

**Česká zemědělská univerzita v Praze
Fakulta provozně - ekonomická
Katedra práva**



**Bezpečnost leteckého provozu v právní úpravě a
praxi ČR**

Diplomová práce

**Vedoucí práce: Mgr. Ivana Hájková
Autor práce: Libor Pícka**

© 2011 ČZU v Praze

"When once you have tasted flight, you will forever walk the earth with your eyes turned skyward, for there you have been, and there you will always long to return."

Leonardo da Vinci

„Pokud jste jednou zkusili letět, budete už navždy chodit po zemi s očima vzhůru k nebi, protože tam jste byli, a tam se vždy budete vracet.“

Leonardo da Vinci

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Libor Pícka

obor Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Jičín

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Bezpečnost leteckého provozu v právní úpravě a
praxi ČR**

Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Přehled platné právní úpravy
4. Bezpečnost leteckého provozu v podmínkách konkrétního subjektu
5. Poznatky a jejich vyhodnocení
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:


Navrhovaná literatura:

1. Letecká psychofyziologie - Lidská výkonnost a omezení, Doc. MUDr. Jiří Šulc, CSc. a spolupracovníci, 56 stran, černobílý tisk, ISBN: 80-86522-05-9
2. Svět letecké dopravy, Ing. Jiří Průša a kol., Praha 2007, 316 stran, barevný výtisk, vyd. Galileo CEE Service ČR s.r.o., ISBN 978-80-239-9206-9
- 3.

- Mezinárodní úmluvy o civilním letectví: Chicagská, Varšavská, Montrealská, Tokijská, Haagská, Ženevská, Římská
- zák. č. 49/1997 Sb. o civilním letectví
- zák. č. 140/1961 Sb. - trestní zákon (§95, §180 a, b, c)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Ivana Hájková**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011


.....
Vedoucí katedry




.....
Děkan

V Praze dne: 3. 2. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Bezpečnost leteckého provozu v právní úpravě a praxi ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucí 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. března 2011

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. Ivaně HÁJKOVÉ za její cenné rady a podnětné připomínky při vedení mé diplomové práce.

*Bezpečnost leteckého provozu v právní úpravě a
praxi ČR*

*Air – traffic safety in legal regulations and
practice in the Czech Republic*

Souhrn:

Tato diplomová práce se zabývá především nastíněním problematiky právní úpravy bezpečnosti leteckého provozu v ČR, ale i v mezinárodním kontextu, zejména pak jejím těžištěm spočívajícím v zákoně o civilním letectví, mezinárodních smlouvách, nařízeních, předpisech a dalších normách upravujících danou problematiku. Součástí je rovněž rozbor právní úpravy leteckého práva obsaženého v právu Evropského společenství a jejího vlivu na právo a implementaci do práva vnitrostátního a úvahy nad právní úpravou de lege ferenda. Praktická část práce je zaměřena na zmapování bezpečnostní situace subjektu mezinárodního letiště Praha - Ruzyně včetně popisu použití bezpečnostních systémů a vybraných technických prostředků odbavovacího procesu cestujících a jejich zavazadel, a postihuje rovněž v otázkách právních norem zřizování, organizaci, činnost a řízení letiště. Autor do praktické části také začlenil popis a hodnocení úrovně zajištění provádění bezpečnostních kontrol na vybraných mezinárodních letištích prostřednictvím za pomoci dostupných technických prostředků a stupeň úrovně profesionality bezpečnostního personálu.

Klíčová slova: letecké právo, mezinárodní smlouva, bezpečnost leteckého provozu, protiprávní čin, bezpečnostní systémy, technické prostředky.

Summary:

This thesis mainly deals with the legislation outlining the issues of air safety in this country but also in an international context, especially its focus grounded in the law on civil aviation, international treaties, regulations, codes and other standards on the issue. It also includes an analysis of aviation law rules contained in European Community law and its impact on law and implementation into national law applicable to a consideration of law de lege ferenda. The practical part is focused on mapping the security situation in the body of an international airport Prague - Ruzyně including a description of the use of safety systems and selected technical means of check-in process, passengers and their baggage, and also affects the legal issues of setting standards, organization, operation and management of the airport. By the practical part of the incorporate the description and evaluation of the level to ensure implementation of security controls at selected international airports by using technical means available and the degree level of professionalism of security ground staff.

Keywords: aviation law, international contract, air traffic security, act of unlawful interference, security systems, technical instruments.

Obsah

1. Úvod.....	7
2. Cíl práce a metodika.....	8
3. Přehled platné právní úpravy.....	10
3. 1. Stručná historie vývoje právní úpravy v letecké dopravě.....	11
3. 2. Základní principy leteckého práva.....	13
3. 3. Prameny leteckého práva.....	16
3.3.1. Prameny vnitrostátního práva.....	18
3.3.1.1. Letecký zákon.....	18
3.3.1.2. Ostatní vnitrostátní právní předpisy.....	20
3. 4. Mezinárodní úmluvy v leteckém provozu.....	23
3.4.1. Chicagská smlouva.....	23
3.4.1.1. Mezinárodní letecké organizace	26
3.4.2. Tokijská úmluva.....	33
3.4.3. Haagská úmluva.....	37
3.4.4. Montrealská úmluva.....	40
3.4.4.1. Montrealský protokol.....	41
3.4.4.2. Úmluva o značení plastických tržavin za účelem detekce.....	42
3.5. Evropské právo.....	42
3.5.1. Primární prameny leteckého práva Evropské Unie.....	43
3.5.2. Sekundární prameny leteckého práva Evropské Unie.....	43
3.5.3. Právo Evropského společenství na úseku ochrany před protiprávními činy.....	44
3.6. Právní předpisy v oblasti ochrany před protiprávními činy.....	46
3.6.1. Právní předpisy v oblasti bezpečnosti leteckého provozu a jejich reflexe v českém právním řádu.....	47
3.7. Statistika protiprávních činů.....	51

4. Bezpečnost leteckého provozu v podmínkách konkrétního subjektu ..54	
4.1. Letiště Praha – základní informace o subjektu.....	54
4.2. Letiště – pojem a jeho právní status.....	55
4.2.1. Právní předpisy upravující subjekt letiště.....	56
4.2.1.1. Právní předpisy pro bezpečnost odbavovacího procesu na letišti Ruzyně.....	58
4.2.2. Další bezpečnostní programy upravující letištní provoz.....	60
4.3. Bezpečnostní systémy odbavovacího procesu letiště.....	62
4.3.1. Odbavovací proces cestujících a jejich příručních zavazadel.....	63
4.3.1.1. Nově zavedená bezpečnostní pravidla EU.....	66
4.3.1.2. Zvláštní bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel na linkách do USA	68
4.3.2. Bezpečnostní kontrola cestujících a jejich příručních zavazadel.....	70
4.3.2.1. Další rozdělení bezpečnostních kontrol dle jejich rozmístění.....	73
4.3.3. Technické prostředky bezpečnostní kontroly na letišti.....	74
4.3.3.1. Bezpečnostní rentgeny.....	76
4.4. Hodnocení úrovně bezpečnostních kontrol na vybraných mezinárodních letištích	81
5. Poznatky a jejich vyhodnocení	84
6. Závěr	88
Resumé.....	90
7. Seznam použitých zdrojů	91
7.1. Použité výrazy a zkratky.....	97
8. Přílohy	

Seznam příloh:

Příloha č. 1

Graf č. 2 – počet jednotlivých druhů protiprávních činů v letech 1989 - 2009

Příloha č. 2

Graf č. 3 – počet zraněných a usmrcených osob při leteckých protiprávních činech v letech 1989 - 2009

Příloha č. 3

Annual Report of the Council 2009 - originál statistických údajů ICAO 1989 - 2009

Příloha č. 4

The World of Air Transport in 2009 - originál statistických údajů ICAO 1989 - 2009

Příloha č. 5

Obr. č. 7 - RTG zobrazení NVS v obuvi

Příloha č. 6

Nová bezpečnostní pravidla EU

Příloha č. 7

Nařízení komise EU č. 297/2010 – společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy (přeprava kapalin, aerosolů a gelů)

Příloha č. 8

Zákon č. 407/2010 Sb. o civilním letectví

Příloha č. 9

Letecký předpis L17

1. Úvod

Hospodářský vývoj podporovaný politickými a ekonomickými změnami, směřujícími k celosvětové globalizaci produkce zboží, doprovází také globalizace dopravní infrastruktury. Nelze však vyvrátit tu skutečnost, že s rozvojem společnosti a zařazením České republiky do struktur Severoatlantické aliance a potažmo i Evropské unie, současně s rozvojem techniky a obchodu, se také Česká republika stala vzhledem ke své geografické poloze dopravní křižovatkou spojující východ a západ, s čímž úzce souvisí také letecká doprava. Složitost dnešního světa a zkracování vzdáleností mezi „světy rozdílných kultur“ přináší společnosti rozmanité typy ohrožení plynoucích z různých protiprávních činů. Obzvláště známé jsou svou aktuálností fenomény terorismu, extremismu, organizované kriminality a pochopitelně i mnohé další. Protože jedním z nejdůležitějších cílů společnosti je zajistit bezpečnost obyvatel, souvisí s tím i zajištění bezpečnosti leteckého provozu, kterým se zabývám v této diplomové práci. Tohoto zajištění bezpečnosti v letecké dopravě lze především dosáhnout kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků.

V souvislosti s leteckým provozem vzniká celá řada společenských vztahů. Letectví se objevilo v době, kdy již existovalo právo, funkční celospolečenský regulativní systém, a záhy právo rozšířilo pole své působnosti i do této oblasti. Především poté s rozvojem letectví na počátku 20. století právo začalo regulovat celou řadu aspektů leteckého provozu a rozvíjet se počal také nový soubor právních zásad a pravidel upravujících užívání vzdušného prostoru, letecké právo¹.

Jednotlivé kapitoly diplomové práce se samozřejmě primárně zabývají úpravou z hlediska práv a povinností států v mezinárodním leteckém provozu, ovšem pro její úplnost jsem však místy zařadil i návaznost a úpravu vyplývající z českého právního řádu.

¹ „Letecké právo je soubor právních zásad a pravidel upravujících užívání vzdušného prostoru státy, mezinárodními organizacemi, jakož i soukromými osobami a společnostmi pro účely letectví. Spolu se zásadami obecného mezinárodního práva je tvoří: mezinárodní mnohostranné smlouvy, ...; letecké zákony jednotlivých států; dohody mezi státy a leteckými společnostmi; kontrakty mezi leteckými společnostmi.“ (Madar, Z. a kol. Slovník českého práva. s. 630.)

Z hlediska **bezpečnosti leteckého provozu** a v souvislosti s teroristickými útoky z 11. září 2001 v New Yorku a Washingtonu bylo zcela nezbytné začlenit do diplomové práce i část pojednávající o mezinárodní úpravě potírání nezákonných činů v civilním letectví, protože s problematikou leteckého provozu a jeho právní úpravou úzce souvisí. Cílem této části práce je analýza základních mezinárodních úmluv upravujících problematiku potírání protiprávních zásahů do civilní letecké dopravy a režim vzdušného prostoru při mimořádných situacích.

S ohledem na mnohé provozní a technické aspekty ovlivňující právní úpravu mezinárodního civilního letectví a bezpečnosti leteckého provozu je podle mého názoru důležité a koncepčně vhodné začlenit do diplomové práce také část zabývající se bezpečností a řádným chodem letiště jako subjektu právních vztahů, bezpečnostním kontrolám osob a jejich příručních zavazadel, a rovněž vybraným technickým prostředkům pro provádění těchto kontrol, kdy v daném případě bude věnována zvláštní pozornost zejména mezinárodnímu a našemu centrálnímu letišti Praha - Ruzyně.

Vzhledem k tomu, že tato tematika má v rámci jednotlivých právních odvětví interdisciplinární charakter, je proto nezbytné použít celou řadu poznatků z právních disciplín vnitrostátního práva, veřejnoprávního, soukromého a mezinárodního práva veřejného. Můžeme se také tudíž setkat s různými druhy právní regulace, a to i bez ohledu na vývoj společnosti v obecné rovině.

Ještě bych rád poznamenal, že tato diplomová práce je orientována zejména na problematiku civilního leteckého provozu, vojenské letectví, i přesto, že se řídí podobnou, stejnou či speciální právní úpravou je zde zmiňováno pouze okrajově.

Závěrem práce shrnuji získané poznatky a nastiňuji možný směr budoucího vývoje spolu s vlastními názory a návrhy. Na úplném konci práce pak zveřejňuji seznam použitých pramenů a literatury a přikládám přílohy.

2. Cíl práce a metodika

Prvotním cílem této práce bylo nastínění problematiky právní úpravy bezpečnosti leteckého provozu v ČR, ale i v mezinárodním kontextu, zejména pak jejího těžiště nacházejícího se „v zákoně o civilním letectví“, mezinárodních smlouvách, nařízeních, předpisech a dalších normách upravujících danou problematiku. Dalším cílem bylo

porovnání nynější platné právní úpravy „leteckého práva“ s právní úpravou platící v jednotlivých etapách jeho vývoje, principů a pramenů stávající legislativy, rovněž také rozbor právní úpravy leteckého práva obsaženého v právu Evropského společenství a jejího vlivu na právo a implementaci do práva vnitrostátního, a to i se zaměřením na všechna úskalí při aplikaci tohoto práva v praxi, jakož i úvahy nad právní úpravou de lege lata.

V této souvislosti pak dalším cílem diplomové práce bylo zmapovat statistickými údaji o protiprávních činech spáchaných v letecké dopravě úroveň bezpečnosti letového provozu v globálním měřítku.

Dalším cílem práce bylo dle jejího zadání zmapovat bezpečnostní situaci na mezinárodním letišti Praha - Ruzyně včetně použití bezpečnostních systémů odbavovacího procesu cestujících a jejich zavazadel, a rovněž v otázkách právních norem postihnout zřizování, organizaci, činnost a řízení letiště.

V praktické části práce bylo rovněž cílem zhodnotit úroveň zajištění provádění bezpečnostních kontrol na vybraných mezinárodních letištích prostřednictvím dostupných technických prostředků a stupeň přístupu profesionálně vyškoleného personálu.

V neposlední řadě bych rád zmínil cíl, kterým bylo historicky postihnout vývoj právní úpravy leteckého provozu od počátků letectví do současnosti, včetně cílů a poslání mezinárodních organizací, úřadů a agentur, které mají co dočinění s bezpečností leteckého provozu.

Tato diplomová práce je aktuální k 15. březnu 2011.²

Metodika

Vzhledem k obsáhlosti uvedené problematiky, jejího neustálého vývoje a změn, bylo především nutno ujasnit si a vymezit daný problém a poté se zaměřit na vyhledávání různých historických i současných právních pramenů týkajících se právní úpravy

² k 1. únoru 2011 nabyl účinnosti zák. č. 407/2010 Sb. z 9. prosince 2010, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, který zavádí do právní praxe některá nová ustanovení a mění nebo ruší ustanovení původní. Toto nové paragrafové znění však již není v této diplomové práci dále zmiňováno a analyzováno. Nové paragrafové znění – viz příloha č. 8 této práce.

bezpečnosti letového provozu v ČR. Z těchto důvodů jsem použil následující metodologické postupy:

1. **Ujasnění a vymezení** daného problému, vyhledání souvisejících právních norem a předpisů
2. **Deskripce** právních norem, dokumentů a předpisů, v souvislosti s tím také popis situace na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně
3. **Analýza** a studium vybraných právních produktů, článků a výkladových stanovisek, následná konzultace jednotlivých právních norem s odborníky z řad zaměstnanců Letiště Praha a.s., Českých aerolinií a.s., Policie České republiky a Ministerstva vnitra ČR na dané téma a vyhodnocení jejich postojů a stanovisek
4. **Komparace** shromážděných údajů a jejich zapracování do kontextu práce
5. **Syntéza** všech zjištěných poznatků a podání ucelených validních informací

3. Přehled platné právní úpravy

Při standardní právní regulaci vztahů vznikajících v oblasti leteckého provozu je zapotřebí v první řadě vzít v úvahu mezinárodně právní rozměr. Toto mezinárodně právní určení vystupuje do popředí vzhledem k mezinárodnímu charakteru leteckého provozu a civilního letectví jako takového a to zvláště pak pro Českou republiku. Soubor právních norem, které upravují právní vztahy v mezinárodním civilním letectví, a které jsou zakotveny v mezinárodních smlouvách nebo mají oporu v mezinárodním obyčeji, jsou také nazývány mezinárodním leteckým právem veřejným. Nicméně pokud však tyto normy upravují vztahy mezi subjekty soukromého práva, které obsahují mezinárodní prvek, lze hovořit o mezinárodním leteckém právu soukromém. Mezinárodní letecké právo soukromé je soubor právních norem, které se uplatňují ve vztazích mezi soukromými fyzickými a právnickými osobami, které jsou zapojené do užívání civilního letectví.³ J. Malenovský ve své definici mezinárodního práva akcentoval jeho poslání jako „soubor

³ Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. *An Introduction to Air Law*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2006, eight revised edition, s. 4.

právních norem, které zajišťují mírovou existenci a plynulý vývoj mezinárodního společenství.“⁴

V leteckém právu se výrazně projevuje tendence **unifikace**, která je zejména dána charakterem civilní letecké dopravy jako dopravy mezinárodní. K následné transformaci mezinárodních právní úpravy do vnitrostátních právních předpisů dochází až následně. Ovšem to vůbec neznamená, že by vnitrostátní právo bylo tímto způsobem dehonestováno na nižší úroveň, neboť v právních řádech suveréních států dochází k vývoji v závislosti na politické a ekonomické situaci. Vnitrostátní české právní normy z oblasti civilního letectví jsou z úpravy mezinárodní, event. evropské odvozené, v zájmu unifikace a harmonizace ji do značné míry přebírají, event. ji přetváří na vnitrostátní podmínky.⁵

3.1. Stručná historie vývoje právní úpravy v letecké dopravě

Snaha lidstva vzlétnout po vzoru ptáků sahá podle čínských a perských legend až do 2. tisíciletí př. n. l. Na evropském kontinentě je nejznámější řecká legenda o Ikarovi, která se datuje do 7. století př. n. l. Soustavně se možností letu zabýval jako první Leonardo da Vinci (1452 - 1519), který své poznatky shrnul do poznámek *Kodex ptačího letu* a mnoha konstrukčních náčrtků. Neúspěchy s napodobením ptačího letu vedly k tomu, že lidé začali vzdušný prostor dobývat balóny. V roce 1783 se vznesl nedaleko Paříže první balón s lidskou posádkou k asi 25 minutovému letu.

