečnosti. V současné době jsou již standardy vyšší odolnosti dveří kokpitu součástí technických norem pro výrobu a vybavení letadel.

Dalším důležitým prvkem v této oblasti je nasazování ozbrojených doprovodů letadel tzv. „air marshals“. V mezinárodním právu, se dosud, i přes úsilí některých států, nepodařilo zavést jednotný standard pro provádění bezpečnostních doprovodů letadel. Doprovodci musejí být zaměstnanci státu, musejí projít zvláštním výběrovým řízením a musí mít speciální výcvik. V podmínkách české republiky se jedná o příslušníky Policie ČR a nepočítá se s jejich plošným nasazením na všechny lety českých dopravců. Doprovody jsou nasazovány pouze na vybrané lety Českých Aerolinií a to především na základě poznatků o zvýšené hrozbě teroristického útoku, nebo na lety, kde provádí eskorty zájmových osob.

Úkolem bezpečnostního doprovodu je především zakročit proti osobám, které na palubě letadla za letu protiprávně užijí násilí nebo hrozby násilí k zasahování do provozu letadla, zmocnění se letadla nebo jinému protiprávnímu výkonu kontroly nad letadlem nebo hrozí-li spáchání takového činu.

8. Řešení mimořádných situací

Řešení a zvládnání mimořádných a krizových situací je podmínkou, pro pozitivní hodnocení celého systému ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Provádění všech činností systému při standardních provozních podmínkách je základní stavební kámen. Důležitou nadstavbou je řešení a zvládnání mimořádných a krizových situací. Všichni zaměstnanci subjektů podílejících se na ochraně civilního letectví prochází opakovaně výcvikem pro úspěšné zvládnání těchto situací.

V mezinárodních bezpečnostních normách, jako jsou Příloha 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a Dokument 30 ECAC, je řešení těchto situací uváděno jen okrajově.

Jedním z důvodů tohoto stavu je jednak skutečnost, že se na jejich řešení podílejí v celosvětovém měřítku odlišné subjekty, ať už policejní, vojenské, nebo soukromé. Zásadním faktorem je ovšem to, že rozhodující slovo mají ve většině států světa státní bezpečnostní složky.

ICAO především doporučuje, aby si každý členský stát ve své národní legislativě určil jeden subjekt (organizaci, úřad), který bude primárně zodpovědný za řízení opatření pro případ protiprávního činu v civilním letectví. Tento subjekt by měl koordinovat veškerá přijímaná opatření s úřadem odpovědným za bezpečnost civilního letectví, provozovatelem letiště, dotčenou leteckou společností a dalšími subjekty na letišti nebo mimo letiště.

V českém civilním letectví je v současné době právními i mimoprávními normami systém řízení mimořádných situací v oblasti ochrany před protiprávními činy nastaven tak, že klíčovou úlohu při jejich řízení hraje Policie České republiky. Policie vyhodnocuje také reálnost anonymních výhružných telefonátů. Tento systém se liší od postupů v některých evropských zemích (například ve Velké Británii) a také od doporučení ICAO, které uvádí, že za vyhodnocování rizika a přijímání rozhodnutí o evakuaci, případně o jiných omezeních běžného provozu by měl rozhodovat sám provozovatel letiště (v případě hrozby

letištní infrastruktury) nebo provozovatel letecké společnosti (v případě hrozby letadlu). Na druhé straně však i ICAO ponechává možnost, aby státní bezpečnostní složky v případě vlastního uvážení převzaly řízení bezpečnostních opatření a rozhodly o dalších opatřeních, která mohou jít v určitém směru proti zájmům daného provozovatele.²⁵

Stěžejním dokumentem v oblasti řešení a zvládnání mimořádných a krizových situací je „**Letištní pohotovostní plán**“.

Účelem letištního pohotovostního plánování je stanovit koordinovaný postup relevantních složek letiště a dalších územních i státních bezpečnostních složek při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací.

Předmětem řešení Letištního pohotovostního plánu jsou mimořádné události odehrávající se v areálu letiště nebo jeho okolí a které mohou negativně ovlivnit jeho řádný provoz, nebo pokud jejich následky mohou ohrozit životy a zdraví osob zdržujících se v areálu letiště.

Dále je účelem Letištního pohotovostního plánu, stanovit režimy vyrozumění a koordinace záchranných, bezpečnostních a provozních složek letiště a na letišti působících organizací při řešení typových mimořádných událostí, jako jsou protiprávní činy proti civilnímu letectví, letecké nehody, požáry velkého rozsahu, ekologické havárie a ostatní krizové situace, které ohrožují bezpečnost a životy cestujících a ostatních účastníků letového provozu nebo mohou způsobit značné materiální škody.

Povinnost mít vypracovaný Letištní pohotovostní plán je stanovena v Bezpečnostním programu letiště.

V bodu VI. Bezpečnostního programu letiště, který je nazván „Pohotovostní plánování“, je stanoveno, že musí být zpracován:

²⁵ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 66), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

- pohotovostní plán pro případy sabotáže proti letišti
- pohotovostní plán pro případ hrozby bombovým útokem
- pohotovostní plán pro případ únosu letadla
- plán pohotovostních postupů pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou
- plán bezpečnostního opatření a postupů pro lety s konkrétní hrozbou

Další povinností při pohotovostním plánování je:

- zřídit centrum pro řešení mimořádných událostí, stanovit jeho činnost a úkoly
- stanovit způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví

Jako příklad zde uvádím některé typické příklady mimořádných událostí.

8.1. Bomba A / Únos letadla za letu

Signál „**Bomba A**“ se vyhláší v případě oznámení o nález nebo uložení výbušného systému na palubě letadla stojícího na odbavovacím stání, nebo letícího letadla s avizovaným přistáním na letišti.

Signál „**Únos letadla za letu**“ se vyhláší v případě, že došlo k únosu letadla s možným nebo avizovaným přistáním na letišti.

Únos letadla za letu nebo umístění výbušného systému na palubě letícího letadla patří k protiprávním činům, které mohou vést ke značným ztrátám na životech a zdraví cestujících případně dalších zúčastněných osob a při nichž může dojít ke značným materiálním škodám.

Signál „Bomba A“ platí pro případy:

- Zjištění nebo oznámení o uložení výbušného systému na palubě letícího nebo pojíždějícího letadla
- Zjištění nebo oznámení o uložení výbušného systému na palubě letadla parkujícího na odbavovacím stání

Protiprávní činy typu Únos letadla za letu nebo „Bomba A“ jsou obvykle páčány osobami nebo organizovanými skupinami osob, jejichž cílem může být:

- využití letadla jako prostředku nátlaku k vymáhání politických nebo náboženských cílů případně k získání materiálních či finančních statků
- únos letadla s následným využitím letadla jako prostředku ke spáchání dalšího protiprávního činu.

Ve všech případech se jedná o protiprávní činy, jejichž řešení vyžaduje obvykle spolupráci poskytovatelů leteckých služeb a bezpečnostních složek na mezinárodní úrovni. Základem této spolupráce je vzájemná informovanost.

8.2. Bomba B

Signál „Bomba B“ se vyhlašuje při nálezů výbušného systému nebo sdělení o jeho uložení v objektech letiště, v letadlech přistavených u terminálů, příp. na jiném místě v areálu letiště.

8.3. Průnik / Únos / Hala

Signál „**Průnik**“ je vyhlašován v případě vniknutí (nebo při přijetí oznámení o možném pokusu o tento čin) osoby nebo skupiny osob do prostoru odbavovacích hal nebo jiných prostor letiště s pravděpodobným cílem spáchat teroristický čin.

Signál „**Únos**“ je vyhlašován v případě vniknutí (nebo při přijetí oznámení o možném pokusu o tento čin) osoby nebo skupiny osob na odbavovací plochu s cílem unést letadlo případně si pod pohrůžkou násilí na majetku třetí osoby nebo zdraví cestujících vynutit pobyt (azyl) na území ČR.

Signál „**Hala**“ je vyhlašován v případě závažného narušení veřejného pořádku v odbavovacích halách nebo při přijetí oznámení o možném pokusu o tento čin.

Primárním úkolem bezpečnostních složek provozovatele letiště při průniku osob do letištních hal, případně při pokusu si tento vstup pod pohrůžkou nebo za použití zbraně či

pyrotechnických prostředků vynutit, je ochránit cestující a osoby nacházející se v ohrožené oblasti.

Tyto mimořádné události vyžadují při řešení zásah specializovaných bezpečnostních složek PČR. Úkolem bezpečnostních složek provozovatele letiště tedy není zabránění dokonání trestného činu narušitelů, ale ochrana osob i vlastní a bezodkladná evakuace z ohrožených prostor respektive i z prostorů (objektů, včetně letadel) pravděpodobně vedeného směru průniku a nebránit tak složkám PČR při řešení mimořádné události.