Průkopníky české letecké tradice se stali v roce 1909 ing. Jan Kašpar (1883-1927) a jeho bratranec Evžen Čihák (1885-1927). První samostatný přelet podnikl Jan Kašpar 12. května 1911 z Pardubic do Prahy a první let s cestujícím uskutečnil v prosinci téhož roku z Mělníka do Prahy-Chuchle. Na počátku války v roce 1914 dosáhly letecké rekordy rychlosti 208,85 km/hod. a výšky 6120 metrů. Nevyužité zásoby vojenských letadel a vojenští piloti našli v roce 1918 uplatnění v rodící se letecké dopravě.⁶

Vývoj právní úpravy leteckého provozu zaznamenal pokrok rok po ukončení první světové války, kdy byla roku 1919 svolána do Paříže konference, na které byly projednány

⁴ Malenovský, J. *Mezinárodní právo veřejné: jeho obecná část a poměr k vnitrostátnímu právu, zvláště k právu českému*. 4. opr. a dopl. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2004, s. 15.

⁵ Viz §1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, dále Důvodová zpráva k zákonu č. 49/1997 Sb.

⁶ Průša, J. a kol. (2007). *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., s.26

otázky právního režimu vzdušného prostoru a letů nad územím cizího státu, což bylo základní ideou a jedním hlavních důvodů pro svolání konference. Tato konference byla zakončena přijetím Úmluvy o úpravě letectví. Tzv. **Pařížská úmluva** na základě čl. 34 vytvořila Mezinárodní komisi pro civilní letectví, která měla pravomoc řešit otázky aplikace úmluvy a provádět změny v jejích technických přílohách. V čl. 1 Pařížské úmluvy bylo stanoveno, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad svým územím. V důsledku izolované politiky USA,⁷ se této úmluvě nepodařilo získat universální podporu všech států. Jeho ustanovení přesto implementovaly do textů dalších mezinárodních smluv založených na regionální bázi, jako je např. **Iberoamerická úmluva** z roku 1926 (známá jako **Madridská úmluva**)⁸ nebo **Panamerická úmluva o komerčním letectví** z roku 1928 (známá také jako **Havanská úmluva**).⁹ Mezinárodně-právní úprava civilního letectví se tak stala značně nepřehlednou a roztržitou.

Na základě Pařížské úmluvy ČSR vydala svůj první letecký zákon č. 172/1925 Sb. a po novelizaci dále pak č. 48/1930 Sb., kde byla mimo jiné upravena odpovědnost za škody vzniklé provozem letadla a zavedeno povinné pojištění proti následkům této odpovědnosti. V této souvislosti také zmocnil vládu k vydání leteckých předpisů pro vlastní leteckou činnost a provoz. Tento mezinárodně právní dokument se stal prvním svého druhu, který položil základy mezinárodního leteckého práva. Dalším z důležitých aspektů, který vyvstal do povědomí ve 20. letech minulého století byla otázka odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím, jejich právním nástupcům, odesílatelům či příjemcům zboží za škodu, která může být způsobena v důsledku letecké přepravy. Na základě této dosud nezodpovězené otázky byla dne 12. října 1929 podepsána ve Varšavě *Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě*, tzv. *Varšavská úmluva*. Tato úmluva byla později upravena tzv. Haagským protokolem podepsaným v Haagu 29. září 1955. Oba tyto dokumenty byly novelizovány dalším smluvním dokumentem podepsaným v Montrealu 28. května 1999, tzv. Montrealskou úmluvou. Problematiku sjednocení některých pravidel o náhradě škody způsobené třetím osobám nebo majetku na zemi cizími letadly řešila Úmluva, která byla sepsána v Římě roku 1933. V neposlední řadě pak byla

⁷ USA odmítli ratifikovat úmluvu, protože vlastní text a dodatky měli odlišný režim novelizace, avšak stejnou právní sílu, tzn. že v případě změny dodatků, ke kterým byla oprávněná Komise, neměli státy takový vliv, jako v případě změny textu úmluvy, který se měnil v rámci konference smluvních stran

⁸ byla přijata jako výraz neshody Španělska se Společenstvím národů na Ibero-americkém leteckém kongrese, nikdy však nevstoupil v platnost

⁹ na rozdíl od Pařížské úmluvy neobsahoval žádné technické dodatky

v Bruselu roku 1938 podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel týkajících se pomoci a záchrany letadel nebo letadly na moři.

Jednou z nejdůležitějších úmluv v mezinárodním civilním letectví byla tzv. *Chicagská úmluva* podepsána 7. prosince 1944 v Chicagu. Jak uvádí Tihon (2007)¹⁰, tato úmluva má univerzální charakter a tedy pravidla v ní obsažená mají charakter mezinárodního obyčeje a tím tak nepřímo zavazují i ty státy, které se doposud nestaly jejími stranami. Jedním z uzavírajících tuto smlouvu byla i tehdejší exilová Československá vláda. Tato úmluva také obsahuje statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a tuto zakládá. Provázanost Chicagské úmluvy a této organizace je dále posílena tím, že mezi její oprávnění patří i vydávání annexů (příloh) k Chicagské úmluvě, kterými se konkretizují a rozvádějí její jednotlivá ustanovení. Jedná se o tzv. standardy a doporučení. Organizace vydává i další dokumenty s nižším stupněm závaznosti.

3.2. Základní principy leteckého práva

Závislost vnitrostátního leteckého práva na právu mezinárodním, zejména pak v oblasti technických a organizačních norem, je mnohem výraznější než jeho závislost na jiných odvětvích vnitrostátního práva, takže je třeba hledat základní principy leteckého práva především v oblasti práva mezinárodního, a to zejména práva veřejného. Respektování těchto principů je obecně závazné pro všechny státy bez výjimky nezávisle na zvláštностech jejich politického zřízení.¹¹

Obecně uznávané principy mezinárodního práva lze najít zejména v Chartě Organizace spojených národů a můžeme sem zařadit zejména:

- **princip svrchované rovnosti** všech států,
- princip **řešení** mezinárodních sporů **pokojnými prostředky**,
- princip **poctivého plnění** mezinárodně-právních závazků,
- princip **nevměšování se do věcí**, které podstatně patří do vnitřní pravomoci kteréhokoliv státu,

¹⁰ Tihon, L.: Civilní letectví [diplomová práce], Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Vedoucí diplomové práce: JUDr. Petr Kolman, Ph.D., s. 7-8

¹¹ Čapek J., Klíma R., Zbiralová J.: Civilní letectví ve světě práva, Lexis Nexis, Praha, 2005, s.19

- princip **zřeknutí se v mezinárodních stycích hrozby silou** nebo použití síly proti územní celistvosti nebo politické nezávislosti kteréhokoliv státu, jakož i jiným způsobem,

Základním principem mezinárodního leteckého práva, nejdůležitějším svým významem i obsahem, **je princip úplné a výlučné suverenity státu nad vzdušným prostorem nacházejícím se nad jeho územím.** Tento princip určuje obsah několika dalších norem, které vznikají v souvislosti s využíváním vzdušného prostoru pro účely mezinárodní letecké dopravy. Suverenita nad vzdušným prostorem je integrální součástí státní suverenity. To lze vysvětlit následovně, že obecný znak státní suverenity (svrchovaná moc na celém státním území a její nezávislost v mezinárodních vztazích) se vztahuje i na vzdušný prostor nad státním územím. Naprosto markantním znakem státní suverenity nad jeho vzdušným prostorem je ukotvení tohoto principu ve vnitrostátním právu.

V důsledku své suverenity uplatňuje stát množství svých práv, která můžeme rozdělit na tři skupiny:

- 1) práva, jež mají vztah k úpravě letového provozu nad státním územím,
- 2) práva, která se vztahují k úpravě komerční činnosti leteckých společností působících na území daného státu,
- 3) práva, jež mají konkrétní vztah k výkonu administrativní, občanskoprávní a jiné pravomoci (jurisdikci) státu vztahujícím se k letadlům a jejich posádkám, jakož i k cestujícím, zboží a poště na jejich palubě.

Mezi další základní principy mezinárodního leteckého práva patří dále princip **zajištění bezpečnosti mezinárodního civilního letectví.**

Stále narůstající role civilního letectví v mezinárodní dopravě, vzestup intenzity letového provozu ve vzdušných prostorech suverénních států, a potažmo i prudký rozvoj letecké techniky vyžadují, aby otázkám mezinárodněprávního zajištění bezpečnosti civilního letectví byla věnována zvláštní pozornost.

Tento problém lze rozčlenit na dvě individuálně samostatné, nicméně i vzájemně propojené otázky. První z nich je nutnost zajištění technicky spolehlivého provozu letecké techniky jako takové, současně s bezpečným řízením toku letového provozu – tzv. *safety*. Tato „technická“ část bude řešena v rámci diplomové práce zcela okrajově. Druhou oblastí bezpečnosti jako principu mezinárodního leteckého práva jsou velmi specifické právní aspekty boje s nezákonnými činy proti civilnímu letectví, ohrožující jeho bezpečnost – tzv. *security*. Tato část je jedna z klíčových a páteřních a je řešena v samostatné kapitole této práce.

V Chicagské úmluvě se pojem „bezpečnost“ vyskytuje na mnoha místech. Tento termín si lze vykládat v užším slova smyslu. Příkladem toho může být ustanovení článku 3 písm. d, kde se smluvní státy zavazují, že při vydávání předpisů pro svá státní letadla, budou náležitě dbát na bezpečnost létání civilních letadel. V širším slova smyslu lze pojem „bezpečnost“ hledat a nalézt v preambuli úmluvy, kde jedním z hledaných cílů společného úsilí smluvních stran je bezpečný a pořádaný vývoj na úseku mezinárodního civilního letectví, které může značně přispět k vytvoření a zachování přátelství a porozumění mezi národy.

Zásada svobody létání v mezinárodním vzdušném prostoru je další, která podle současného mezinárodního práva otevírá vzdušný prostor nad volným mořem a nad mezinárodními mořskými průlivy pro lety letadel všech států. Svoboda létání nad volným mořem je nedílnou součástí principů mezinárodního práva – principu svobody volného moře. Každý stát, pobřežní i nepobřežní, má právo na uskutečnění letů civilních i vojenských letadel v tomto vzdušném prostoru, neplatí to však bez omezení. Příslušný stát při jeho využívání nesmí porušovat práva, která vyplývají z této zásady druhým státům a zároveň nesmí porušovat jiné obecně uznávané zásady mezinárodního práva. V Ženevské úmluvě (1958) o volném moři a stejně tak i v Úmluvě OSN o mořském právu (1982) je stanoveno, že svoboda volného moře zahrnuje i svobodu létání nad volným mořem.¹²

Vzdušným prostorem¹³ je „*prostor nad státním suchozemským územím a vnitřními i pobřežními vodami. Sahá pod okraj spodní hranice kosmického prostoru. Ta však zatím nebyla státy smluvně přesně stanovena. Nicméně se v dosavadní praxi států za kosmický*

¹² čl. 2 písm. 4) Ženevské úmluvy o volném moři (1958), čl. 87 odst. 1 b) Úmluvy OSN o mořském právu, (1982)

¹³ Potočný, M., Ondřej, J., Mezinárodní právo veřejné. Zvláštní část (5., doplněné a rozšířené vydání), Praha: C. H. Beck, 2003, s. 143

prostor považuje prostor, který začíná 100 km od povrchu Země. V této vzdálenosti se totiž nacházejí nejnižší dráhy kosmických družic“.

Vzdušný prostor nad volným mořem je vyňat z pravomoci, kteréhokoliv státu. Nelze na něj rozšířit suverenitu jednoho nebo více států. Tento vzdušný prostor není a nemůže se stát součástí státního území. Žádný stát nemá právo bránit druhého státu ve využívání svobody létání nad volným mořem.¹⁴

3.3. Prameny leteckého práva

Jestliže se zaměříme na klasické vymezení, které vymezuje teorie práva, můžeme označit za prameny tohoto odvětví **právní normativní akty, právní obyčej, normativní smlouvy a soudní nebo správní precedenty**. Normativními právními akty jsou typické pro právo vnitrostátní, normativní smlouvy a právní obyčej jsou příznačné pro právo mezinárodní. Soudní nebo správní precedenty se vyskytují pouze výjimečně v anglosaském právu.

Základní podstata a účel leteckého provozu je mezinárodní a vnitrostátní přeprava osob, zboží a pošty (*v současnosti, pokud vezmeme v úvahu celkový objem reprezentuje mezinárodní letecká doprava asi 88% a doprava vnitrostátní asi 12%*). Z toho celkem logicky vyplývá, že základním pramenem mezinárodního leteckého práva je **mezinárodní smlouva**, čili dohoda mezi subjekty mezinárodního práva (např. mezi suverénními státy nebo mezinárodními vládními organizacemi), prostřednictvím níž se zakládají, mění nebo ruší jejich závazky podle mezinárodního práva. Mezinárodní letecké právo rozlišuje dále **smlouvy mnohostranné (multilaterální)**, kdy smluvní stranou je většina v současnosti existujících států. Klasickým příkladem mezinárodní mnohostranné smlouvy je Mezinárodní úmluva o civilním letectví z roku 1944 (Chicagská úmluva) nebo Úmluva o sjednocení některých pravidel v letecké dopravě (Varšavská úmluva 1929), k nimž do konce roku 2006 přistoupilo více než 90% států. Chicagská úmluva jako mezinárodní smluvní dokument je mimo jiné v další části diplomové práce analyzována z hlediska jejího obsahu a významu.

Dvoustranné (bilaterální) mezinárodní smlouvy zakládají konkrétní právní závazky mezi dvěma smluvními partnery, kdy typickým případem tohoto smluvního typu

¹⁴ Čapek J., Klíma R., Zbiralová J.: Civilní letectví ve světle práva, Lexis Nexis, Praha, 2005, s.24

v mezinárodním leteckém právu mohou být mezivládní letecké dohody, na jejichž základě se státy zavazují udělit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany k provozu na dohodnutých tratích a k výkonu obchodních práv na jejich určitých úsecích. Všechny tyto smlouvy jsou vzhledem k článku 10 Ústavy ČR součástí právního řádu za předpokladu, že jsou vyhlášeny, parlament k jejich ratifikaci dal souhlas a ČR je jimi vázána. Takto definované mezinárodní smlouvy, pokud stanoví něco jiného než zákon, jsou-li přímo uplatnitelné¹⁵, se užijí před ním.

Mezinárodní obyčej se nepovažuje za klasický pramen mezinárodního leteckého práva. V každém případě však existují právní normy mající charakter právního obyčeje, čili norem, kdy se státy ve svých vzájemných vztazích respektují, i přestože přitom nejsou vázány mezinárodní smlouvou. Obyčejové právní normy velmi často existují společně se smluvními normami analogického obsahu. Klasickým vzorem tohoto může být princip suverenity státu ve vzdušném prostoru, jež je stanoven přímo v článku 1 Chicagské úmluvy, a má tudíž explicitně smluvní charakter. Dané ustanovení je ovšem jen závazkem mezi smluvními státy Úmluvy, avšak státy, kteří zde smluvně participují, tento princip uznávají vůči všem ostatním, tedy i oproti státům, které k Úmluvě nepřistoupily. Jako příklad další obyčejové právní normy lze uvést:

1. zachování primární jurisdikce států vůči letadlům, která jsou zapsána v jeho leteckém rejstříku, a to i za hranicemi určitého státu,
2. povinnost k zajištění asistence a veškeré pomoci letadlům, jež se nacházejí v tísní, včetně přiznání práva těmto letadlům vletět do vzdušného prostoru nad území cizího státu,
3. zajištění priority pro lety hlav států nebo delegací na vysoké úrovni při poskytování služeb řízení letového provozu(*tento obyčej bývá do jisté míry označován jako forma určité mezinárodní zdvořilosti*)

Pokud se jedná o četnost jejich výskytu, obecně lze říci, že v mezinárodním leteckém právu není mezinárodní obyčej příliš rozšířen. Konkrétně zmíněnými obyčeji je ČR vázána také proto, že došli kodifikace v mezinárodních smlouvách. To ovšem nemění nic na jejich charakteru obyčejových norem mezinárodního práva.

¹⁵ Příp. samo-vykonatelné (self-executing). Rozumí se: „formulovaná nikoli jako pokyn zákonodárci, nýbrž jako pokyn pro aplikaci mocí výkonnou a soudní. Tuto podmínku Ústava ČR nestanoví, rozumí se však z povahy věci.“ (Filip, J. Ústavní právo. s. 285.)

V souvislosti s neustálým rychlým rozvojem v technologické oblasti mezinárodního letového provozu vyžaduje tato oblast vzhledem k častým změnám tvorbu nových norem. Aby docházelo k jednotnému výkladu stanovisek jednotlivých států, bylo zapotřebí vytvořit jednotné procedury k určení standardů a doporučení. Z tohoto důvodu byla některým mezinárodním organizacím svěřena pravomoc vypracovat technické a organizační reglementy. Tyto reglementy jsou přijímány zvláště v rámci mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO. Jedná se o značné množství právních aktů unifikujících pravidla létání. Tyto právní akty mají různá označení a obsahují rozdílná pravidla. Tímto reglementům se detailněji dále věnuje kapitola určená pro rozbor ICAO (International Civil Aviation Organization). Tato organizace vydává i další dokumenty s nižším stupněm závaznosti.

3.3.1. Prameny vnitrostátního práva

V České republice mají pravomoc vydávat normativní, neboli obecně závazné právní akty, tyto státní orgány:

- parlament ČR
- ústřední orgány státní správy (např. vláda, ministerstva aj.)
- zastupitelstva územních samosprávných celků

3.3.1.1. Letecký zákon

Pokud jde o normativní akty Parlamentu ČR, jedná se v současné době o **zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví** a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Dále budu používat označení „letecký zákon“¹⁶.

¹⁶ Letecký zákon byl novelizován zákonem č. 189/1999 Sb., účinným od 1. listopadu 1999, zákonem č. 146/2000 Sb., účinným od 12. června 2000, zákonem č. 258/2002 Sb., účinným od 28. června 2002 (s výjimkou čl. I bodů 4, 8 a 9, účinnými od 1. ledna 2003), zákonem č.167/2004 Sb., účinným od 1. května 2004, zákonem č. 413/2005 Sb., účinným od 1. ledna 2006 (s výjimkou čl. XXII bodů 1 a 3, účinnými od 1. března 2006, a čl. LV bodů 2 až 8, účinnými od 1. ledna 2007), zákonem č. 186/2006 Sb., účinným od 11. května 2006, a zákonem č. 225/2006 Sb., účinným od 1. července 2006, **k 1. únoru 2011 nabyl účinnosti zák. č. 407/2010 Sb. z 9. prosince 2010, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, který zavádí do právní praxe některá nová ustanovení a mění nebo ruší ustanovení původní.**

Letecký zákon je základním českým právně normativním aktem upravujícím otázku civilního letectví. Vzhledem k tomu, že ČR je členem ICAO, vychází letecký zákon v řadě svých ustanovení z úpravy obsažené v Chicagské úmluvě, kterou aplikuje na vnitrostátní podmínky. Ve svých závěrečných ustanoveních zmocňuje letecký zákon Ministerstvo dopravy, aby k němu vydalo prováděcí právní předpis. Tímto předpisem je v současné době platná **vyhláška Ministerstva dopravy č. 108/1997**, kterou se provádí zákon o civilním letectví.¹⁷

Zákon o civilním letectví zapracovává také příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropských společenství upravuje ve věcech civilního letectví podmínky stavby a provozování letadla, podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť, podmínky pro letecké stavby, podmínky pro činnost leteckého personálu, podmínky využívání vzdušného prostoru, podmínky poskytování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých činností, rozsah a podmínky ochrany letectví, podmínky užívání sportovního létajícího zařízení, rozsah a podmínky výkonu státní správy.¹⁸

Vlastní strukturu zákona tvoří 105 paragrafů rozčleněných dále do dvanácti částí:

Část 1 Základní ustanovení

Část 2 Letecký rejstřík, způsobilost výrobků, letadlových částí, a zařízení k použití v civilním letectví

Část 3 Letecký personál

Část 4 Letiště a letecké stavby

Část 5 Užívání vzdušného prostoru České republiky a letecké služby

Část 6 Letecké činnosti

Část 7 Sportovní létající zařízení

Část 8 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Část 9 Státní správa v civilním letectví

Část 10 Společná, přechodná a závěrečná ustanovení

Část 11 Změna a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Část 12 Účinnost zákona

¹⁷ Čapek J., Klíma R., Zbiralová J.: Civilní letectví ve světle práva, Lexis Nexis, Praha, 2005, s.28-29

¹⁸ §1 odst. 1 zákona o civilním letectví

Podle důvodové zprávy k tomuto zákonu bylo jedním ze záměrů předkladatele překonat následky stagnace odvětví za minulého režimu a vytvořit předpoklady k tomu, aby letectví přispívalo ke společenskému a ekonomickému rozvoji země. Dalším cílem byla příprava na vstup do Evropských Společenství a vytvoření podmínek pro podnikání a konkurenční prostředí v letecké dopravě.

Z pohledu na systematické členění leteckého zákona je patrná jeho ne zcela úplně přehledná struktura. Bylo by tedy patrně vhodné změnit jeho systematiku v zájmu přehlednosti. Jako nejvhodnější se jeví jeho rozdělení na obecnou a zvláštní část a tyto pak výrazněji dále strukturovat tak, aby novely, které budou nepochybně v budoucnu přicházet, nenarušovaly strukturu obecné části a zasahovaly tak pokud možno jen do části zvláštní.

3.3.1.2. Ostatní vnitrostátní právní předpisy

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

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 222/2000 Sb., o nerovnoměrném rozvržení pracovní doby některých zaměstnanců v civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 409/2001 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku válečných nebo teroristických akcí provozem letadla v souvislosti s provozováním letecké dopravy, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 108/1997, kterou se

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

Jde o podzákoný právní předpis vydaný k provedení zákona o civilním letectví ve změně zák. č. 225/2006 Sb. Tato vyhláška zvláště upřesňuje náležitosti bezpečnostních programů zpracovaných provozovateli letišť a dalších subjektů, které jsou nějakým způsobem zainteresovány v leteckém provozu. Dále také stanoví způsob ověřování odborné způsobilosti pracovníků v oblasti bezpečnostních kontrol, technické způsobilosti detekčních zařízení, způsoby provádění bezpečnostních kontrol osob a vozidel a náležitosti letištních identifikačních průkazů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, ve znění pozdějších předpisů.

Letecké předpisy řady L a JAR

Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou však krom toho povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány Mezinárodní organizací pro civilní letectví, Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropských společností a Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL, a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy.¹⁹ Tyto předpisy jsou uveřejňovány v **Letecké informační příručce** a jsou volně k dispozici na Ministerstvu dopravy a dále na Úřadu pro civilní letectví.

Jak je výše uvedeno, jedná se o vnitrostátní právní předpisy, kterými jsou **Letecké předpisy Ministerstva dopravy řady L** sloužící pro aplikaci standardů a doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Jedná se v podstatě o přílohy k Chicagské úmluvě (Annexes ICAO) č. 1 až 18 specifikují činnosti a normy v mezinárodním civilním letectví. Ministerstvo dopravy České republiky je vyhlašuje formou výnosů jako tzv.

¹⁹ Viz § 102 odst. 2 první věta zákona o civilním letectví

letecké předpisy. Základní řada leteckých předpisů má označení L1 až L18. Ovšem jak uvádí Mareček²⁰, právní povaha těchto výnosů není zcela jasná.

Civilní letecké úřady určitých evropských zemí schválily společné úplné a podrobné letecké předpisy (citované jako **Společné letecké předpisy JAR**) s úmyslem minimalizovat při společných podnicích potíže typové certifikace a rovněž usnadnit vývoz a dovoz leteckých výrobků. Předpisy JAR jsou uznávány Civilními leteckými úřady zúčastněných zemí jako základ pro přijatelný způsob průkazu splnění požadavků jejich národních předpisů letové způsobilosti.²¹ Předpisy řady JAR vydávají Sdružené letecké úřady (dále pouze: „JAA“)²² podle předpisů Evropských společenství.²³ V ČR jejich znění připravuje Úřad pro civilní letectví (ÚCL). Předpisy JAR upravují civilní letectví v oblasti techniky, certifikace, výroby, údržby, oprav a provozu letadel a výcviku leteckého a pozemního personálu, včetně ověřování jejich zdravotní způsobilosti.²⁴ Nejedná se o duplicitní předpisy k annexům ICAO, ale o předpisy doplňující a podrobně specifikující. Tyto předpisy v sobě obsahují v souhrnu požadavky ICAO jako minimální standard a některé dokonce postupně nahrazují platnost některých předpisů řady L.²⁵

S leteckým provozem dále souvisí řada dalších českých zákonů a jiných právních předpisů. Můžeme uvést např. zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, zákon č. 141/1961 Sb. ve znění z. č. 79/2006 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic České republiky a o změně některých zákonů (zákon o ochraně státních hranic), ve znění zákona č. 481/2004 Sb., zákon č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu a o změně zákona č. 156/2000 Sb., o ověřování střelných zbraní, střeliva a pyrotechnických předmětů

²⁰ je zde především problém určení jejich právní síly. srovnej Mareček, J.: Právní aspekty leteckého provozu v ČR [diplomová práce], Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jana Jurníková, Ph.D., s. 11-21

²¹ předmluva k předpisům řady JAR: Dostupné z: [<http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>]

²² JAA jsou součástí mezivládní organizace Evropské konference pro civilní letectví (ECAC).

²³ Po vstupu ČR do Evropské unie se platnost předpisů JAR nezrušila. V roce 2003 vznikla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), která by měla postupně převzít pravomoci JAA, týkající se i leteckých předpisů v Evropské unii.

²⁴ Předpisy JAR jsou převážně rozděleny do dvou částí – do částí závazné (Požadavky) a částí výkladové (Výklad).

²⁵ Např. předpisy L 6/1 a L 6/3 se již pro obchodní leteckou dopravu nepoužívají (viz Draxler, K. Přístrojové systémy letadel I. Praha : ČVUT, 2003, s. 16).

a o změně zákona č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu (zákon o střelných zbraních), ve znění zákona č. 13/1998 Sb., a zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (zákon o zbraních), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, zákon č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti (všechny ve znění pozdějších předpisů).

3.4. Mezinárodní úmluvy v leteckém provozu

Mezinárodní letecká doprava je řízena dohodami, které jsou závazné pro veškerou leteckou dopravu a také pro všechny členské země.

3.4.1. Chicagská úmluva

Stěžejním mezinárodním dokumentem pro oblast civilního letectví je Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944 (tzv. Chicagská úmluva), vyhlášená ve Sbírce zákonů a nařízení republiky Československé pod č. 147/1947 Sb. z. a n., jejímž cílem bylo vytvořit, sjednotit a kodifikovat základní zásady a pravidla zaručující bezpečnost a rozvoj civilního letectví.

Nutnost mezinárodní spolupráce v letecké dopravě se projevila již před koncem druhé světové války. I přesto, že Pařížská i Havanská úmluva byly obsahově velmi důležité a měly v dané právní úpravě svůj nesporný význam, přestaly správně naplňovat svou funkci v reakci na změněnou situaci a rozsáhlé evoluci letectví za války. Vzhledem k těmto skutečnostem vláda USA zahájila přípravná jednání s ostatními vládami, jež měly vážný zájem na vývoji a právní úpravě mezinárodní letecké dopravy. Výsledkem jednání bylo svolání 55 spojeneckých a suverénních států na konferenci do Chicaga. Na konferenci, která se uskutečnila ve dnech od 1. listopadu do 7. prosince 1944 se dostavili **zástupci 52 států**, kteří se dohodly na několika rezolucích a doporučeních, která tvořila v souhrnu konečné usnesení. Úmluva o mezinárodním civilním letectví převzala v hlavních právních otázkách zásady Pařížské úmluvy a zřídila stálou organizaci Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) se sídlem v Montrealu, které bylo svěřeno řízení a kontrola

mezinárodního civilního letectví. Tato mezinárodní odborná organizace byla členskými státy zmocněna přijímat a čas od času podle potřeby měnit mezinárodní normy, doporučované předpisy a řízení. Zmíněný právní režim založený Chicagskou úmluvou se postupně stal univerzálním.

Chicagská konference také vědoma si toho, že ratifikace Úmluvy o mezinárodním civilním letectví potřebným počtem států může proběhnout v poměrně dlouhém časovém horizontu, pokládala za nutné, zpracovat pro přechodné poválečné období tzv. Prozatímní dohodu o mezinárodním civilním letectví, u které by nebyla nevyžadována ratifikace. Tato prozatímní dohoda měla podle názoru smluvních stran zůstat v platnosti, dokud nebude Úmluva vlastní ratifikována. Zároveň bylo stanoveno, že účinnost Prozatímní dohody nastane, jakmile bude přijata 26 státy, což se také ke dni 26. června 1945 stalo a zůstane v platnosti do ratifikace vlastní Úmluvy, nejpozději však do tří let.

Tato úmluva je tvořena ze **dvou částí**. V **první části** jsou obsažena ustanovení, která upravují vztahy mezi státy v oblasti mezinárodního civilního letectví. Za nejdůležitější ustanovení pokládám **článek 1**, kde smluvní strany uznávají, že **každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým státním územím**. Úmluva v této části také obsahuje normy upravující provozování pravidelných a nepravidelných letů civilních letadel, otázky státní příslušnosti a registrace letadel, pravidla létání; dále rovněž podmínky, kterým musejí letadla vyhovovat; požadavky na posádky letadel, letištní poplatky a rovněž i další normy upravující základní regulaci mezinárodního civilního letectví, které jsou dále zapracovány do standardů a doporučení v přílohách Chicagské úmluvy.

Druhá část úmluvy obsahuje ustanovení, která ve svém souhrnu tvoří statut **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organisation – ICAO).

Přijetí úmluvy mělo značný vliv na rozvoj leteckého práva, projevující se zejména v jeho unifikaci, která je dána charakterem mezinárodní civilní letecké dopravy. Jedná se o normy leteckého práva z oblasti práva mezinárodního (jak veřejného, tak soukromého), které jsou následně transformovány do vnitrostátních právních řádů. Co se týče vnitrostátního leteckého práva, dochází k jeho rozvoji teprve druhotně a to především v souvislosti s ekonomickým a politickým vývojem daného státu. Závislost vnitrostátního

leteckého práva na právu mezinárodním je zřejmá hlavně v oblasti technických a organizačních norem.²⁶

Chicagská konference kromě *Chicagské úmluvy* přijala ještě další mnohostranné mezinárodní smlouvy. Tyto smlouvy byly přijaty proto, že snahy o zařazení právní úpravy, která reguluje komerční aktivity leteckého provozu přímo do textu Chicagské úmluvy, selhaly. Kompromisním řešením mělo být přijetí dokumentů samostatné povahy, odkazující na Chicagskou úmluvu. Jedná se o následující smlouvy:

- *Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých služeb*, (1944)²⁷

Tato dohoda byla známá též jako „Dohoda o 2 svobodách“, kterou si smluvní státy multilaterálně poskytují právo přeletu a technického přistání pro pravidelné linky pro státy, které chtěly jít nad rámec Chicagské úmluvy, kde obchodní záležitosti jsou řešeny bilaterálně.²⁸

- *Dohoda o mezinárodní letecké dopravě*, (1944)²⁹

Tato dohoda byla známá též jako „Dohoda o 5 svobodách.“ Zavádí tzv. *multilaterální výměnu přepravních zpráv* pro pravidelné letecké služby mezi signatáři této dohody. Počet účastníků této dohody se z původních 19 států redukoval na států 11. Z obavy před utlumením vlastního rozvoje letecké dopravy z této dohody odstoupil i její hlavní iniciátor - USA.

Ty státy, které dohody ratifikovali si jimi vzájemně udělují tzv. svobody vzduchu.

1. právo svobodného přeletu nad územím druhé strany bez přistání
2. právo svobodného přistání na území druhé strany z důvodů nikoli obchodních

²⁶ Berounský, H.: *Chicagské mezinárodní dohody o civilním letectví*, Letectví, 1945

²⁷ *International Air Services Transit Agreement*, [citované 12. 2. 2010]. Dostupný z: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>.

²⁸ Průša, J. a kol. (2007). *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., s.37

²⁹ *International Air Transport Agreement*, [citované 12. 2. 2010]. Dostupný z: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf>.

(např. technické důvody, doplnění pohonných hmot, nouzová přistání, oprava apod.)

3. právo svobodné dopravy cestujících, přepravy zboží a pošty z vlastního území na území druhé smluvní strany
4. právo svobodně přijímat cestující, zboží a poštu na území druhé strany a zajistit jejich dopravu a přepravu na vlastní území
5. právo svobodně přijímat cestující, zboží a poštu na území druhé strany a přepravovat je vlastním letounem na území třetí strany

Tyto svobody byly stanoveny v rámci ICAO. V praxi se pak vytvářejí ještě jejich kombinace, např. doprava zboží a osob mezi třetími zeměmi přes vlastní území se nazývá neoficiálně 6. svoboda. Jedná se o kombinaci 3. a 4. svobody.

Přeprava cestujících, zboží a pošty pro cizí země, kdy let nezačíná ve státě registrace letadla je nazýváno 7. svobodou, ale v podstatě jde o výkon práva 5. svobody, kdy je letadlo trvale umístěno v zahraničí. Právo tzv. 8. svobody je právo *kabotáže*.³⁰ Právo 9. svobody je často nazývané jako tzv. *čistá kabotáž*, což je výkon vnitrostátní přepravy letadlem registrovaným v jiném státě, jež je dlouhodobě situováno na území na území státu, kde vykonává kabotáž.

3.4.1.1. Mezinárodní letecké organizace

Nezastupitelnou roli v tvorbě leteckého práva mají mezinárodní organizace, které dělíme na :

- mezinárodní organizace vládní
- mezinárodní organizace nevládní

Za **mezinárodní vládní organizace** se považují sdružení států reprezentovaných příslušnými státními orgány, která vznikla na základě mezinárodní smlouvy uzavřené nejméně mezi třemi státy, které mají prvky mezinárodně právní subjektivity, mají relativně

³⁰ jedná se o přepravu cestujících, zboží a pošty na vnitrostátním úseku jiného státu, přičemž let musí začínat ve státě registrace letadla

trvalý charakter, disponují vlastními orgány a usilují o dosažení cílů vytyčených členskými státy v zakládající listině.³¹ Typickou mezinárodní vládní organizací je ICAO.

Mezinárodní nevládní organizace jsou sdružení právnických nebo fyzických osob, která vznikla na základě smlouvy občansko-právního charakteru, mající občansko-právní subjektivitu, disponují vlastními orgány a rovněž usilují o dosažení cílů, které vytyčili jejich členové v listině o založení organizace. Klasickým představitelem nevládní organizace je Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA).

Průša a kol. (2007) dále ještě rozděluje tyto mezinárodní organizace z hlediska rozsahu členů na **světové, regionální a skupinové** a podle okruhu problémů na **univerzální, specializované všedopravní a specializované na jednotlivé druhy doprav nebo na určité konkrétní problémy**.

Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO

Jednou z nejreprezentativnějších vládních organizací, které mají status odborných organizací přidružených k organizaci spojených národů (OSN), je Mezinárodní organizace pro civilní letectví – ICAO. Vznikla v souladu s ustanoveními Chicagské úmluvy. Představitelé české exilové vlády se zúčastnili konference v Chicagu a tehdejší ČSR se stala jedním ze zakládajících členů.

Základní cíle ICAO jsou taxativně vymezeny v čl. 44 Chicagské úmluvy. Hlavním cílem je určovat mezinárodní normy a pravidla letecké dopravy z hlediska bezpečnosti letového provozu, jeho efektivity a pravidelnosti. Rovněž plní funkci prostředníka při spolupráci mezi 185 členskými státy v oblastech civilního letectví. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation – ICAO), jejíž účel je výslovně vymezen v preambuli Chicagské úmluvy, nahradila Mezinárodní komisi pro vzduchoplavbu (CINA) zřízenou článkem 34 Pařížské úmluvy. Na 28. zasedání CINA, jež se konalo v srpnu roku 1945 v Londýně, bylo usnesením rozhodnuto, že Pařížská úmluva bude smluvními státy vypovězena s roční lhůtou a CINA bude zrušena.

Dle ustanovení článku 91 Chicagské úmluvy³² mělo ICAO nastoupit činnost 30 dnů po oznámení vlády Spojených států amerických o uložení šestadvacáté ratifikační

³¹ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 46

³² Text Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, č. 147/1947 Sb. zák. a nař., částka 68/1947 Sb. zák. a nař.

listiny v jejím archivu. Tak se také stalo 5. března 1947 a ICAO začalo fakticky existovat od 4. dubna 1947.

Normotvorná činnost ICAO

Základními reglementy ICAO jsou *standards (normy) a doporučení (Standarts and Recommended Practises – SARPS)*. Reglementy ICAO jsou obsažené v jednotlivých textech příloh *Chicagské úmluvy*.³³ Vydává je Rada ICAO a tyto předpisy se vztahují výhradně na členské státy *Chicagské úmluvy*. Tyto reglementy se dle jejich předmětu úpravy soustřeďují do dokumentů, které jsou označovány jako **přílohy (anexy)**³⁴ *Chicagské úmluvy*, kterých je v současné době celkem 18. K vyhlášení příloh je podle čl. 90 a násl. a článku 54 písm. l) *Chicagské smlouvy* zmocněna Rada ICAO, která přitom vychází z doporučení letecké komise ICAO a schvaluje je dvoutřetinovou většinou přítomných. Přílohy nebo jejich doplňky vstupují v platnost po uplynutí tří měsíců od jejich předložení smluvním státům, pokud mezitím neoznámí většina smluvních států svůj nesouhlas. Pro potřeby této práce se nadále budu zabývat zejména následujícími přílohami (anexy):

Příloha (annex) č. **14 – Letiště** – určuje standardy a doporučení, které stanoví požadavky a fyzické charakteristiky letišť a zařízení, která se musí nacházet na letištích používaných pro mezinárodní leteckou dopravu.