9. Postih protiprávního jednání proti civilnímu letectví

V této kapitole krátce nastíním možnosti postihu protiprávního jednání směřujícího proti bezpečnosti civilního letectví.

V České republice v současné době máme poměrně široké možnosti postihu osob, které se dopustí protiprávního činu v civilním letectví nebo se ho pokusí spáchat. Přitom nemusí jít zrovna o protiprávní čin typu teroristického útoku, ale i méně závažné a v praxi častější případy různého nevhodného chování na palubě letadla, neoprávněné vniknutí do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště nebo kriminálně motivované aktivity v prostorách letišť. Sankce za porušení zákona mohou být sice v některých případech, zejména pokud jde o přestupky, považovány ve srovnání s jinými státy za relativně nízké, nicméně však poskytují s ohledem na současnou bezpečnostní situaci v České republice oprávněným zájmům dostatečný stupeň ochrany. Podobně jako v jiných oblastech právní ochrany i zde platí, že spíše než „výše“ sankce má na prevenci případných protiprávních činů vliv neodvratitelnost trestu a jeho rychlá vykonatelnost.²⁶

Možnosti, jak v současné době v České republice postihnout pachatele činů směřujících proti bezpečnosti civilního letectví jsou dány jak v rovině trestně právní, tak v rovině přestupků. Pachatele lze postihnout širokým spektrem sankcí od různě vysokých pokut za přestupky či jiné správní delikty až po vysoké tresty odnětí svobody za teroristické útoky proti letecké dopravě.

Činy, které narušují bezpečnost letecké dopravy lze potrestat nejen podle Trestního zákoníku (zákon č. 40/2009 Sb.), Zákona o přestupcích (zákon č. 200/1990 Sb.) ale i podle řady dalších, jako například Zákona o pobytu cizinců (zákon č. 326/1999 Sb.), Zákona o azylu (zákon č. 325/1999 Sb.), nebo Zákona o ochraně státních hranic (zákon č. 216/2002 Sb.)

²⁶ Bohdan KOVERDYNSKÝ: Bezpečnost civilního letectví (str. 84), Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007

9.1. Trestně právní postih

Podle trestního zákoníku zde připadají v úvahu především skutkové podstaty trestných činů podle hlavy VII. Díl 2, Trestné činy ohrožující vzdušný dopravní prostředek, civilní plavidlo a pevnou plošinu, § 290 (Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou), §291 (Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla) a §292 (Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny). Dále podle hlavy IX. Díl 1, Trestné činy proti základům České republiky, cizího státu a mezinárodní organizace, §311 (Teroristický útok), §312 (Teror) a §314 (Sabotáž).²⁷

§ 292 trestního zákoníku (Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny) říká:

„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“.

„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“.

„ 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“.

„Příprava je trestná“.

²⁷ NOVOTNÝ, F a kol.: Trestní zákoník 2010, Praha: Eurounion Praha s.r.o. 2010. 838 s. ISBN 978-80-7317-084-4

§ 311 trestního zákoníku (Teroristický útok) říká:

„Kdo v úmyslu poškodit ústavní zřízení nebo obranyschopnost České republiky, narušit nebo zničit základní politickou, hospodářskou nebo sociální strukturu České republiky nebo mezinárodní organizace, závažným způsobem zastrašit obyvatelstvo nebo protiprávně přinutit vládu nebo jiný orgán veřejné moci nebo mezinárodní organizaci, aby něco konala, opominula nebo trpěla, se zmocní letadla, lodi nebo jiného prostředku osobní či nákladní dopravy nebo nad ním vykonává kontrolu, anebo zničí nebo vážně poškodí navigační zařízení nebo ve větším rozsahu zasahuje do jeho provozu nebo sdělí důležitou nepravdivou informaci, čímž ohrozí život nebo zdraví lidí, bezpečnost takového dopravního prostředku anebo vydá majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, bude potrestán odnětím svobody na pět až patnáct let, popřípadě vedle tohoto trestu též propadnutím majetku. Stejně bude potrestán, kdo uvedeným jednáním vyhrožuje, nebo kdo takové jednání, teroristu nebo člena teroristické skupiny finančně, materiálně nebo jinak podporuje“.

Kvalifikovaná skutková podstata spočívá v tom, že pachatel spáchá čin jako člen organizované skupiny, způsobí takovým činem těžkou újmu na zdraví nebo smrt, že větší počet lidí zůstal bez přístřeší, přerušení dopravy ve větším rozsahu, škodu velkého rozsahu, získá takovým činem pro sebe nebo pro jiného prospěch velkého rozsahu, ohrozí takovým činem závažně mezinárodní postavení České republiky nebo postavení mezinárodní organizace, jejíž je Česká republika členem, nebo spáchá takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

V těchto případech bude pachatel potrestán odnětím svobody na dvanáct až dvacet let, popřípadě vedle tohoto trestu též propadnutím majetku, nebo výjimečným trestem.

„Příprava je trestná“

Skutkové podstaty výše uvedených činů jsem záměrně uvedl jako příklad těch nejzávažnějších druhů možného ohrožení bezpečnosti civilního letectví. Nicméně nelze opomíjet ani méně závažná jednání, která ve svém důsledku mohou zapříčinit krizové situace na palubě letadla. Může se jednat o případy, kdy cestující násilně jedná vůči ostatním cestujícím. V těchto případech může být naplněna skutková podstata výtržnictví

podle § 358 trestního zákoníku, nebo mohou přicházet do úvahy skutkové podstaty ublížení na zdraví podle § 146 a těžké ublížení na zdraví podle § 145 v závislosti na intenzitě pachatelova útoku.

Není smyslem této práce dopodrobna zkoumat všechny možné skutkové podstaty trestných činů přicházejících do úvahy při řešení situací ohrožujících bezpečnost civilního letectví.

Na závěr této kapitoly považuji za nutné uvést skutečnost, že při řešení případů takzvaného „leteckého pirátství“ je Česká republika vázána mezinárodními závazky vyplývajícími z Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel přijaté v roce 1970 v Haagu a z Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, přijaté v roce 1971 v Montrealu.

Útoky proti civilní letecké dopravě, kdy se pachatelé zmocňují letadel s cestujícími na palubě jako prostředku k útěku za hranice nebo používají cestující jako rukojmí k nátlaku na vlády, vynucení si volného odletu, příp. k získání výkupného apod., je vážně narušován provoz leteckých služeb a oslabována důvěra v bezpečnost letecké dopravy.

9.2. Správní postih

Kromě trestní odpovědnosti lze vůči osobám narušujícím nebo ohrožujícím bezpečnost civilního letectví aplikovat také přestupkovou nebo správní odpovědnost.

Nejširší možnosti sankcí za protiprávní jednání dává **zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**. Tento zákon ve svém ustanovení § 85i stanoví povinnosti cestujících a ostatních osob v prostorech letiště. Podle tohoto ustanovení jsou cestující a ostatní osoby, které vstupují do prostorů určených provozovatelem letiště a leteckým dopravcem nebo které se zde zdržují, povinni chovat se tak, aby neohrozili bezpečnost na letišti, a dále také řídit se pokyny a příkazy provozovatele letiště, leteckého dopravce a jimi pověřených osob při zajišťování bezpečnosti na letišti a na palubě letadla. Uvedený právní předpis obsahuje ve svém ustanovení § 92 výčet jednání, která při splnění i dalších podmínek naplňují skutkovou podstatu přestupků uvedených § 92 tohoto zákona. Podle § 92 odst. 1 písmene a) zákona č. 49/1997 Sb. se přestupku dopustí fyzická osoba, která úmyslně ohrozí veřejný

pořádek a bezpečnost na letišti nesplněním povinnosti stanovené v § 85i, tzn., že se nechová tak, aby neohrozila bezpečnost na letišti, nebo se neřídí pokyny a příkazy provozovatele letiště, leteckého dopravce a jimi pověřených osob při zajišťování bezpečnosti na letišti a na palubě letadla.

Jak je již výše uvedeno, případný postih je možný i na základě dalších, speciálních zákonů, jejichž výkladem se v této práci již zabývat nebudu, protože by to překročilo rozsah práce.

10. Literární rešerše

V této části mé práce bych se měl věnovat vyhodnocení a porovnání publikací a odborných článků, které se vztahují a popisují problematiku bezpečnosti civilní letecké dopravy a její ochrany.