Příloha (annex) č. **17 – Bezpečnost** – Ochrana mezinárodního civilního letectví před nezákonnými činy – stanovuje standardy a doporučení pro administrativní a organizační opatření k odvrácení činů nezákonného zasahování, zpracovává a provádí také národní bezpečnostní programy pro mezinárodní letiště a provozovatele letadel.

Standardy jsou mezinárodní normy technicko-organizační povahy, u kterých je vyžadována jednotná aplikace mezi smluvními státy. Doporučení nejsou, jak už lze z názvu usoudit, pro smluvní strany úmluvy přímo závazná, avšak jejich dodržování a uplatňování je považováno za žádoucí.

³³ podle rezoluce Shromáždění ICAO jsou to zvláštní požadavky na fyzické vlastnosti, materiál, letové vlastnosti, letecký personál nebo postupy, Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 312.

³⁴ čl. 37 a čl. 54 *Chicagské úmluvy* z roku 1944

Vyjma standardů a doporučení vydává ICAO také tzv. Pravidla letecké navigace (PANS) a Regionální doplňková pravidla (SUPPs).³⁵ Jsou to regulativní dokumenty doplňkové povahy použitelné buď v určité oblasti (SUPPs) nebo celosvětově (PANS). Jejich úkolem je podrobně popsat ustanovení SARPs, které mají vyšší právní sílu.³⁶

I přesto, že reglementy ICAO stanovují pro letecký provoz zásadní technické aspekty, soustavně se potýkají s problémem nedostatku vynutitelnosti. Členské státy ICAO jsou povinny plnit notifikační povinnost³⁷, když nejsou samy schopny dané technické normy dodržovat. ICAO však byla příliš tolerantní ke státům, které nejen požadované standardy neimplementovali, ale selhaly také ve své oznamovací povinnosti.

Z toho důvodu a podle vzoru USA³⁸ začala ICAO iniciovat kroky vedoucí k povinné, systematické a pravidelné kontrole dodržování implementačních povinností členských států. Doposud má vynutitelnost SARPs jen demonstrativní mírnou podobu uveřejnění výsledků kontrol na oficiální stránce ICAO. Sankce pro státy, které nedodržují implementační povinnosti, tak hrozí jen nežádoucí publicita spojená s možností ztráty důvěrohodnosti v rámci mezinárodního společenství.

Stát, který shledá, že mu není možno podrobiti se ve všech směrech některé mezinárodní normě nebo řízení, nebo uvést vlastní nařízení nebo předpisy v naprostý soulad s mezinárodní normou neb řízením když taková norma nebo řízení byly změněny, anebo který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy, lišící se v jednotlivosti od předpisů nebo metod, stanovených mezinárodní normou, oznámí ihned Mezinárodní organizaci pro civilní letectví rozdíly mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou. Jde-li o změny mezinárodních norem, jest stát, který ve svých vlastních nařízeních nebo předpisech neučiní příslušných změn, povinen oznámiti to Radě do šedesáti dnů ode dne přijetí změny mezinárodní normy, anebo udati, co hodlá

³⁵ PANS – Procedures for Air Navigational Services, SUPPs – Regional Supplementary Procedures

³⁶ PANS a SUPPs jsou schvalované Radou ICAO, v porovnání se SARPs, které podléhají složitějšímu schvalovacímu procesu

³⁷ Článek 38 Chicagské úmluvy

³⁸ USA v roce 1992 iniciovali vznik informačně - bezpečnostního programu IASA - International Aviation Safety Assessment Program ; spočívá v systematické kategorizaci států na státy, které si plní povinnosti v souvislosti s Chicagskou úmluvou a SARPs a ostatní, které tak nečiní Zdroj: Milde, M. *International Air Law and ICAO*, s. 166, [citované 16. 2. 2011]. Dostupný z:

<http://books.google.com/books?id=YqaYJ3R0nKQC&printsec=frontcover&dq=international+air+law+and+ica&hl=sk>.

podniknouti. Rada pak všem ostatním státům ihned oznámí, v čem se mezinárodní norma liší od příslušného předpisu tohoto státu.³⁹

Evropská konference pro civilní letectví ECAC

(European Civil Aviation Organization)

Tato mezinárodní organizace byla založena v květnu 1954 ve Štrasburku a její současné sídlo je v Paříži. Jedná se o regionální organizaci civilního letectví, jejímiž členy jsou vlády většiny evropských zemí. ECAC v současnosti k únoru roku 2011 sdružuje celkem 44 členských států. Hlavními cíly ECAC jsou aplikace celosvětově platných právních předpisů, zásad a doporučení v evropských podmínkách. Dalšími neméně důležitými cíly jsou harmonizace rozvoje letecké infrastruktury, vývoj bezpečného a efektivního evropského leteckého dopravního systému a zajišťování jeho trvale udržitelného rozvoje. Z hlediska své struktury ECAC silně připomíná ICAO, s níž úzce spolupracuje, přičemž široce využívá služeb regionální kanceláře ICAO v Paříži.⁴⁰

Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu Eurocontrol

(European Organization for the Safety of Air Navigation)

Tato organizace byla vytvořena roku 1960 skupinou 6 západoevropských států. V současnosti tvoří členskou základnu celkem 39 států včetně České republiky, která je členem od roku 1996.

Základní prioritou organizace je zajištění bezpečnosti aeronavigace a obsluha letů, kontrola a koordinace letového provozu civilního i vojenského letectví ve vzdušném prostoru smluvních států. Prvotním cílem je také vytvoření jednotného celoevropského systému řízení letového provozu (Pan-European Air Traffic Management System – ATM).

³⁹ Článek 38 Chicagské úmluvy. Tento se vztahuje právě pouze k základním reglementům ICAO připojovaných coby anexy k Chicagské úmluvě. Netýká se postupů aeronavigačních služeb (tzv. PANS), regionálních aeronavigačních plánů (tzv. RANP). Tyto reglementy nedosáhly úrovně závaznosti standardů nebo doporučení.

⁴⁰ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 59

Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA

(European Air Safety Agency)

Dne 28. 9. 2003 byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 přijata společná pravidla v oblasti civilního letectví a Článkem 12 tohoto nařízení zřízena Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA).

První oblastí činností, kterou se EASA zabývá od svého vzniku, je oblast certifikace, údržby a letové způsobilosti letadel pokrytá vydáním nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003 a oblast zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů pokrytá vydáním nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003.

Den 19. březen 2008 se stal významným dnem pro oblast bezpečnosti civilního letectví. V tento den bylo v Úředním věstníku Evropské unie uveřejněno **nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. března 2008** o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (dále jen „nařízení“). Toto nařízení vstoupilo v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Zatímco doposud působnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) byla omezena na oblast projektování, výroby, údržby a provozu letadel a leteckých výrobků, tak nově nařízení rozšiřuje tuto věcnou působnost i na oblast leteckého provozu, osvědčování leteckého personálu, jakož i dohledu nad letadly ze třetích zemí (mimoEU.)

Nařízení je přijímáno za účelem zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany evropských občanů přijetím společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace ve Společenství vyhovují těmto pravidlům a pravidlům přijatým k ochraně životního prostředí. To přispěje k usnadnění volného pohybu zboží, osob a organizací v rámci vnitřního trhu.⁴¹

⁴¹ Dostupné z:

http://www.mdcz.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/aktuality_v_letecke_doprave/nove_kompetence_EASA_a_budoucnost_JAA.htm [citováno 10. února 2011]

Hlavními cíly EASA jsou stanovení a podpora dodržování vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví, usnadnění volného pohybu zboží, služeb a osob, asistence členským státům ve věcech vůči ICAO a prosazování cílů Společenství v globálním měřítku.

Sdružené letecké úřady JAA

(Joint Aviation Authorities)

Tyto sdružené letecké úřady působí v rámci Evropy od roku 1970 a jsou seskupením leteckých úřadů, které uzavřely dohodu o spolupráci při zpracování a zavádění společných předpisů a postupů pod označením JAR (Joint Aviation Requirements). Tyto předpisy se zaměřují na technickou a výrobní oblast, opravy a provoz letadel, výcvik leteckého personálu, vydávání průkazů zdravotní a fyzické způsobilosti. ČR se stalo plnoprávným členem JAA v roce 2000.

JAA jsou přidruženým orgánem ECAC a jsou reprezentovány řadou vnitrostátních leteckých úřadů těch evropských zemí (42 členů), které souhlasily se spoluprací na tvorbě a provádění společných předpisů a postupů v oblasti letecké bezpečnosti. Tato spolupráce má za cíl poskytnout vysokou a trvalou úroveň bezpečnosti a konkurenčního leteckého prostředí v Evropě.

Činnost JAA má být postupně tlumena a její agenda měla být k 31. říjnu 2010 převzata EASA.⁴² Dosud se tak však nestalo a JAA funguje bez výrazných omezení.

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA

(International Air Transport Association)

Jde o nevládní organizaci leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou komerční leteckou dopravu. Toto sdružení bylo založeno v dubnu 1945 v Havaně na Kubě za přítomnosti 57 leteckých společností z 31 států.⁴³ Jedním ze zakládajících členů sdružení byly také České aerolinie. V současné době IATA čítá 230 společností ze 126 států.

Hlavními cíly IATA jsou především podle jeho statutu napomáhání rozvoji letecké dopravy v zájmu národů a vytváření jednotného světového systému bezpečné letecké

⁴² Průša, J. a kol. (2007). *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., s.49

⁴³ Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx> [citováno 10. února 2011]

dopravy. Dalším úkolem je zabezpečovat rozvoj a koordinace spolupráce mezi leteckými společnostmi. K dosažení tohoto cíle je potřeba vytvářet normy pro jednotlivé postupy spojené s leteckou dopravou. Důležitým cílem je rovněž spolupráce s ICAO v podobě zapracování jejích standardů do praxe leteckých dopravců.

Mezinárodní sdružení civilních letišť ICAA

(International Civil Airports Association)

Vzhledem ke skutečnosti, že v jedné z částí mé diplomové práce bude řešena otázka mezinárodního civilního letiště Praha - Ruzyně z pohledu bezpečnosti leteckého provozu, není mi od věci krátce představit ještě jedno mezinárodní nevládní sdružení, kterým je ICAA.

ICAA je vedoucí mezinárodní organizací vzájemné spolupráce letišť, založena v roce 1962 se sídlem v Paříži. Mezi hlavní úkoly lze zařadit obzvláště rozvíjení kladných vztahů na poli spolupráce mezi jednotlivými letištními subjekty, napomáhat rozvoji letišť v zájmu letecké dopravy, shromažďovat a šířit aktuální dokumentaci mezi členy sdružení. Dále ICAA také poskytuje pomoc formou odborných expertíz k projektování a výstavbě letišť a svou součinností napomáhá při jednání mezi letišti a dopravci.

Existují ještě mnohé další mezinárodní vládní či nevládní organizace, ovšem výše uvedené jsou z mého pohledu těmi nejdůležitějšími v oblasti fungování globálního leteckého dopravního systému v evropském i celosvětovém kontextu se zásadním vlivem na tvorbu bezpečnostních a provozních norem, standardů, doporučení, unifikace přepravních dokladů, odbavovacích a prodejních systémů.

3. 4. 2. Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokijská úmluva)

Tato úmluva byla sjednána 14. září 1963 a vstoupila v platnost na základě svého čl. 21 odst. 1 dne 4. prosince 1969. Pro bývalou ČSSR vstoupila v platnost v souladu s čl. 22 odst. 2 dne 23. května 1984 a zveřejněna ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102/1984 Sb.

Jde o první ze tří mezinárodněprávních úprav na úseku boje proti nezákonnému vměšování do činnosti civilního letectví. Její právní úprava byla doplněna dalšími dvěma mezinárodními úmluvami, a sice Úmluvou o potlačení protiprávního se zmocnění letadel (Haagská úmluva, 1970) a Úmluvou o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montrealská úmluva, 1971), se kterými utváří vzájemně propojený celek.

Zmíněná Haagská a Montrealská úmluva zakládají především mezinárodněprávní závazky smluvních států stanovit přísné tresty za trestné činy protiprávního se zmocnění letadel a za sabotážní trestné činy proti civilnímu letectví, kdežto Tokijská úmluva upravuje především otázky trestní jurisdikce a vymezuje oprávnění velitele letadla při hrozbě nebo spáchání těchto trestných činů.

Úmluva je rozdělena na 7 hlav obsahujících 26 průběžně číslovaných článků. V úvodních ustanoveních Hlavy I je vymezen věcný a teritoriální rozsah úmluvy, která se vztahuje na činy spáchané na palubě letadla. Jedná se o trestné činy dle trestních zákonů států registrace letadla a států, které jsou podle úmluvy oprávněny k výkonu soudnictví. Dále se vztahuje i na některé jiné činy, které mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost integrity letadla, osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla. Část názvu úmluvy upřesňuje dodatek, který zmiňuje „některé další činy“ spáchané na palubě letadla.

Jako případ činu, který není vždy trestným činem, ale přesto se na něj vztahuje Tokijská úmluva, je možno uvést hrubé porušení povinností posádky při letu nebo nesprávné řízení letadla při startovacím nebo přistávacím manévru. Další podmínkou uplatnění ustanovení Tokijské úmluvy dle čl. 1 odst. 3 je, že konkrétní činy byly spáchány nebo provedeny osobou na palubě letadla za letu, přičemž se tímto časovým úsekem rozumí doba od použití vlastní síly za účelem vzletu až do okamžiku, kdy letadlo ukončí přistávací manévr a doběh. Letadlo ovšem splňuje, podle čl. 1 odst. 2, podmínky pro uplatnění úmluvy i tehdy, jestliže se nachází na hladině volného moře nebo na území mimo jurisdikci kteréhokoli státu. Definice letadla za letu je dále rozšířena v ustanovení Hlavy III., pojednávající o oprávnění velitele letadla.⁴⁴

⁴⁴ Klíma, R.: Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu [rigorózní práce], Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta, s. 99-100

Úmluva nemá konkrétní vazbu na tzv. státní letadla, kterými jsou dle Chicagské úmluvy letadla používaná pro vojenské, policejní a celní účely. Tokijská úmluva rovněž nemá vztah k případům, kdy pachatel jedná proti trestněprávním normám politické povahy, anebo také tehdy, když je jeho čin vyvoláván náboženskou nebo rasovou diskriminací, ovšem s výjimkou případů, kdy je to vyžadováno pro bezpečnost letadla, osob či majetku na jeho palubě. Je podstatné zmínit, že toto ustanovení při koncipování této úmluvy bylo velmi diskutováno, a to především ze strany zástupců tehdejších socialistických států, a proto možná hlavně z toho důvodu se již nadále neobjevuje v žádné následující úmluvě týkající se ochrany bezpečnosti civilní letecké dopravy.

Ustanovení Hlavy II. postihují soudní pravomoc, jež je přiznávána příslušnému státu registrace letadla. Pokud se např. letadlo nachází na zemi nebo ve vzdušném prostoru příslušného státu registrace, pak tento stát je oprávněn vykonávat plně svou soudní pravomoc (jurisdikci) nad těmito trestnými činy. Státy mají právo dle čl. 3 odst. 3 úplně samostatně ustanovit zákony a předpisy, kterými se upravují opatření k odvrácení a potlačení nezákonných činů spáchaných na jejich území a určit způsob potrestání jejich pachatelů.

Hlavu III. můžeme zařadit mezi podle mého mínění mezi nejdůležitější ustanovení Tokijské úmluvy, neboť upravuje speciální oprávnění velitele letadla proti pachatelům trestných činů na palubě letadla, které se svým rozsahem obdobně nevyskytuje ani v Haagské ani v Montrealské úmluvě, takže v rámci všech těchto úmluv vytvářejí její jedinečnost a zvyšují tak zásadně její význam.

Dle čl. 1 odst. 3 Hlavy I. jsou oprávnění velitele letadla časově omezena na fázi „letadla za letu“, tj. na dobu od okamžiku, kdy je použito síly motoru za účelem vzletu, do okamžiku, kdy ukončí doběh po přistání. Jiné právní úmluvy (Haagská, Montrealská) daný okamžik blíže specifikují tak, že jde o časový úsek od okamžiku, kdy jsou všechny vnější dveře letadla po naložení a nastoupení cestujících uzavřeny, až do okamžiku, kdy jakékoli z těchto dveří jsou otevřeny za účelem vyložení a vystoupení, což je uvedeno rovněž v Hlavě III. č. 5 odst. 2.

Velitel letadla je touto úmluvou také zmocněn, aby přijal přiměřená opatření vůči osobě, u níž má závažné podezření, že spáchala nebo hodlá spáchat trestný nebo jiný čin ohrožující bezpečnost civilního letectví. Jde o opatření, která jsou nezbytná k ochraně bezpečnosti

letadla, osob, majetku v letadle nebo k zachování pořádku a kázně na palubě, a také k tomu, aby taková osoba mohla být předána příslušným orgánům nebo vysazena z letadla v souladu s úmluvou.

Článek 11 Hlavy IV. Tokijské úmluvy, který byl zařazen na návrh USA až do konečného návrhu úmluvy v Římě v roce 1962, upravuje některé povinnosti smluvních států v souvislosti s protiprávním zmocněním se letadla. Tato ustanovení úmluvy jsou jediná, která pojednávají o určitém konkrétním trestném činu, i přestože úmluva sama neoprávněně zmocnění se letadla za trestný čin neoznačuje. Úmluva se výslovně nezabývá mezinárodně právním posouzením daného činu, a tudíž jeho posouzení závisí výlučně na ustanoveních vnitrostátního práva smluvních států.

Ustanovení Hlavy V. Úmluvy upravují práva a povinnosti států v okamžiku, když byl některou osobou spáchán trestný nebo jiný protiprávní čin na palubě letadla. Smluvní státy jsou tehdy povinny povolit veliteli letadla, aby takovou osobu na jejich území vysadil a současně jsou povinny danou osobu od velitele letadla převzít.

Hlava VI. Úmluvy obsahuje jiná ustanovení, z nichž je zvláště důležitý článek 16. Podle ustanovení tohoto článku jsou pro účely vydání osoby jinému státu posuzovány trestné činy spáchané na palubě letadla registrovaného ve smluvním státě tak, jako by k nim došlo nejen v místě spáchání činu, ale taktéž na území státu, kde je letadlo registrováno. Důležité je především ustanovení odst. 2, že žádné ustanovení úmluvy nelze vykládat takovým způsobem, který by zakládal závazek státu k vydání pachatele. Tím je vydávání ponecháno k úpravě jiným mezinárodním smlouvám.⁴⁵

Tokijská úmluva přinesla ve věci trestných činů ohrožujících bezpečnost civilní letecké dopravy jen zcela primární nedokonalé opatření, zejména ve věcech leteckých únosů zůstala poněkud za očekáváním, rovněž jako slabé místo bych označil v úmluvě i ustanovení o vydávání pachatelů trestných činů druhému státu. Naopak jako značný krok vpřed můžeme označit tu skutečnost, že celkem široce vymezila oprávnění velitele letadla při potlačování trestných a některých jiných činů na palubě letadla a to způsobem, který v později uzavřených úmluvách nikde zřejmě nenalezneme.

⁴⁵ Klučka, J.: Jednostranné tendence v právní ochraně mezinárodního civilního letectví, *Letecký obzor*, 1986, č. 29

Jak také uvádí Koverdinský (2007), tokijská úmluva je pokusem definovat některé sporné body v mezinárodním právu, její praktický význam je ale často zpochybňován. Únos letadla je obvykle trestným činem, který se odehrává na trase mezi dvěma zeměmi. Navíc může být unesené letadlo registrováno v třetí zemi. Proto hovoří čl. 3 úmluvy o tom, že stát registrace má primární jurisdikci. Přesto přetrvávají legislativní mezery – dohoda neposkytuje dostatečné právní nástroje pro to, aby stát registrace letadla mohl skutečně stíhat pachatele. Stát totiž může přijmout jurisdikci a přitom odmítnout stíhat pachatele.⁴⁶ Další následná smlouva, která se snažila mnohem důrazněji a účinněji chránit bezpečnost civilní letecké dopravy proti trestným činům, především proti únosům letadel, byla mezinárodní úmluva podepsaná v roce 1970 v Haagu (Haagská úmluva).

3.4.3. Úmluva pro potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva)

Enormní nárůst počtu nezákonných činů proti civilnímu letectví koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let minulého století tlačil k okamžitému konání členské státy ICAO, aby urychleně hledaly účinný mezinárodně právní prostředek v boji s takovými činy.

Takovým prostředkem měla být Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, která byla podepsána v Haagu 16. prosince 1970 a vstoupila v platnost 14. října 1971, což bylo třicet dnů po uložení ratifikačních listin desátého signatárního státu, kterým bylo Švýcarsko. Úmluvu s výhradou článku 12 odst.1 ratifikovala tehdejší ČSSR podobně jako všechny tehdejší socialistické státy a zveřejnila ji ve Sbírce zákonů jako vyhl. č. 96/1974 Sb.

Realizace a příprava Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel byla již od roku 1968 na pořadu jednání ICAO. Ve stejném roce došlo také na základě rezoluce 16. shromáždění ICAO k řešení otázky, která byla předložena právnímu výboru, jež zpracoval návrh Úmluvy, a jež byl projednán 1. až 16. prosince 1970 na mezinárodní konferenci v Haagu.

⁴⁶ Koverdinský, B.: Bezpečnost civilního letectví, Praha, 2007, odbor bezpečnostní politiky MV ČR, s. 22

Podnětem ke sjednání Haagské úmluvy i později schválené Montrealské úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví byly i Rezoluce č. 2551/XXIV. a č. 2654/XXV., Valného shromáždění OSN, v nichž byly odsouzeny všechny akty leteckého pirátství, jakož i jiné zásahy do civilní letecké dopravy, které jsou podnikány s použitím síly nebo hrozby silou⁴⁷.

Soudní jurisdikce a věcná pravomoc

V čl. II Úmluvy se smluvní státy zavazují k uložení přísného trestu za tento trestný čin. Československo splnilo tento závazek v roce 1973 novelizací trestního zákona č. 140/1961 Sb., a to sice zařazením §180a, jenž stanovil sankce za ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku, dále pak §180b upravující sankce za sdělení nepravdivých informací, které mohou vést k ohrožení bezpečnosti nebo provozu vzdušného dopravního prostředku za letu a následně v neposlední řadě §180c upravující skutkovou podstatu trestného činu zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny. Tehdejší trestní zákon za uvedené trestné činy umožňoval v krajních a výjimečných případech uložit i trest smrti. V současné době jsou ve většině smluvních států stanoveny za trestný čin leteckého pirátství velmi přísné tresty, přestože v mnohých byl trest smrti již zrušen, tak jak to odpovídá stupni nebezpečnosti tohoto činu pro společnost a bezpečnost civilní letecké dopravy.⁴⁸ Je zapotřebí zmínit, že trestní zákon č. 140/1961 Sb. a jeho výše uvedené §180 a,b,c byly nahrazeny novou právní úpravou, a to zákonem č. 40/2009 Sb. trestním zákoníkem resp. §290, 291 a 292 postihující taxativně stejné trestné činy.⁴⁹

Úmluva se rovněž stejně jako Tokijská úmluva nevztahuje na státní letadla tzn. letadla používán pro účely policejní, celní nebo vojenské. Rovněž je pak vyloučeno použít ji v případech, kdy místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě došlo k trestnému činu, se nalézá na území státu, ve kterém je toto letadlo registrováno, a není přitom rozhodující, zda letadlo uskutečňuje mezinárodní nebo vnitrostátní let.

⁴⁷ Lukášek, L.: Fenomén mezinárodního terorismu ve světle současného mezinárodního práva – dokumenty, Západočeská univerzita, Plzeň 2000, str. 34, Rezoluce Valného shromáždění OSN z 12.12. 1969, č. 2551/XXIV – Násilná diverze civilního letadla za letu, str. 36, Rezoluce Valného shromáždění OSN z 25.11. 1970, č. 2654/XXV – Letecké únosy nebo zasahování do letecké civilní dopravy.

⁴⁸ Jelínek, Z.: Trestní zákon a trestní řád, Linde, Praha 1997

⁴⁹ Šámal, P. a kol.: Trestní zákoník II, C.H.Beck, 1. vydání, Praha 2010

Ze zkušeností s Tokijskou úmluvou, s její aplikací v praxi vyplynulo, že ustanovení o primární jurisdikci státu registrace letadla není zcela funkční. Proto bylo při koncipování Haagské úmluvy dohodnuto zavedení třístupňového uplatnění jurisdikce, neboli jurisdikce státu registrace letadla, jurisdikce státu prvního přistání uneseného letadla a také státu, v němž má provozovatel své hlavní působíště nebo trvalé bydliště.⁵⁰

Problematika soudní spolupráce - extradice

V Haagské úmluvě ve článku 4 se vymezuje okruh států, které mají primární jurisdikci k těmto činům na základě zásady teritoriality (stát přistání letadla) a principu registrace letadla (na jehož palubě byl trestný čin spáchán). Toto může vést ke konfliktu jurisdikcí mezi jednotlivými státy. Princip univerzální jurisdikce je upraven jako subsidiární k extradici⁵¹ pachatele a je zakotven v čl. 7 takto: *„Smluvní stát, na jehož území je údajný pachatel zjištěn, bude povinen, pokud ho nevydá, bez jakékoliv výjimky a ať byl trestný čin spáchán na jeho území či nikoliv, předložit případ příslušným orgánům za účelem trestního stíhání. Tyto orgány rozhodnou stejným způsobem jako v případě kteréhokoliv jiného závažného trestného činu podle práva tohoto státu.“*

Dále bych k obsahu úmluvy ještě zmínil, že se pokud by vznikl jakýkoliv spor mezi státy týkající se výkladu nebo používání úmluvy, a spor nelze vyřešit jednáním, bude postoupen arbitráži a později případně i Mezinárodnímu soudnímu dvoru v souladu s jeho statutem. Důležitým faktem je také skutečnost, že vydání osoby je přípustné zpravidla jen pro trestné činy, za které může být uložen trest odnětí svobody přesahující jeden rok, podle Evropské úmluvy č. 549/1992 Sb. je horní hranice nejméně jeden rok⁵².

Úmluva učinila významný krok k postižení všech násilných činů proti letadlům, posádkám a cestujícím, přesto však jejím nedostatkem je zejména to, že neobsahuje ustanovení o obligatorní extradici.

⁵⁰ čl. 4 odst. 1a,b,c) Haagské úmluvy

⁵¹ David V., Malacká M. Fenomén mezinárodního terorismu. Praha, Linde Praha, a.s. 2005, s. 86 – 88.

⁵² Evropská úmluva o vydávání č. 549/1992 Sb.

3.4.4. Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví (Montrealská úmluva)

Za třetí nejdůležitější mezinárodní konvenci v oblasti bezpečnosti v leteckém provozu můžeme označit tzv. Montrealskou úmluvu. Úmluva byla podepsána na mezinárodní konferenci v Montrealu dne 23. září 1971. Pro bývalé Československo vstoupila tato úmluva v platnost 9. září 1973, kdy byla zveřejněna ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí pod č. 16/1974 Sb.

Haagskou úmluvou resp. jejím schválením byla do značné míry vyřešena problematika únosů letadel. Od počátků 70. let s cílem zabránění únosům vstup do letadla, byla postupně zaváděna bezpečnostní opatření a preventivně tak bylo zabráněno možnosti tento zvláště závažný a společensky vysoce nebezpečný čin spáchat.

Hlavním smyslem úmluvy je napomoci účinnému boji proti sabotážím, pokusům o únos a bombovým útokům na letadla během letu. Začali se mnohem více množit další zásahy do letecké dopravy, které byly stejně společensky nebezpečné jako únosy letadel. Jednalo se o nejrůznější případy umístování nástražných výbušných systémů do letadel nebo jimi převážených zavazadel a ostatního nákladu a také úmyslné poškozování zařízení sloužících leteckému provozu. Ukázala se jasně potřeba vypracovat a schválit takovou mezinárodní mnohostrannou dohodu, která by stanovila jednotný postup států při postihu těchto činů ohrožujících bezpečnost a plynulost civilní letecké dopravy.⁵³

Montrealská úmluva specifikuje některá jednání, která ohrožují bezpečnost civilní letecké dopravy. Za trestný čin prohlašuje především úmyslné použití násilí proti osobě na palubě letadla, jestliže by mohlo ohrozit bezpečnost letu. Toto ustanovení má na mysli zejména útok na posádku a palubní personál během letu. Podobný trestný čin postihuje také jak Tokijská, tak i Haagská úmluva. V první úmluvě jde o trestný čin bez ohledu na to, zda čin ohrožuje bezpečnost letadla během letu, a v druhém případě je míněn čin, který je motivovaný snahou převzít nad letícím letadlem kontrolu⁵⁴.

Trestnými činy, jež mohou ohrozit bezpečnost leteckého provozu, jsou podle Montrealské úmluvy rovněž zničení, poškození zařízení všech druhů a rušení přístrojů, jichž se používá k řízení leteckého provozu. Taktéž vědomé sdělení nepravdivé informace, která se týká

⁵³ Junek, V.: Ochrana civilního letectví, Letectví a kosmonautika, 1978

⁵⁴ Čl. 1, odst. 1 písm. a) Montrealské úmluvy

určitého letadla v provozu (např. telefonické upozornění na umístění výbušniny na palubě letadla), je považováno za trestné, pokud se v důsledku této informace letadlo zdrží při odletu či neplánovaně přistane jinde než v místě určení a není přítom podstatné, jestli se pachatel nachází na palubě letadla či nikoli.

Montrealská úmluva spolu s Tokijskou a Haagskou úmluvou tvoří celek, který přes jisté nedostatky (například absence ustanovení o vztahu Montrealské a Tokijské úmluvy), účinně působí nejen při řešení vzniklých situací, ale působí i preventivně, protože ovlivňuje vědomí lidí a upevňuje jejich důvěru v leteckou dopravu⁵⁵.

Zamýšlené univerzality a efektivity v boji mezinárodním terorismem v civilní letecké dopravě však tyto úmluvy nedosáhly. Podle autora Bassiouniho se Haagská úmluva ve svém znění pokusila o vytvoření právního arsenálu pro postih dosud nespécifikovaných zločinů, jejichž definování v pozitivním mezinárodním právu je úkolem budoucího normativního vývoje.⁵⁶ Potřeba moderní úpravy v podobě mezinárodního smluvního instrumentu tak přetrvává.

3.4.4.1. Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících k mezinárodnímu civilnímu letectví (Montrealský protokol)

Tento dodatkový protokol byl sjednaný 24. února 1988 jako doplněk Montrealské úmluvy k upevnění právního postavení zejména mezinárodních letišť proti protiprávním činům zde páchaných.

V polovině 80. let minulého století se začaly množit útoky proti letišťům obecně. Přestože tyto činy měly evidentně mezinárodně globální charakter, nebylo je možné tehdy postihnout mezinárodně právní sankcí. Právě z tohoto zjištěného důvodu bylo na 26. shromáždění ICAO roku 1986 vydáno doporučení vypracovat nový mezinárodní dokument o potlačování násilných činů na letištích. Tento dodatkový protokol vešel v platnost pro ČR dne 18. dubna 1990 a byl vyhlášen ve Sbírce mezinárodních smluv jako sdělení MZV č. 138/2002 Sb.

⁵⁵ Záruba, P.: Bezpečnost civilní letecké dopravy, Letectví a kosmonautika, 1975, str. 355

⁵⁶ Bassiouni C. M. Crimes against humanity in international criminal law, 1999, s. 60-61

3.4.4.2. Úmluva o značení plastických trhavin za účelem detekce (Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection)

Tato dodatková úmluva byla sjednána v Montrealu 1. března 1991 s cílem ochránit civilní letectví před nezákonnými činy spáchanými prostřednictvím plastických trhavin. Úmluva vstoupila v platnost na základě ustanovení svého čl. 8 odst. 3 dne 21. června 1998 a tímto dnem vstoupila v platnost na základě téhož ustanovení i pro Českou republiku. Tato úmluva byla přijata s cílem omezení neznačkovaných plastických trhavin a zavedení jejich povinného chemického značení (zjistitelné při rutinní letištní kontrole zavazadel). Úmluva byla přijata na základě značné iniciativy Československa v období 1989-1991, které značení plastických trhavin zavedlo jako jedna z prvních zemí a přijalo takovou dohodu jako dvoustrannou po jednání s Velkou Británií již v r. 1989. Motivem bylo obvinění, rozšiřované zpravodajskými službami a sdělovacími prostředky, avšak nikdy fyzicky neprokázané, že tragickou katastrofu letu PanAm 103 nad skotským Lockerbie v r. 1988 způsobili údajní libyjští teroristé zneužitím československého Semtexu (až po nedávném soudním jednání v Nizozemí přestal být tento argument jako neprokázaný rozšiřován). Podle této úmluvy musí smluvní strany zajistit účinnou kontrolu nad „neznačenými“ trhaviny, zakázat jejich výrobu a do 15 let fyzicky zlikvidovat i neznačkované plastické trhaviny, které jsou ve vlastnictví ozbrojených sil a policie. Průmyslově vyráběné plastické trhaviny musí obsahovat některé z činidel (uvedených v Technickém dodatku k úmluvě), aby byly zjistitelné rutinními prostředky letištní kontroly.

3.5. Evropské právo

Evropská unie je integračním seskupením evropských států, kterých je v současnosti celkem 27. Její specifičnost spočívá v tom, že se jedná o nadstátní organizaci s vlastním systémem institucí, které vydávají legislativu závaznou pro všechny členské státy.

Komplexním cílem v rámci integračního procesu mělo být založení jednotného trhu - prostoru s volným pohybem zboží, služeb, osob a kapitálu. Původně čistě ekonomické zaměření Evropských společenství časem přerostlo také do jiných oblastí.⁵⁷

⁵⁷ Fiala, P., Pitrová, M. *Evropská unie*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003, s. 375.

Evropské letecké právo lze označit jako souhrn právních norem vydaných v rámci kompetencí orgánů Evropské unie, které upravují právní vztahy v letecké dopravě. Normy evropského leteckého práva mohou být obsaženy zejména:

- v **primárním právu** (zakládací smlouvy, jejich změny a doplňky)
- v **nařízeních, směrnicích a následně ve vnitrostátních předpisech provádějících směrnice, v rozhodnutích, doporučeních a stanoviscích**

Za součást evropského práva se rovněž považují normy obsažené:

- v **mezinárodních smlouvách mezi členskými státy EU** (tzv. účelové nebo subsidiární smlouvy)
- v **mezinárodních smlouvách upravujících vztahy Společenství navenek**

V oblastech nespádajících do pravomoci Společenství, je letecká doprava upravena i nadále vnitrostátním právem a mezinárodními bilaterálními a multilaterálními úmluvami.⁵⁸

3.5.1. Primární prameny leteckého práva Evropské Unie

Na oblast leteckého provozu se vztahují články 81 a 82 SES (SES - Smlouva zakládající Evropské společenství).⁵⁹ Jejich účelem je ochrana svobodné soutěže na volném komunitárním trhu. Je zakázáno uzavírání dohod mezi (leteckými) podniky, sdruženími (leteckých) podniků nebo dohodnuté praktiky, které mohou negativně ovlivnit soutěž na komunitárním trhu s (leteckými) službami. Dále je zakázáno zneužívání dominantního postavení (leteckého) podniku na trhu, které má nepříznivý vliv na obchod mezi členskými státy Unie.

3.5.2. Sekundární prameny leteckého práva Evropské Unie

Podle pomocné příručky Evropského leteckého práva⁶⁰ harmonizaci a unifikace pravidel na poli leteckého práva probíhá v těchto oblastech: společný trh s leteckými službami, práva pasažérů a elektronický systém rezervace, bezpečnost a ochrana letectví,

⁵⁸ Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: Lexis Nexis CZ, 2005, s. 74

⁵⁹ Články 81 a 82 SES implementuje nařízení Rady č. 1/2003. [citované 14. 1. 2011]. Dostupný z :<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:001:0001:0025:EN:PDF>.

⁶⁰ příručka, která slouží k přehlednému uspořádání komunitárních pramenů leteckého provozu uvádí tyto oblasti právní úpravy, zdroj: [citované 14. 1. 2011]. Dostupný z: http://ec.europa.eu/transport/air/handbook/part1_en.htm.

ekologická letecká doprava a udržitelný rozvoj, liberalizace vnitřní a vnější letecké politiky Unie.

3.5.3. Právo Evropského společenství na úseku ochrany před protiprávními činy

V rámci Evropského společenství bylo v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy vydáno několik nařízení a směrnic. Jejich obsah byl implementován do českého právního řádu do výše uvedených zákonů, vyhlášek a jiných letových předpisů.