Problematika bezpečnosti civilní letecké dopravy před protiprávními činy, tedy ve smyslu slova „security“ je do značné míry specifická a pro laickou veřejnost do určité míry neznámá. Problematikou se zabývá pouze omezený okruh osob, zaměstnanců institucí podléjících se na bezpečnosti civilního letectví. V našich podmínkách to jsou zaměstnanci institucí, které řídí a koordinují činnosti jako například Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Úřadu pro civilní letectví a hlavně potom zaměstnanci institucí na mezinárodních letištích. V České republice tedy zaměstnanci na největším letišti Praha Ruzyně, ale i na letištích v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích. U těchto zaměstnanců jde tedy o úzkou specializaci na specifickou problematiku.

Je nutné konstatovat, že v současné době existuje jen velmi málo odborných zdrojů, které mohou poskytnout ucelený a odborně fundovaný pohled na problematiku ochrany bezpečnosti civilní letecké dopravy. Dle mého názoru to není prakticky možné, obsáhnout podrobně celou problematiku jedinou publikací. Ale na druhou stranu je absence jakýchkoliv odborných textů a článků vztahujících se alespoň k dílčím problematikám systému až nezvyklá, vzhledem k důležitosti, důrazu a mediálnímu zájmu o tuto problematiku. V praxi to znamená, že osoba nezúčastněná si není v podstatě schopná na základě jediného zdroje udělat představu o tom, jak celý systém funguje, kdo se na jednotlivých činnostech podílí, kdo činnosti řídí a koordinuje. Jen pro představu určité rozříštění uvádím. Policie ČR spadá do kompetence Ministerstva vnitra, Celní správa do kompetence Ministerstva financí, Armáda ČR do kompetence Ministerstva obrany, provozovatelé letišť a provozovatelé leteckých služeb do kompetence Ministerstva dopravy. A každý si plní své specifické úkoly, které ve svém důsledku zajistí funkčnost celého systému. Výčet není samozřejmě úplný a ani to není na tomto místě nutné. V podstatě by se dalo říci, že co subjekt systému, to jiný nadřízený orgán koordinující činnost. Na druhou stranu je tento stav logický, protože například Policii ČR nemůže řídit Ministerstvo dopravy a obráceně provozovatel letiště se nemůže se své činnosti zodpovídat

Ministerstvu vnitra. Za účelem koordinace složek působících v civilním letectví existuje takzvaná Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví.

Z výše uvedených důvodů bylo při zpracování této práce nutno čerpat informace hlavně z již dříve uváděných zákonů, prováděcích předpisů, vyhlášek a nařízení. Ať už se jednalo o normy národní, nebo normy Evropského společenství. Nedílnou a řekl bych, že stěžejní činností při zpracování práce byly konzultace s fundovanými odborníky jednotlivých subjektů, podílejících se na ochraně civilního letectví. Jednalo se o bezpečnostní pracovníky provozovatele letiště Praha Ruzyně, o odborníky Ministerstva vnitra, nebo Celního úřadu. V neposlední řadě mi při zpracování práce pomohla má dlouholetá praxe v uvedené problematice.

11. Závěr

V závěru mé práce bych chtěl vystihnout podstatu mé práce a zhodnotit funkčnost celého systému ochrany civilního letectví před protiprávními činy, vyzdvihnout klady, upozornit na záporné aspekty a predikovat další vývoj.

V práci se nejedná jen o popis, ale podstatou bylo přinést ucelený výklad problematiky bezpečnosti civilního letectví. Tento ucelený výklad by měl poskytnout takové informace, na jejichž základě si lze udělat představu o fungování celého systému jako celku.

Nejnáročnější a vlastně stěžejní činností při zpracování práce bylo ujasnění a vymezení dané problematiky a vyhledání souvisejících právních norem a předpisů. Poté bylo nutné důkladně prostudovat a analyzovat vybrané právní produkty, články a výkladová stanoviska a tyto následně konzultovat s odborníky v problematice. Shromážděné údaje bylo nutné relevantně zpracovat do kontextu práce a takovýmto způsobem podat ucelené validní informace.

Pokud bych měl predikovat obecně další vývoj v oblasti bezpečnosti civilního letectví, tak je zřejmé, že i když byla naše země do současné doby ušetřena teroristických útoků, nelze podceňovat žádné indicie, které by mohli v budoucnu vést ke spáchání takovýchto činů na území České republiky. Naše země, stejně jako další státy světa, není a ani v budoucnu nebude vůči hrozbě leteckého terorismu ani ostatním typům protiprávních činů v civilním letectví imunní. Česká republika je součástí globalizované Evropy, je zapojena v mezinárodních protiteroristických operacích v Afghánistánu a má úzké vazby na Izrael. Případný odvetný útok by směřoval nejen proti České republice, ale byl by vnímán jako úder proti celé Evropě. Tyto odvetné údery nelze proto vyloučit. Na druhou stranu je potřeba konstatovat, že zpravodajské služby nemají v současné době žádné indicie, že by byla Česká republika v hledáčku teroristů.

Právní úpravu bezpečnosti civilního letectví v České republice lze považovat s přihlédnutím k aktuální bezpečnostní situaci za dostatečnou. Nicméně existují oblasti, kde by bylo žádoucí právně nastavit přísnější podmínky. Jde hlavně o problematiku

personální bezpečnosti, profesní odbornosti a problematiku volného pohybu se zbraní nebo jiným nebezpečným předmětem ve veřejném prostoru letiště a v tranzitním prostoru terminálů, kde není centrální bezpečnostní kontrola. Dle mého názoru je největším bezpečnostním rizikem právě selhání jedince, ne selhání systémové. K tomu přispívají i nedostatečné odborné znalosti některých zaměstnanců v dané problematice. Bezpečnostním prověrkám a výcviku by se měla věnovat větší pozornost.

Na jedné straně máme legislativní úpravu a na straně druhé aplikaci norem v praxi. Naše největší letiště, Letiště Praha patří přes výše uvedené nedostatky i v tomto směru ke špičce v celé Evropské unii. Letiště Praha získalo v poslední době nejvyšší ocenění v celosvětové anketě „WORLD AIRPORT AWARDS“. K tomuto ocenění přispívá kromě takových ukazatelů, jako jsou profesionalita personálu, stav terminálů, apod., i hodnocení dodržování bezpečnostních standardů letecké dopravy, kterou zabezpečuje Letiště Praha cestujícím a leteckým společenstvem.

Lze konstatovat, že v oblasti legislativy došlo v posledních letech v národním i mezinárodním měřítku ke značnému zpřísnění a rozšíření právní úpravy. V současné době se zaměřuje legislativa hlavně na zpřísnování předpisů a nastavování nových standardů převážně v oblasti technického zařízení pro detekci nebezpečných předmětů a výbušných látek.

V tomto směru je bezesporu nejaktuálnější problematikou možné nasazení a využití tzv. „body scanners“, nebo česky personálních rentgenů. Tento přístroj, který kontrolovaného člověka zobrazí na obrazovce jako nahého, vyvolává bouřlivé diskuse. A to nejen ve světě, kde se postupně stává součástí bezpečnostních kontrol, ale i v České republice. Lze přesto předpokládat, že zůstává jen otázkou času, kdy budou tyto přístroje nasazeny i na letištích v České republice. Jakou má toto zařízení výhodu oproti běžným rámovým rentgenům je zřejmé. Dnes běžně používané přístroje jsou založeny na detekci kovů. Ale to už je v současné době nedostačující a tento stav může představovat bezpečnostní riziko. Pokud bude mít osoba na těle schovanou zbraň vyrobenou třeba z keramických materiálů, z pevných plastů nebo ze skla, rámový detektor kovů ji nezjistí. To

samé se týká výbušnin nebo radioaktivního materiálu. Zde jsou současné detektory také neúčinné.

Věřím, že se mi touto prací podařilo nastínit problematiku ochrany civilní letecké dopravy. Práce naplnila sjednocením a vysvětlením popsané problematiky cíle, které byly vytyčeny na počátku, a tím umožnila základní orientaci v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

12. Seznam použitých zdrojů

12.1. Knižní publikace

1. SWEET, Kathleen M: Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns. New Jersey: Pearson Education, 2004
2. KOVERDYNSKÝ, Bohdan: Bezpečnost civilního letectví, Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007
3. KOVERDYNSKÝ, Bohdan: Protiprávní činy v československém civilním letectví 1945 - 1992, Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2010
4. INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ORGANIZATION. Security manual: 3rd Edition. Effective 1. January 2003. Montreal – Geneva, 2003
5. INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference – 6th Edition – (Doc 8973-RESTRICTED). Montreal, 2002
6. KURŽEJA, J. a kol.: Cizinecká a pohraniční policie I, Praha, PA ČR 2002
7. MINISTERSTVO DOPRAVY: Předpis Bezpečnost – ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy (L 17)
8. MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE PRO CIVILNÍ LETECTVÍ: Předpis Usnadňování – Příloha 9 k úmluvě o mezinárodním civilním letectví
9. NOVOTNÝ, F a kol.: Trestní zákoník 2010, Praha: Eurounion Praha s.r.o. 2010. 838 s. ISBN 978-80-7317-084-4