Po vzoru ICAO, která vydává závazné bezpečnostní standardy, vyvstala v rámci Evropy potřeba vytvořit silný centrální regulativní mezinárodní orgán⁶¹, který by přijímal společné standardy se zřetelem co nejvyšší míry bezpečnosti a zároveň by dohlížel nad jejich dodržováním. Tato myšlenka se projevila zejména založením Evropské agentury pro leteckou bezpečnost (EASA). Došlo k tomu přijetím:

Nařízení Rady a Parlamentu č. 1592/2002, o společných pravidlech v oblasti bezpečnosti civilního letectví a Evropské agentury pro leteckou bezpečnost, které bylo roku 2008 nahrazeno aktuálním **Nařízením Rady a Parlamentu č. 216/2008, o společných pravidlech v oblasti bezpečnosti civilního letectví a Evropské agentury pro leteckou bezpečnost**.

Toto nařízení také upravuje vzájemnou akceptaci licencí leteckých posádek, která doposud byla upravena v **Nařízením Rady č. 91/670/EEC**.

V souvislosti a přímo v reakci na události 11. září 2001 po teroristických útocích v New Yorku byly zvýšeny požadavky na ochranu civilního letectví před nezákonnými zásahy a Evropská unie reagovala přijetím předpisu v rámci EU, který je podle mého názoru v oblasti bezpečnosti leteckého provozu tím nejdůležitějším, a to sice **Nařízením Rady a Parlamentu č. 2320/2002**, které bylo nahrazeno roku 2008 **Nařízením Rady a Parlamentu č. 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví**.⁶² Toto nařízení bylo postaveno na doporučeních formulovaných v Dokumentu 30 ECAC. Ustanovení v tomto předpisu nemají již podobu doporučení, ale jsou transformována do podoby závazného právního předpisu, který nepostrádá jeho vynutitelnost.

⁶¹ transformací JAA na základě mnohostranné mezinárodní smlouvy

⁶² zdroj: [citované 7. 2. 2011]. Dostupný z: http://eur-lex.europa.eu/Result.do?RechType=RECH_celex&lang=en&ihmlang=en&code=32008R0300.

Dokument 30, část II. ECAC je považován za základní předpis členských zemí EU v bezpečnostní oblasti tzv. Dokument 30-Security. Jeho obsah byl utvořen na základních ustanoveních Přílohy 17 ICAO. V současné době je jak tvrdí Koverdinský (2007), postup spíše opačný. Standardy jsou nejprve „otestovány“ v členských státech ECAC a později jsou vkládány do Přílohy 17. Předpis obsahuje obecné bezpečnostní principy, dále stanovuje zpracovat národní bezpečnostní program a popisuje standardy jednotlivých bezpečnostních opatření. Určitou nevýhodou Dokumentu 30 je v konfrontaci s Přílohou 17 ICAO slabá vynutitelnost jeho dodržování.⁶³

Nařízení Komise (ES) č. 622/2003 ze dne 4. dubna 2003 implementuje společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví.⁶⁴

Na konci roku 2006 byl přijat prováděcí předpis k nařízení č. 622/2003 **Nařízení Evropské komise (ES) č. 1546/2006, nová bezpečnostní pravidla**, které omezilo množství tekutin a gelů, které si cestující mohou brát na palubu. Evropská unie o zpřísnění bezpečnostních pravidel rozhodla na základě zmařeného teroristického útoku na letadla směřující z Londýna do USA ze srpna roku 2006.

Černou listinu leteckých dopravců z třetích států upravuje **Nařízení Rady a Parlamentu č. 2111/2005, o ustanovení komunitárního seznamu leteckých dopravců**, kteří podléhají zákazu operovat v rámci Společenství.

Svým sklonem ke komunitární úpravě bezpečnosti leteckého provozu patří **Nařízení Rady č. 3922/91, o harmonizaci technických požadavků administrativních postupů v oblasti civilního letectví**.⁶⁵

V roce 1994 přijala Rada EU taktéž **směrnici č. 94/56/EC o základních principech vyšetřování leteckých neštěstí a nehod**. Také tato směrnice patří svých zaměření k letecké nehodovosti a řešení dalších problematických situací.

⁶³ Koverdinský, B.: *Bezpečnost civilního letectví*, Praha, 2007, odbor bezpečnostní politiky MV ČR, s. 24

⁶⁴ toto nařízení obsahuje standardy provádění bezpečnostních opatření, v podstatě jde o pravidla převzatá z Dokumentu 30 ECAC, ovšem nejedná se již pouze o doporučení, ale o „částečný povinný standard“

⁶⁵ zdroj: [citované 9. 2. 2011]. Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991R3922:EN:NOT>.

3.6. Právní předpisy v oblasti ochrany před protiprávními činy

Základní právní rámec ochrany civilního letectví před protiprávními činy je v ČR vymezen v **leteckém zákoně** v jeho osmé části. Zásadní význam v této oblasti má ustanovení § 85, které vymezuje protiprávní čin, a jehož zavedení do leteckého zákona bylo podle mého mínění velmi podstatné, neboť znamenalo možnost kvalifikovat některé činy spáchané v civilním letectví jako činy protiprávní.

K této problematice se váže také devátá část leteckého zákona, která kromě úpravy státní správy v civilním letectví vymezuje skutkové podstaty správních deliktů v civilním letectví.

Podrobnější popis dále řeší prováděcí **vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy**, ve znění pozdějších předpisů.⁶⁶

Dalším právním předpisem zabývajícím se oblastí ochrany civilního letectví před protiprávními činy je letecký předpis řady L: **L 17 – Bezpečnost – ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy**, který vydalo Ministerstvo dopravy jako příslušný správní orgán⁶⁷. Tento předpis je vzhledem ke své přehlednosti pro ilustraci úmyslně začleněn do příloh jako č. 9. Pro vydání tohoto leteckého předpisu byl použit anglický originál Annex 17 ICAO v českém překladu s určením adresátů jednotlivých práv a povinností a nositelů pravomocí, platným pro území ČR. K předpisu L17 byly vydány jako dodatky, které jsou jeho nedílnou součástí, národní bezpečnostní programy.

- Dodatek A – Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví ČR před protiprávními činy (dále „NBP“)⁶⁸,
- Dodatek B – Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví ČR (dále „NPBV“),

⁶⁶ Vyhláška č. 410/2006 Sb., která byla vydána na základě ustanovení § 102 odst. 1 leteckého zákona, byla přijata v souvislosti s výše zmíněnou novelizací leteckého zákona, která byla nutná s ohledem na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, které se stalo po vstupu ČR do Evropské unie aktuální i pro ČR.

⁶⁷ Dne 8. března 1985 byl ve Sbírce zákonů, v částce 3/1985, s účinností od 1. dubna 1985, vydán Výnos federálního ministerstva dopravy, č.j. 15662/1984-020, kterým se vydal Předpis L 17 Ochrana civilního letectví proti činům nezákonného vměšování. V současné době nese předpis L 17 název Bezpečnost – ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy.

⁶⁸ NBP byl schválen dne 16. ledna 2004 Bezpečnostní radou státu a vydán MD jako dodatek A leteckého předpisu L 17, s účinností od 1. května 2004, kdy ČR vstoupila do Evropské unie. Jeho obsah je v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008.

- Dodatek C – Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy (dále „NPŘK“).

Tyto dodatky, zvláště pak dodatek A, obsahují vymezení odpovědnosti různých zainteresovaných subjektů za ochranu před protiprávními činy, a aby se tyto subjekty nemohly vyhnout případné odpovědnosti a cítily závaznost k těmto dodatkům, projednalo Ministerstvo dopravy dodatek A v Bezpečnostní radě státu, a ta jej usnesením č. 87 v roce 2004 schválila. Tímto bylo potvrzeno, že tyto subjekty (Ministerstvo vnitra ČR, Policie ČR, Celní správa, Armáda ČR) dodatky A,B,C ratifikují jako závazné a garantují jejich dodržování.

Mezi další právní předpisy, které se k oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy vztahují, můžeme zahrnout také např. **zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník** (dále jen: „trestní zákoník“) ve znění pozdějších předpisů, **zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)**, ve znění pozdějších předpisů a **zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích**, ve znění pozdějších předpisů.

3.6.1. Právní předpisy v oblasti bezpečnosti leteckého provozu a jejich reflexe v českém právním řádu

Jedná se především o smlouvy, jež jsou určené k zajištění bezpečnosti mezinárodní dopravy ve vzduchu a k potlačování specifického druhu terorismu, který spočívá zejména v protiprávním zmocnění se letadel.

Pokud se zpětně vrátíme k těmto mezinárodním smlouvám, jde zvláště o popisovanou Tokijskou, Haagskou, Montrealskou a dále Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví (1988)-Montrealský protokol.

Útoky proti civilní letecké dopravě, jimiž se pachatelé zmocňují letadel s cestujícími na palubě jako prostředku k útěku za hranice nebo používají cestujících jako rukojmí k nátlaku na vlády, vynucení volného odletu, popř. k získání výkupného apod., je vážně narušován provoz leteckých služeb a oslabována důvěra v bezpečnost letecké dopravy.⁶⁹

⁶⁹ Šámal,P. a kol.:Trestní zákoník II-komentář, 1. vydání, Praha 2010, C.H.Beck, s. 2674

Trestní zákoník

Do českého trestního práva se tyto smlouvy, které Česká republika ratifikovala, promítly v podobě skutkových podstat sedmé hlavy (trestné činy obecně nebezpečné) zvláštní části trestního zákoníku. Konkrétně se jedná o ustanovení § 290, 291 a 292 TZ⁷⁰, dále § 272 (obecné ohrožení), případně § 276 (poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení)⁷¹.

§ 290 TZ poskytuje širší ochranu bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku před „leteckým pirátstvím“, než vyžaduje odpovídající Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, která se vztahuje jen na zmocnění vzdušného dopravního prostředku za letu, což je dle této úmluvy definováno tak, že je to „časový úsek od zavření všech vnějších dveří po nastoupení cestujících na palubu až do otevření kterýchkoliv těchto dveří pro výstup“⁷². § 292 se vztahuje na případy, jež nejsou pokryty ustanovením § 290, konkrétně zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny. Svou podstatou jde o zvláštní případ neoprávněného užívání cizí věci za specifických okolností. Trestné činy teroristického útoku § 311 nebo teroru § 312 jsou ve vztahu k § 290, 291 a 292 ustanoveními speciálními, a proto jednočinný souběh je vyloučen.⁷³ § 291 chrání nejen bezpečnost, ale i provoz vzdušného dopravního prostředku za letu (nebo civilního plavidla za plavby), tj. poskytuje širší ochranu než požaduje Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že objektem⁷⁴ ochrany je zájem na ochraně bezpečnosti a provozu vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla. Ohrožení bezpečnosti a provozu vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla je možné spáchat ve dvou

⁷⁰ **Tzv. trestné činy leteckého pirátství.** U těchto trestných činů hrozí pachateli dle stupně závažnosti jeho činu trest odnětí svobody až na dvacet let, popřípadě výjimečný trest (nebo propadnutí majetku).

⁷¹ Montrealskou úmluvu doplnil Protokol, který rozšiřuje činy, jejichž kriminalizace je požadována, o násilné činy proti osobám na letištích, proti letištnímu zařízení nebo letadlům na zemi. Takové jednání pak lze vedle ustanovení § 272 TZ postihovat i § 276 TZ.

⁷² Vyhláška MZV č. 96/1974 Sb., čl. 3 odst. 1

⁷³ Jelínek, J. a kol.: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 1. vydání, Praha 2009, Leges, s. 366

⁷⁴ Objekt trestného činu lze vymezit jako „vztah či zájem na určitých hodnotách jejichž ohrožení nebo poruchu v míře předpokládané trestním zákonem je nezbytné v individuálním a celospolečenském zájmu postihovat soudním trestem či ochranným opatřením a tím je chránit.“ Kratochvíl, V. a kol.: Trestní právo hmotné – obecná část, 2. vyd., Brno, MU, 1996, s. 196

formách, a to použitím *násilí* nebo *sdělením nepravdivé informace* (specifický způsob provedení daného trestného činu)⁷⁵.

U trestných činů leteckého pirátství vyžaduje zákon úmyslné zavinění. U kvalifikovaných skutkových podstat postačuje zavinění z nedbalosti.

Jednoznačně nemůžeme opominout možnost jednání násilného jednání cestujícího vůči ostatním pasažérům. Taková jednání v závislosti na intenzitě mohou naplnit skutkovou podstatu trestného činu výtržnictví dle § 202 TZ. Podle intenzity útoku by připadala v úvahu skutková podstata TČ ublížení na zdraví dle § 146, 147 a 148. Ovšem jak uvádí Šámal (2010),⁷⁶ jednočinný souběh § 290-292 TZ s těmito TČ je zpravidla vyloučen pro *faktickou konzumpci*.

Dále by připadal v úvahu postih za *násilné překročení státní hranice dle § 339 TZ*, kdy by osoba (cestující cizinec) za použití násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí překročil státní hranici cizího státu. Současně nelze vyloučit jednočinný souběh §290-292 s TČ *zavlečení* dle §172 a *braní rukojmí podle § 174 TZ*.⁷⁷

Zákon o přestupcích

Cestující, jež by se dopustil jednání, které by nenaplnovalo skutkovou podstatu TČ výše uvedených, by mohl být postížen za jednání kvalifikované jako přestupek proti občanskému soužití ve smyslu §49 odst. 1. písm. a),c) zák. č. 200/90 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Letecký zákon

S ohledem na druhou část diplomové práce, kterou tvoří subjekt mezinárodního letiště Praha- Ruzyně, považuji za důležité uvést rovněž možnost správního postihu za protiprávní jednání dle **leteckého zákona**. Tento zákon ve svém §85i stanoví povinnosti cestujících a ostatních osob v prostorách letiště. Ve svém §92 obsahuje zákon výčet jednání, která by při splnění dalších podmínek naplnovala skutkovou podstatu přestupku

⁷⁵ Sdělení, že např. na palubě letadla je instalován výbušný systém. Tento trestný čin má blízko k trestnému činu šíření poplašné zprávy.

⁷⁶ Šámal,P. a kol.:Trestní zákoník II-komentář, 1. vydání, Praha 2010, C.H.Beck, s. 2671

⁷⁷ Šámal,P. a kol.:Trestní zákoník II-komentář, 1. vydání, Praha 2010, C.H.Beck, s. 2670

dle tohoto paragrafu. Např. dle § 92 odst.1a) se přestupku dopustí fyzická osoba, která *úmyslně* ohrozí veřejný pořádek a bezpečnost na letišti nesplněním povinnosti, která je stanovena v § 85i. Odpovědnost za tento přestupek lze dovozovat už při samotném ohrožení, neboť se jedná o tzv. ohrožovací delikt.⁷⁸

Cestující jsou mimo jiné povinni zachovávat opatrnost přiměřenou zvláštní povaze leteckého provozu a uposlechnout pokynů, které jim dávají oprávnění pracovníci nebo které jsou dávány rozhlasem nebo na vývěškách popř. jiným způsobem.⁷⁹ Toto ustanovení uvádím proto, neboť je velmi často porušováno pasažéry na palubě letadla, a týká se především používání mobilních telefonů nebo jiných elektronických zařízení v době, kdy je to již zakázáno z důvodu ohrožení bezpečnosti letu. Obdobně toto platí i pro požívání alkoholu v místech, kde je to zakázáno. Tato jednání lze postihnout dle § 23 odst. 1f) zák. o přestupcích, neboť porušením povinnosti stanovené zvláštním předpisem dojde k ohrožení bezpečnosti a plynulosti leteckého provozu.⁸⁰

Zákon o pobytu cizinců

S ohledem na subjekt letiště lze zmínit dále zákon č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců, ve znění pozdějších předpisů, kde ustanovení § 3 a násl. upravují vstupy cizinců na území ČR. Jedná se především o nelegální vniknutí osob nevpuštěných na území ČR z tranzitního prostoru. V ustanovení § 157 odst. 1 tohoto zákona jsou uvedena jednání, kdy se cizinec dopustí přestupku tím, že překročí státní hranice mimo hraniční přechod či se vyhne hraniční kontrole.⁸¹ Pokud by se jednalo o občana ČR, lze toto jeho jednání postihnout ustanovením § 44a odst. 2 zák. o přestupcích.⁸²

⁷⁸ k naplnění skutkové podstaty přestupku vůbec nemusí dojít, k trestnosti postačí pouhé ohrožení chráněného zájmu

⁷⁹ § 8 vyhlášky MD č. 17/1966 Sb. o leteckém přepravním řádu

⁸⁰ Dostupné z : [citované 11. 2. 2011] <http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/zakon-o-prestupcich-5190.html>

⁸¹ zák. č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců

⁸² dle tohoto ustanovení lze postihnout pouze občana ČR, nikoliv cizince

3.7. Statistika protiprávních činů v leteckém provozu

Informace týkající se incidentů v civilní letecké dopravě jsou vzhledem k možnému zneužití ve většině zemí předmětem utajovaných informací. Pro potřeby této diplomové práce nelze získat úplná aktuální data bezpečnostních incidentů. Nejvěrohodnějším zdrojem pro rozbor byly využity údaje shromážděné Mezinárodní organizací civilního letectví (ICAO), která registruje v mezinárodním měřítku bezpečnostní incidenty v civilní letecké dopravě. Členské státy ICAO vzhledem ke své povinnosti stanovené v Annexu 17 ICAO musí veškeré tyto činy hlásit. Musíme ale počítat i s určitým množstvím latence těchto činů.

Vybrané statistické údaje ICAO, které jsem zvolil, jsou proklamovány jako aktuální od roku 1989 – 2009 jsou znázorněny graficky v následující tabulce č. 1. Originální statistické údaje ICAO jsou začleněny – viz příloha č. 3 a č. 4.

Tabulka č. 1:

Protiprávní činy v civilní letecké dopravě²									
Rok	Počet protiprávních činů	Únos	Pokus únosu	Útok na zařízení	Pokus útoků na zařízení	Sabotáž	Jiné protiprávní činy¹	Počet zraněných osob	Počet usmrcených osob
1989	14	8	4	0	0	2	0	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	1 455	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	153	5	3	1	0	0	144 ³	4	3
Celkem	617	171	100	75	11	19	241	5 404	4 697
Poznámky:									
1 Zahrnuje útoky za letu a jiné protiprávní činy									
2 Oběti z 11. září 2001 jsou do statistiky zahrnuty									
3 Zahrnuje pokusy sabotáže									

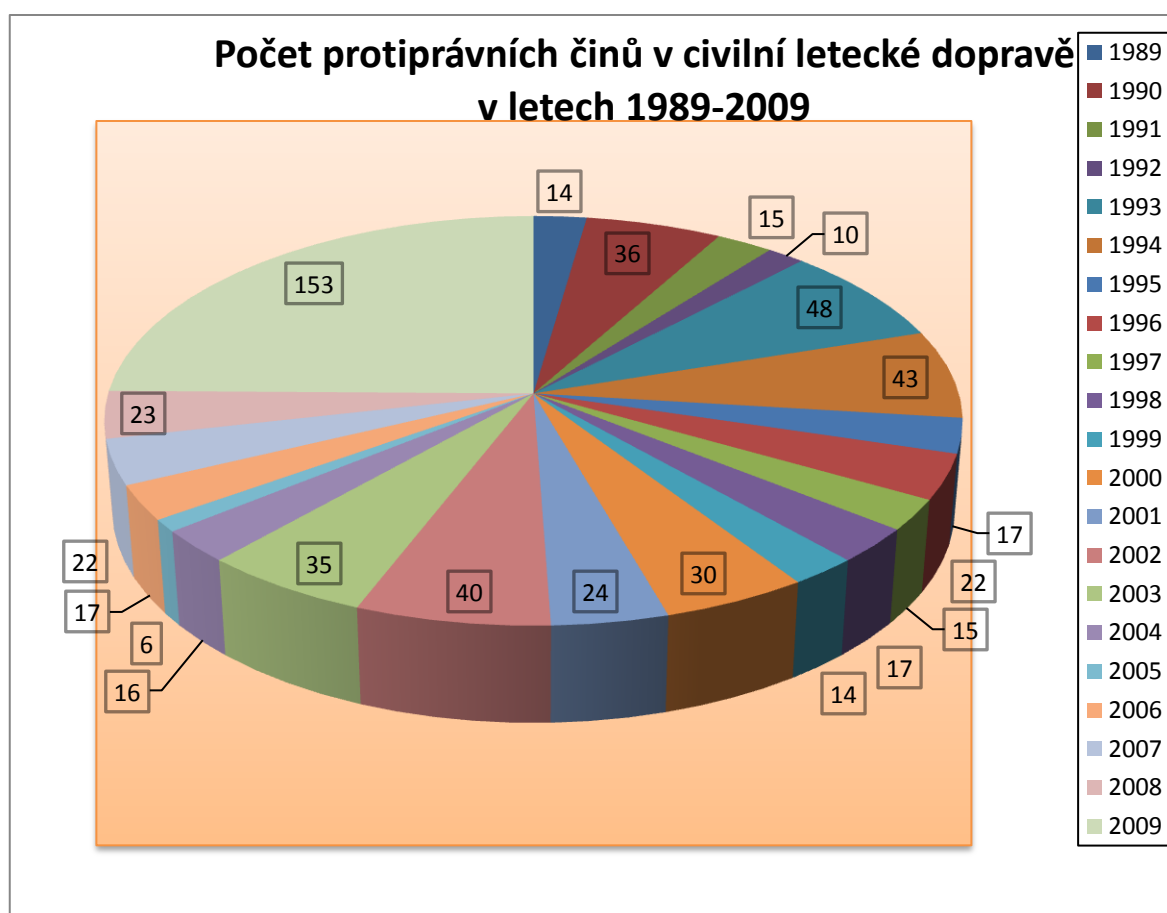
Zdroj: <http://www.icao.int/icaonet/dcs/9921/index.html> - Statistika ICAO (Annual Report of the Council – 2009) - Doc 9921,s.12 (pozn. vlastní úprava autora)

V tabulce číslo 1 jsou uvedeny protiprávní činy v letech 1989 až 2009 v civilní letecké dopravě podle četnosti. Vyplývá z ní, že nejfrekventovanějším protiprávním činem je únos letadla nebo pokus o únos. Dalším v pořadí vzhledem k četnosti je útok na zařízení

letišť s cílem zmocnit se letounu, narušit bezpečnost letového provozu, ochromit provoz letiště nebo úmyslné poškození cizí věci. Tento čin je převážně páchan nástražným výbušným systémem. Přibližně v jedné třetině případů je čin včas odhalen. Podle pořadí četnosti je další útok na letadlo za letu, kdy dojde k sestřelení letounu naváděnými raketovými střelami. Dalším činem je narušení bezpečnosti civilní letecké dopravy. Většinou se jedná o neukázněné cestující, kteří se násilím snaží upoutat pozornost, zmocnit se věci nebo jsou pod vlivem psychotropních látek. Nejnižší počet případů zaujímá sabotáž a pokus o sabotáž.

Další graficky znázorněné a upravené převzaté údaje, které mají vztah k protiprávním činům jsou také uvedeny v grafu č. 1 v této části práce a dále v upřesňujících grafech č. 2 a č. 3 začleněných v přílohách jako č. 1 a č. 2.

Graf č. 1



Zdroj: <http://www.icao.int/icaoet/dcs/9921/index.html> - Statistika ICAO (Annual Report of the Council – 2009) - Doc 9921,s.12 (pozn. vlastní úprava autora)

Rozborem bezpečnostních incidentů v civilní letecké dopravě, zaznamenaných ICAO lze konstatovat, že za rok 1993 se událo 48 činů. Z toho nejčastějším činem byl únos, celkově ve 30 případech za rok. Polovina případů se odehrála na vnitrostátní a polovina na mezinárodní úrovni. Sedmkrát došlo k pokusu o únos letadla a třikrát útok na zařízení prostřednictvím improvizovaného nebo profesionálního nástražného výbušného zařízení. Další útoky byly převážně vedeny s cílem narušit bezpečnost civilní letecké dopravy nebo vyvolat paniku u cestujících.

Podle statistik mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO se v letech 1989 až 2009 nejvíce protiprávních incidentů odehrálo v roce 1993, nejméně pak v roce 2005. Ze statistických dat dále vyplývá, že nejčastějším protiprávním (násilným) činem je únos letadla nebo pokus o jeho únos, dále útok na zařízení letiště s cílem zmocnit se letounu, nebo narušit bezpečnost letového provozu a ochromit provoz letiště. Lidské oběti jsou při útocích na civilní leteckou dopravu značně vyšší při útoku ve vzduchu, než na zemi. Z toho vyplývá, že v tomto případě je neúčinnějším nástrojem zabránění vnesení nebezpečných předmětů a látek na paluby letadel již při odbavení. Za účelem zvýšení bezpečnosti neveřejného prostoru letiště je vhodné posílit zabezpečení perimetru, organizačně technickými opatřeními zabránit neautorizovanému průniku subdodavatelů letiště a zvýšit kritéria výběr personálu.

4. Bezpečnost leteckého provozu v podmínkách konkrétního subjektu

4.1. Letiště Praha – základní informace o subjektu

Letiště Praha, a. s., je provozovatelem nejvýznamnějšího mezinárodního letiště v České republice a největšího mezi novými členskými státy EU. Za rok 2008 získalo ocenění nejlepší letiště východní Evropy v soutěži World Airport Awards. Ročně tento mezinárodní vzdušný přístav odbaví mezi 11 – 12 milióny cestujících. Ti mají k dispozici nabídku kolem 50 leteckých společností spojujících Prahu přímou linkou se zhruba 130 destinacemi po celém světě. Operuje zde i 5 pravidelných nákladových (cargo) dopravců a další desítky společností pak zajišťují charterovou přepravu. Letiště Praha, které v roce 2009 hospodařilo s miliardovým ziskem, zaměstnává zhruba 2200 zaměstnanců, dalších

odhadovaných více než 15 000 lidí zaměstnávají firmy působící na letišti či navázané na jeho provoz.

Letiště Praha s výjimečnou lokalitou ve středu Evropy nabývá na významu také jako přestupní uzel. Dlouhodobému růstu výrazně pomohl vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 a do schengenského prostoru. Od konce března 2008 probíhá odbavení do zemí schengenského prostoru již bez celních a pasových kontrol. Tato procedura je realizována v letištní části Terminálu 2, který k tomuto i konstrukčně architektonicky přizpůsoben. Největším dopravcem jsou České aerolinie, které pokrývají přes 40% provozu letiště. Největší rozmach v současné době zaznamenává nízkonákladová přeprava. Společnost Letiště Praha, a. s. vznikla v únoru 2008 v rámci privatizační transformace ze státního podniku Správa Letiště Praha, s.p. K 1. prosinci 2008 došlo v souladu s usnesením vlády České republiky číslo 888 ze dne 9. července 2008 k vložení téměř veškerého majetku státního podniku Správa Letiště Praha s.p. do základního kapitálu akciové společnosti Letiště Praha. K tomuto dni Letiště Praha převzalo veškerá práva a povinnosti stávajícího státního podniku – tedy zaměstnance, podnikatelská povolení, certifikace, licence i všechny procesy a zdroje potřebné pro fungování letiště.

Jediným akcionářem akciové společnosti je Česká republika - Ministerstvo financí. Orgány akciové společnosti tvoří pětičlenné představenstvo a dozorčí rada.

Zbytkový státní podnik Správa Letiště Praha, s.p. od 1. 12. 2008 spravuje pouze majetek nezahrnutý do privatizační transformace, tj. právní vztahy k ponechaným pozemkům dotčeným restitucemi, případně duplicitními zápisy.

Letiště Praha, a. s. úzce spolupracuje zejména s Ministerstvy financí a dopravy České republiky, Úřadem pro civilní letectví, Řízením letového provozu České republiky, leteckými dopravci, s orgány veřejné správy v sektoru letectví i mimo něj, s uživateli letiště a v neposlední řadě s hlavním městem Prahou a obcemi ležícími v jeho blízkosti.⁸³

4.2. Letiště – pojem a jeho právní status

Civilní letiště je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, která je trvale určena ke vzletům a přistání letadel a k pohybu letadel s tím souvisejícím.⁸⁴ V širším slova smyslu je letiště vymezená plocha na zemi

⁸³ Dostupné z : [citované 14. 2. 2011] <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/o-letisti-praha/>

⁸⁴ § 2 odst. 7 zák. č. 439/2006 Sb. o civilním letectví

nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.⁸⁵ Letiště rozdělujeme podle technických a provozních podmínek na vnitrostátní a mezinárodní a podle okruhu uživatelů na veřejné, neveřejné a vojenské. Tato diplomová práce se vzhledem ke svému charakteru zabývá pouze letišti civilními, kterých je na území České republiky v současnosti celkem 85, z toho je 14 mezinárodních veřejných letišť, 6 mezinárodních neveřejných letišť, 56 vnitrostátních veřejných letišť a 9 neveřejných vnitrostátních letišť. Mezi tzv. páteřní letiště v dopravní síti ČR můžeme zařadit letiště Praha – Ruzyně, Ostrava - Mošnov, Brno - Tuřany, Karlovy Vary a Pardubice, jež splnila bezpečnostní podmínky pro mezinárodní letiště s vnější hranicí tzv. Schengenského prostoru.⁸⁶ Průša (2007)⁸⁷ uvádí, že letiště je místo, kde se uživatel letecké dopravy (cestující, zbožový dopravce) v nejširším rozsahu setkává se službami jednotlivých subjektů, které se tohoto procesu účastní.

Pro účely této práce se budu nadále zabývat jen mezinárodním letišťem Praha – Ruzyně.

4.2.1. Právní předpisy upravující subjekt letiště

V rámci vnitrostátního práva stanoví každý stát právní normy, jež upravují zřizování, činnost, řízení a organizaci letišť. Právních předpisů upravujících nebo majících zcela konkrétní vztah k problematice letiště, je celá řada, ať již se jedná o mezinárodní úmluvy či normy a doporučení mezinárodních organizací (ICAO, ECAC) a EU. Základní dokumenty bezpečnosti na letištích jsou v souhrnu **Národní bezpečnostní program, Bezpečnostní program letiště, Bezpečnostní program provozovatele leteckých služeb, Letecký předpis L 14 Ministerstva dopravy, EU požadavky na bezpečnost a Letištní pohotovostní plán.** Vlastní právní úpravu letiště obsahuje také § 24 až 43 leteckého zákona.

Náležitostmi zřizování a provozu požární a záchranné služby na letišti se zabývá zejména "ICAO Annex 14, hlava 9" a "ICAO Doc 9137 - Airport services manual, part 7". Tento dokument stanoví provozovateli letiště sestavení **Letištního pohotovostního plánu (LPP)**. Jeho úkolem je definovat chování útvarů letiště i mimo něj, jejich kooperaci a

⁸⁵ letecký předpis L 14 MD Č.j. 641/2009-220-SP/4

⁸⁶ Území Schengenské dohody, na kterém mohou osoby překračovat hranice smluvních států (kdekoli tedy i mimo hraniční přechody a cesty), aniž by musely projít hraniční kontrolou – viz Protokol ES o převzetí Schengenského systému do rámce EU. Českou republiku vstupuje do Schengenského prostoru 29.12.2007.

⁸⁷ Průša, J. a kol. (2007). *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., s.185

koordinaci. Hlavním cílem **bezpečnostního programu ICAO** je zajistit bezpečnost cestujících, posádek, pozemního personálu a široké veřejnosti v prvé řadě zamezením přístupu pachatele do letadla. Shromáždění ICAO na základě Resoluce A3222 schválilo jako hlavní priority tohoto programu: komplexní přepracování Annexu 17 ICAO, zlepšení bezpečnosti civilního letectví zavedením směrnic „ICAO Security Manual“, zhodnocení technického rozvoje týkajícího se výroby, značení a detekce výbušnin, pokračování ve vývoji Výcvikového programu pro bezpečnost v civilním letectví, zavedení mechanismu pro efektivní zavedení standardů a doporučení (SARP) obsažených v Annexu 17, zrychlení vytvoření celosvětové sítě výcvikových středisek pro bezpečnost civilního letectví, spolupráce států, organizací a soukromých subjektů na založení Společnosti pro regionální bezpečnost civilního letectví.

Úkoly spojené s ochranou civilní letecké dopravy na letištích v České republice, vyplývají zejména z **Národního programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy**. Další národní předpisy, které je nutno zmínit v souvislosti s ochranou civilního letectví, jsou **Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**, ve znění pozdějších předpisů. Ten mimo jiné stanoví, že provozovatel letiště a provozovatelé leteckých činností mají povinnost před zahájením provozu zpracovat program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, v němž stanoví opatření a postupy k ochraně civilního letectví a zabezpečí jeho plnění.⁸⁸ Tento zákon stanoví, že cestující, letecký personál a ostatní osoby, kteří chtějí vstoupit nebo vstoupili do prostor určených provozovatelem letiště nebo provozovatelem leteckých činností, jsou povinni strpět osobní prohlídku a prohlídku zavazadel za účelem zjištění, zda u sebe nemají předměty, které mohou ohrozit zdraví nebo život osob, poškodit letadlo nebo letecké zařízení nebo jinak ohrozit bezpečnost leteckého provozu.

Doporučení evropské konference pro civilní letectví (ECAC), tzv. **Dokument 30, částí II. Doporučení** stanoví rovněž rozdělení odpovědnosti za jednotlivá bezpečnostní opatření, povinnost zpracovat národní bezpečnostní program, letištní bezpečnostní programy a popisuje jednotlivá bezpečnostní opatření (bezpečnost letišť, bezpečnost letadel, atd.)

Na činnosti spojené s ochranou letiště před protiprávními činy lze aplikovat i jiné obecně platné předpisy, zejména **Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky**, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o policii“). Zejména ustanovení § 2 týkající se úkolů policie a dále speciální oprávnění policistů při zajišťování bezpečnosti civilní letecké dopravy uvedené v § 20. Patří sem také prováděcí **vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy** a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů

⁸⁸ §85a zák. o civilním letectví

č.108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č.49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ve znění pozdějších předpisů; dále pak prováděcí **vyhláška č. 17/1966 Sb. Sb., o leteckém přepravním řádu**, ve znění pozdějších změn a doplnění. Nelze vynechat již v první teoretické části analyzované **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008**, které stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. K tomuto nařízení byly postupně vydávány další předpisy upravující realizaci bezpečnostních opatření a vynucování jejich dodržování.

4.2.1.1. Právní předpisy pro bezpečnost odbavovacího procesu na letišti Ruzyně

Problematikou odbavovacího procesu se obecně zabývá několik zákonů a vyhlášek. Prvním právním nástrojem, který uvádím je již zmíněná **vyhláška Ministerstva dopravy České republiky č.17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.** stanoví povinnosti cestujících v § 8. Je zde mimo jiné uvedeno, že cestující jsou povinni zachovávat opatrnost přiměřenou zvláštní povaze leteckého provozu a uposlechnout pokynů pracovníků letiště (podávané rozhlasem, na vývěskách či jiným způsobem). Dále se cestující musí zdržet všeho, co by mohlo jakýmkoli způsobem ohrozit bezpečnost a plynulost dopravy a pořádek v letadle. Cestující svým chováním nesmí ohrožovat ostatní spolucestující, poškozovat jejich majetek či majetek dopravce. Je zde rovněž uvedena povinnost cestujícího, odevzdat dopravci ještě před nástupem do letadla do úschovy věci, které mohou ohrožovat bezpečnost leteckého provozu a podrobit se detekční kontrole, ke zjištění, zda tyto předměty nepřepравuje. V § 40 tohoto zákona se definuje přeprava věcí ohrožujících bezpečnost leteckého provozu. Letecká přeprava věcí ohrožujících bezpečnost leteckého provozu, zejména zbraní, výbušnin, střeliva, žrávin, radioaktivních materiálů, předmětů snadno zápalných, je možná a povolena pouze s předchozím souhlasem leteckého dopravce a za podmínek jím stanovených. Jsou zde uvedeny i povinnosti dopravce, konkrétně v § 9 je uvedeno, že dopravce je povinen při přepravě dbát na bezpečnost cestujících a letového provozu. Další pravidla pro přepravu zavazadel jsou uvedena v § 12 vyhlášky. Zavazadla se rozdělují na zapsaná a nezapsaná. Zapsaná zavazadla (§ 14) předá cestující před svým odletem na odbavovací přepážce (Check-in) v odletové veřejné části příslušného terminálu. Zde je převezme pracovník pozemního personálu letiště, označí jej zavazadlovou přívěskou a v mezinárodní přepravě také zavazadlovým lístkem a pošle na pásovém dopravníku do třídírny zavazadel. Tam se

zapsaná zavazadla podrobují detekční kontrole. Nezapsaná zavazadla (§13), nazývána také kabinová či příruční, si cestující ponechává u sebe po celou dobu před a během letu. S tímto také souvisí povinnost cestujícího ponechávat v prostorách letiště kdekoliv volně tato svá zavazadla bez dozoru. Dopravce za ně tedy nenesou žádnou hmotnou ani jinou odpovědnost. Cestující má právo na bezplatnou přepravu zavazadel až do váhy stanovené v podrobných přepravních podmínkách (tzv. volná zavazadla). Obal, rozměry, obsah a váha jednotlivých zavazadel musí vyhovovat ustanovením přepravního řádu a podrobných přepravních podmínek. V § 15 (Obsah zavazadel) vyhláška ukládá, že předměty, které by svými vlastnostmi nebo použitím mohly způsobit škodu, ohrozit bezpečnost přepravy nebo být na obtíž cestujícím, lze v zavazadlech přepravovat pouze s předchozím souhlasem dopravce a za podmínek jím stanovených. Nutnost detekční kontroly je uvedena v § 16 (přezkoumání zavazadel), podle kterého je cestující povinen na žádost dopravce uvést obsah svého zavazadla. Dopravce je též oprávněn obsah zavazadla přezkoumat za přítomnosti cestujícího; není-li cestující přítomen, musí být přezkoumání přítomen alespoň jeden svědek, který není pracovníkem leteckého dopravce. Zjistí-li se, že v zavazadle jsou předměty, které není dovoleno v zavazadlech přepravovat nebo které neodpovídají svojí povahou nebo obalem ustanovením přepravního řádu nebo podrobných přepravních podmínek, může být takové zavazadlo před letem nebo během letu vyloučeno z přepravy.