12.2. Právní předpisy

1. Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ve znění pozdějších předpisů
2. Zákon č. 325/1999 Sb., o azylu ve znění pozdějších předpisů

3. Zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic ČR a o změně některých ve znění pozdějších předpisů
4. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
5. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů
6. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii české republiky
7. Zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic
8. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích
10. Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců
11. Zákon č. 240/2000 Sb., krizový zákon
12. NBP Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví ČR před protiprávními činy

12.3. Internetové zdroje

1. Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky ve znění pozdějších předpisů. [online]. Citováno dne 1. září 2011. Dostupné na: <<http://www.zakonycr.cz/seznamy/224-2011-Sb-uplne-zneni-zakona-c-3261999-sb-o-pobytu-cizincu-na-uzemi-ceske-republiky-a-o-zmene-nekterych-zakonu-jak-vyplyva-z-pozdejsich-zmen.html>>.
2. Ministerstvo vnitra [online]. Citováno dne 1. září 2011. Dostupné na: <<http://www.mvcr.cz>>.
3. Policie České republiky. [on-line]. Citováno dne 11. září 2011. Dostupné na: <<http://www.policie.cz>>.
4. Ministerstvo dopravy. [on-line]. Citováno dne 11. září 2011. Dostupné na: <<http://www.mdcz.cz>>.
5. Ministerstvo obrany. [on-line]. Citováno dne 12. září 2011. Dostupné na: <<http://www.army.cz>>.

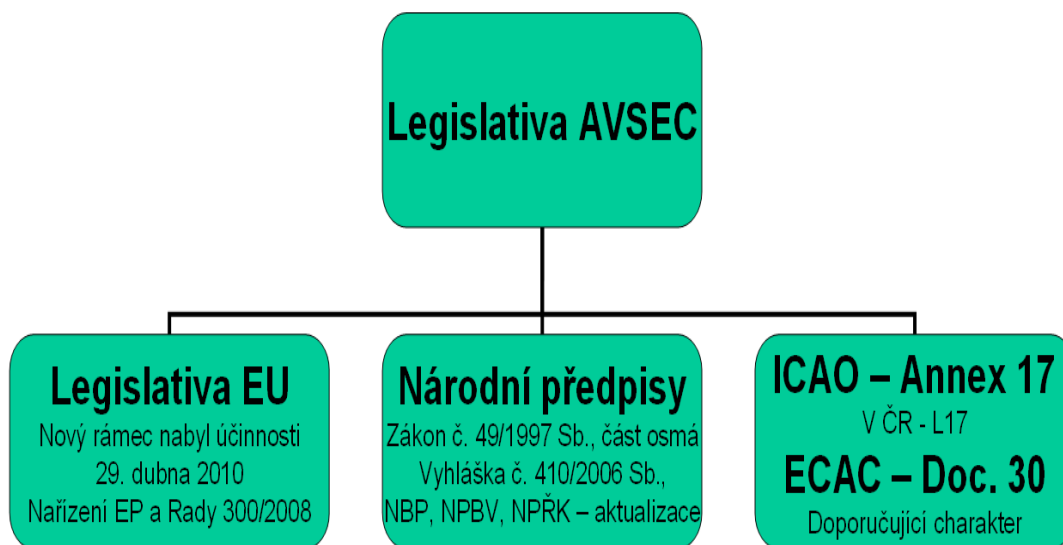
6. Letiště Praha s.p. [on-line]. Citováno dne 16. září 2011. Dostupné na:
<<http://www.prg.aero/cs/>>.

7. Wikipedie [on-line]. Citováno dne 23. listopadu 2011. Dostupné na:
<http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD_strana>.

13. Přílohy

Příloha č. 1

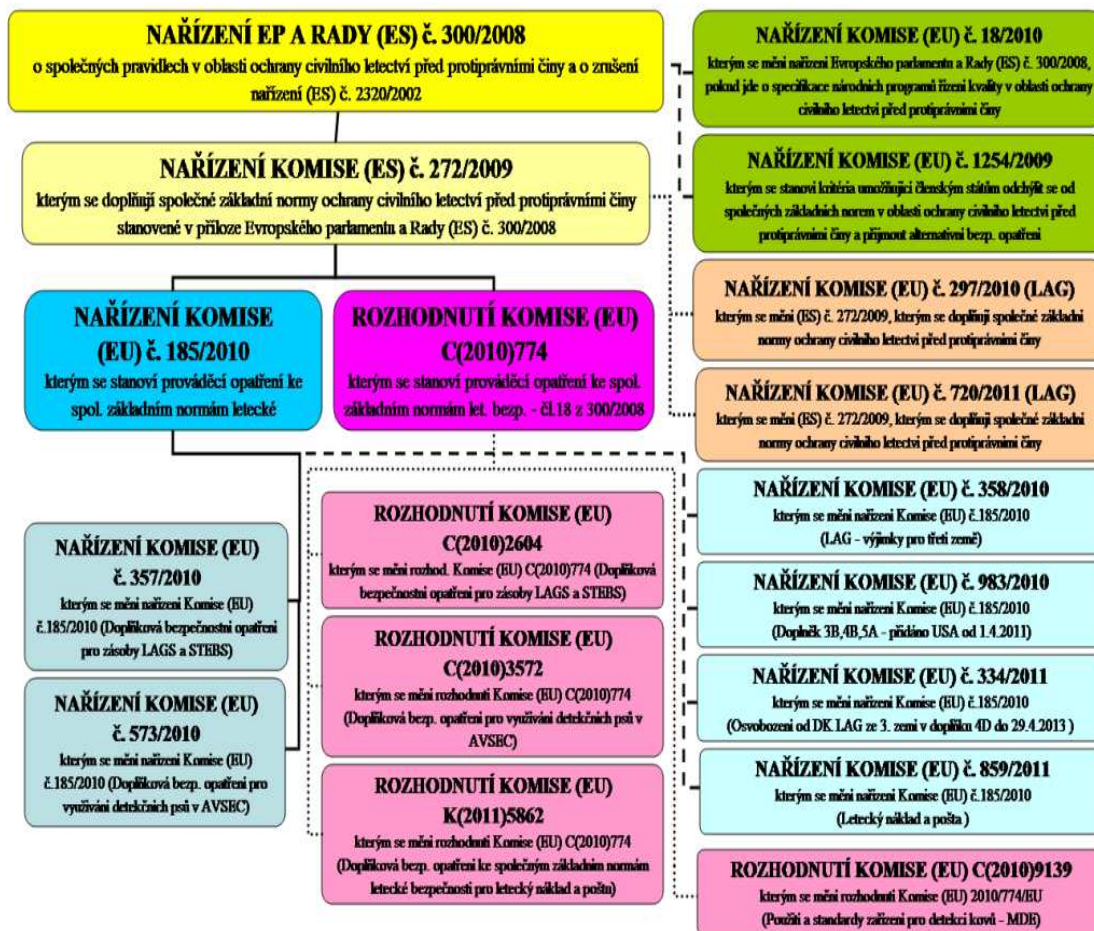
Obecné schéma legislativy k ochraně civilního letectví



- **Předpisy, dokumenty volně dostupné veřejnosti – LIS, EUDOC**
 - veřejná část NBP, NPBV, NPŘK
 - EU – Nařízení EP a Rady 300/2008, Nařízení Komise (EU) 185/2010
- **Předpisy, dokumenty utajované – poskytnuté pouze na principu „potřeby znát“**
 - utajovaná část NBP
 - EU – Rozhodnutí Komise K(2010)774

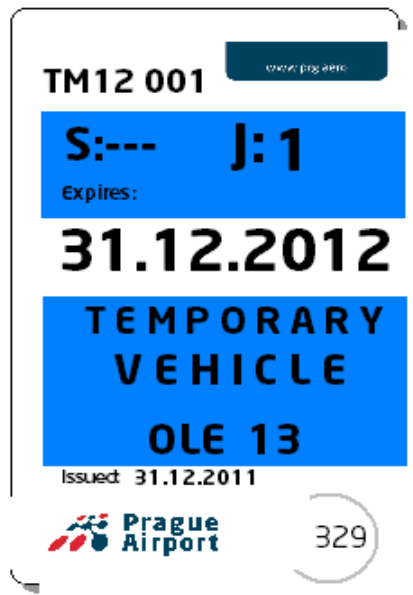
Příloha č. 2

Schéma EU legislativy s účinností od 29. dubna 2011 (aktualizace k 6. 9. 2011)



Příloha č. 3

Vzory vjezdových povolení do areálu letiště Praha Ruzyně





Příloha č. 4

Vzory osobních identifikačních průkazů zaměstnanců letiště Praha Ruzyně