Zákon č.439/2006 Sb., o civilním letectví, část osmá – Ochrana civilního letectví před protiprávními činy. V § 85c tohoto zákona se uvádí, že provozovatel letiště (letecký dopravce) je povinen zajistit při provádění kontroly, aby předměty zakázané předpisem Evropských společenství a zjištěné během bezpečnostní kontroly, nebyly vneseny na palubu letadla. Způsob provádění bezpečnostní kontroly pak stanoví prováděcí právní předpis. V § 85d tohoto zákona je uvedeno, že detekční kontrolu smí provádět pouze osoba, která má osvědčení o odborné způsobilosti. Toto osvědčení vydává na žádost osoby Ministerstvo dopravy České republiky. Žádost podává po úspěšném absolvování bezpečnostního školení. Osvědčení je platné 5 let od jeho vydání. Technické prostředky používané při bezpečnostní kontrole musí mít osvědčení o technické způsobilosti, což je v kompetenci a odpovědnosti provozovatele letiště.⁸⁹

Způsoby provádění bezpečnostní kontroly definuje **Vyhláška Ministerstva dopravy České republiky č.410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před**

⁸⁹ rozbor některých ustanovení zákona č.439/2006 Sb., o civilním letectví, ve znění změn a doplňků

protiprávními činy. V § 2 tohoto zákona jsou uvedeny způsoby provádění bezpečnostní kontroly na letištích. Ta se dle zákona provádí zejména jako detekční kontrola. Detekční kontrola sestává z fyzické kontroly osob, fyzická kontroly věcí a kontroly technickými prostředky podle přímého použitelného předpisu Evropských společenství. Fyzickou kontrolu osob provádí osoba stejného pohlaví vizuální prohlídkou a hmatem ruky na oblečeném těle kontrolované osoby. Také na volných a odložených částech jejího oděvu. Při provádění fyzické kontroly lze použít také ručního detektoru kovů. Fyzická kontrola věcí se provádí vizuálně a hmatem ruky a zahrnuje kontrolu vnitřního prostoru věci, včetně obalu a pomocných konstrukcí a kontrolu všech vložených předmětů a jejich částí. Fyzická kontrola osob a věcí se provádí s použitím ochranných rukavic. Zákon dále stanoví označování již zkontrolovaných zapsaných zavazadel. Tato zavazadla se po provedení bezpečnostní kontroly označí značkou obsahující nápis „Security checked“, pořadové číslo a místo provedení kontroly.

Mezinárodní letiště s vnější hranicí jsou považována za hraniční přechody podle § 3 nebo § 4 **zákona č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců na našem území a podle § 3 zákona č. 329/1999 Sb. o cestovních dokladech.** Pro osobu to znamená, že je povinna se bez prodlení po příletu dostavit k hraniční kontrole, při které se zjišťuje, zda splňuje podmínky pro vstup a pobyt na území. Od března 2008 však platí pouze pro lety z území mimo schengenský prostor.

4.2.2. Další bezpečnostní programy upravující letištní provoz

Poskytovatelé letových provozních služeb, provozovatelé letišť, letečtí dopravci, poskytovatelé služeb při odbavovacím procesu na letišti a schválení agenti jsou povinni mít během svého provozu schválený **bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy** (dále pouze „bezpečnostní program“) a jsou taktéž povinni zajistit jeho plnění, a to sice nejen plnění všech jeho opatření a postupů, ale také plnění mimořádných opatření a postupů.⁹⁰

Provozovatel letiště je povinen v souladu s požadavky obsaženými v právních předpisech a NBP, NPBV a NPŘK před zahájením svého provozu zpracovat v písemné formě a dále pak udržovat v aktuální podobě **bezpečnostní program provozovatele**

⁹⁰ Viz ustanovení § 85a odst. 3 leteckého zákona

letišťe. Struktura a obsah bezpečnostního programu provozovatele letišťe je uvedena v příloze č. 3 k NBP. Bezpečnostní program provozovatele letišťe musí stanovit bezpečnostní opatření a postupy, které zajistí dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Tyto bezpečnostní opatření a postupy provozovaného letišťe musí být dodržovány. Ke schválení programu je zapotřebí, aby výše zmíněné subjekty podali na Ministerstvu dopravy písemnou žádost, a jestliže by se jednalo o schválení změn bezpečnostního programu, je potřeba tuto změnu předložit ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy se o změně podmínek jednotlivé konkrétní subjekty dozvěděly. Bezpečnostní program a jeho změny schvaluje MD⁹¹ po řádném projednání s Policií ČR a u mezinárodního letišťe je také potřeba věc projednat s celními orgány. Za tímto účelem zašle ministerstvo těmto dotčeným orgánům bezpečnostní program popřípadě jeho změny ke zhodnocení stavu a vyjádření a následně Policie ČR resp. celní orgány, jsou povinni se do 30 dnů ode dne doručení k věci vyjádřit. Jestliže tak neučiní, uplatní se tzv. zákonná domněnka, tzn. že s bezpečnostním programem jako takovým nebo jeho změnami souhlasí. V bezpečnostním programu provozovatele malého letišťe podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství⁹², kde by zavedení všech bezpečnostních opatření stanovených tímto zákonem nebo přímo použitelným právním předpisem ES bylo vzhledem k charakteru provozu nepřiměřené, může MD při jeho schvalování a při schvalování jeho změn za podmínky dostatečného zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy zavést **zvláštní bezpečnostní opatření**, která zohlední specifické podmínky tohoto letišťe.⁹³

Pro schvalování zvláštního bezpečnostního opatření platí stejná pravidla jako pro schvalování bezpečnostního programu. MD je navíc povinno bez zbytečného odkladu informovat Evropskou komisi o všech přijatých bezpečnostních opatření. Co se týče možnosti změny nebo zrušení bezpečnostních opatření, může tak učinit MD v případě, jestliže se změní podmínky pro jejich stanovení, nebo pokud tak rozhodne Evropská komise.

⁹¹ do poloviny roku 2006, kdy byl zatím naposledy novelizován letecký zákon (**novelizace k 1. únoru 2011 nezahrnuta**), schvaloval bezpečnostní program ÚCL po projednání s dotčenými úřady státní správy.

⁹² Nařízení Rady a Parlamentu č. 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví

⁹³ §85a odst. 6 zák. č. 439/2006 Sb. o civilním letectví

Každý provozovatel letiště je pak také povinen ve spolupráci s Policií ČR vypracovat **letištní pohotovostní plán pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy**, který musí být v souladu s NBP.⁹⁴

Letecký předpis L 14 Ministerstva dopravy určuje standardy a doporučení, které stanoví požadavky a fyzické charakteristiky letišť, která se musí nacházet na letištích používaných pro mezinárodní leteckou dopravu. Jde zde především o tzv. „technickou bezpečnost.“

Významné nejen svým obsahem jsou interní pokyny pro řešení mimořádných opatření na letišti a při vzniku různých krizových situací. Bezpečnostní postupy jsou blíže specifikovány a rozpracovány v **Bezpečnostním programu letiště** s cílem zamezit vnesení všech předmětů a nebezpečných látek do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště a na paluby letadel. Pro splnění tohoto cíle je na letišti zajištěno provádění bezpečnostních prohlídek veškerého materiálu a osob vstupujících do vyhrazeného prostoru na pracovištích bezpečnostní kontroly. Bezpečnostní prohlídky provádějí zaměstnanci letiště úseku bezpečnosti, kteří absolvovali předepsaná školení, mají bezpečnostní prověrku Národního bezpečnostního úřadu a jsou držiteli předepsaného certifikátu Ministerstva dopravy ČR. Dále se na provádění bezpečnostních prohlídek podílí Policie ČR a Celní správa ČR.

Pozn. autora: Tyto bezpečnostní požadavky a pravidla jsou platná a vyžadovaná bez výjimky na všech mezinárodních letištích v ČR.

4.3. Bezpečnostní systémy odbavovacího procesu letiště

Vzhledem k rozsáhlosti dané problematiky nelze jednoduše podrobně popsat a analyzovat celý proces bezpečnostních opatření fungujících na letišti Praha - Ruzyně, neboť k tomu by bylo zapotřebí mnohem více prostoru v obsahové části této práce, a proto se tato část bude nadále věnovat „pouze“ procesem odbavení, bezpečnostních kontrol cestujících a jejich kabinových zavazadel a některými vybranými nepoužívanějšími technickými prostředky využívanými v odbavovacím procesu.

Zvyšující se frekvence letů nejen na pražském letišti, ale i hrozba protiprávních činů v leteckém provozu zvýšila význam bezpečnostních opatření. Bezpečností v letecké dopravě v ČR se zabývá již několikrát zmíněný předpis **L-17**. Bezpečnostní proces sleduje zajištění bezpečnosti cestujících, bezpečnost letadel a bezpečnost letištní infrastruktury. Bezpečnost osob před protiprávními činy je zajišťována především prostřednictvím bezpečnostních kontrol

⁹⁴ Viz ustanovení 5.1.4 leteckého předpisu L 17

cestujících, zavazadel a zásilek, prostřednictvím technických zařízení a bezpečnostních služeb. Budovy letiště a letadla na ploše jsou chráněné technickými a režimovými prostředky, včetně bezpečnostních zón a architektonických úprav.

Letecké společnosti se většinou řídí mottem: „*letadlo vydělává jen v případě, že je ve vzduchu*“. V souvislosti s tím je vyvíjen tlak na co nejrychlejší, nejefektivnější a přesto komfortní odbavení. Jednotlivé procesy a položky odbavovacího procesu jsou uvedeny v **tzv. Aiport Handling manuálu**, které si každé letiště vede samostatně a předkládá ke schválení Státnímu dozoru v civilním letectví. Tato příručka stanovuje postupy, organizaci a procesy při odbavení letadel, cestujících, zavazadel, nákladu a pošty. Jsou zde uvedeny návody na vytváření dokumentace, provozních postupů, zpráv, smluv a dokumentů. Manuál je rozdělen do 9 kapitol, přílohy a adresář společností poskytujících ve světě odbavovací služby. Jedná se o kapitoly: odbavení cestujících, odbavení zavazadel, odbavení nákladu, odbavení pošty, procesy při nakládání a příprava provozních zpráv, nakládání a odbavení letadel na odbavovací ploše, vysílání provozních zpráv o pohybu letadla, standardní smlouva o pozemní obsluze a specifikace prostředků pro odbavení letadel.

Bezpečnost letištních budov a infrastruktury má především charakter architektonického řešení a přístupových zón do jednotlivých objektů na letišti. Na pražském letišti jsou stanoveny a bezpečnostními a stavebními prvky odděleny zóny, do kterých mají přístup jen autorizované a proškolené osoby. Mezi stavebně bezpečnostní prvky patří například přepážky, dveře na kódy, hlídané vjezdy, závory a brány. Zaměstnancům jsou vystavovány identifikační karty podle úrovně přístupu do letištních budov a na odbavovací plochu, či na vzletovou a přistávací dráhu.

Ochranu objektu letiště vytváří komplex konkrétních bezpečnostních opatření a postupů, které plní jednak preventivní úlohu a jednak umožňují operativní adekvátní reakci na protiprávní čin. Při koncipování bezpečnostních opatření je však třeba brát v úvahu také požadavek na zachování důležité přednosti letecké dopravy, kterou je rychlost. Proto zde platí princip, že bezpečnostní opatření nemohou nad míru nezbytně nutnou omezovat rychlost a plynulost odbavení cestujících.⁹⁵

4.3.1. Odbavovací proces cestujících a jejich příručních zavazadel

Proces odbavení cestujících a jejich zavazadel probíhá na ruzyňském letišti v řetězci operací začínajícím prvním kontaktem s leteckým pozemním personálem na

⁹⁵ Koverdinský, B.: Bezpečnost civilního letectví, Praha, 2007, odbor bezpečnostní politiky MV ČR, s. 42

odbavovací přepážce, dále pak následuje pasová kontrola cizinecké policie a bezpečnostní kontrola, kterou zajišťuje vyškolený personál provozovatele. V součinnostní spolupráci kontrolu vykonávání těchto bezpečnostních kontrol doplňují také policejní složky. Namátkovou kontrolu taktéž provádí i management letiště nebo oprávněná osoba Úřadu pro civilní letectví, popřípadě pověřený orgán mezinárodní instituce (např. ICAO). Proces odbavení cestujícího a jeho příručního zavazadla dále pokračuje do tranzitní haly a odletové čekárny příslušné nástupové brány (gatu), odkud se nastupuje přímo do letadla nebo po převozu letištní pozemní dopravou na letištní plochu k příslušnému stání (stojánce) letadla je realizován nástup.

Odbavovací přepážka (Check-In)

U společného odbavení cestujícího a zavazadla se cestující může nechat odbavit u kterékoliv přepážky, která je takto označena. Zde je nutno dodržet pravidlo oddělených přepážek pro ekonomickou a obchodní (business) třídu. Další dělení je možné podle typu letu (flight check-in), kdy je každý let odbaven jen u předem určených a označených přepážek. Tohoto postupu se využívá z bezpečnostního hlediska také u letů operovaných do oblastí ohrožených vojenskými konflikty nebo u leteckých společností, které jsou cílem častějším cílem různých druhů protiprávního jednání (Izrael, USA, atd.) a je tedy vhodné věnovat odbavení vyšší pozornost a zabezpečení. Tento způsob rozdělení je rovněž vhodný také pro pozemní personál letiště, neboť není nutné třídit navíc dokumentaci a zavazadla na jednotlivé lety. U odbavovací přepážky je cestujícímu zhotovena palubní vstupenka, která je také někdy (ovšem nesprávně) označována jako tzv. letenka. Odbavení se zpravidla otevírá 2 hodiny a uzavírá 30 minut před odletem letadla. K odbavení je potřeba letenka popř. rezervační kód, doklad totožnosti, případně vízum, pokud se jedná o let do země, kde je vyžadováno. Využívány jsou většinou odbavení poloautomatické, kde se vytiskne palubní vstupenka, zavazadlový lístek nebo plně automatický systém, kde se zpracují veškeré informace od počátku odbavení, až po nástup do letadla. V současné době se na pražském letišti využívají k rychlejšímu a pohodlnějšímu odbavení tzv. samo odbavovací terminály (SELF-Check-in kiosky), které jsou situovány u odbavovacích přepážek na terminálech T1 a T2.

Na odbavovací přepážce cestující odevzdá zavazadla určená k odbavení, která jsou zvážena, a je k nim obsluhou připevněn zavazadlový lístek. Pasažér dostane palubní

vstupenku s přiděleným místem v letadle do jedné, nebo více destinací, aby nemusel v případě přestupu procházet odbavovacím procesem znova a zavazadlový lístek. Z bezpečnostního hlediska se doporučuje cestujícím opatřit každé zavazadlo visačkou se jménem a adresou trvalého bydliště a místa, kde bude cestující zdržovat v cílové destinaci. Maximální hmotnost odbavených zavazadel je u pravidelných letů v ekonomické třídě 23 kg a v obchodní třídě 30 kg. Při překročení limitu existuje možnost snížení váhy zavazadla nebo návrat k přepážce letecké společnosti a zaplacení doplatku za nadváhu. Cena za 1 kg nadváhy je odvozena v závislosti na ceně letenky. Zavazadla se dělí na kabinová zavazadla, tedy příruční zavazadla nesená cestujícím do kabiny letadla a zapsaná zavazadla, která jsou přepravována v zavazadlovém prostoru letadla. K těmto zavazadlům nemá cestující po čas letu přístup. Při charterových letech je dovolena maximální hmotnost odbaveného zavazadla max. 20 kg. Na palubu letadla je možné vzít si jen příruční zavazadlo o rozměrech 55 x 40 x 20 cm o maximální hmotnosti 5 kg. Přepravu atypických zavazadel jako jsou například jízdní kola, objemné hudební nástroje, surfovací prkna apod. je zapotřebí předem domluvit s leteckou společností (popř. prostřednictvím cestovní kanceláře u charterových letů). Tato zavazadla budou odbavena na zvláštní přepážce. Na ruzyňském letišti se jedná o přepážku Nadměrná zavazadla. Po domluvě u odbavení je možnost ponechat si kočárek až do nástupu do letadla a před nastoupením k letu ho odevzdat u letadla, kde jej obsluha naloží do zavazadlového prostoru a stejně tak hned po vystoupení vyloží. V případě cesty invalidního cestujícího nahlásí cestující tuto skutečnost při koupi letenky cestovní kanceláři, se kterou cestuje. Pokud se jedná o let pravidelnou linkou, je nezbytné upozornit dopravce. Oba mají za povinnost zajistit vše potřebné na letišti. Imobilní cestující si může ponechat svůj invalidní vozík až po nástup do letadla, kdy bude přemístěn na speciální kolečkovou židli, se kterou je usazen na své místo na palubě letounu. Jeho vlastní vozík je uložen do nákladového prostoru. Pokud je vozík elektrický a má tzv. mokrou baterii, je nutné na toto předem upozornit už při koupi letenky. Baterie takového vozíku se odpojuje a ukládá do speciální schránky v zavazadlovém prostoru letadla.⁹⁶ Při přepravě živých zvířat je nutné zkontrolovat potřebné dokumenty vyžadovanými v cílové destinaci a ověřit, zda konkrétní letecká společnost vůbec živá zvířata přepravuje, neboť ze zkušenosti vím, že mnoho leteckých přepravců živá zvířata odmítá přepravovat z hygienických důvodů. Zvíře musí být opatřeno odpovídající

⁹⁶ viz letecký předpis L 18 – Bezpečná letecká přeprava nebezpečného zboží

schránkou zajišťující zvířeti uvnitř volný pohyb a ventilaci. Menší zvířata vážící většinou do hmotnosti kolem 8 kg mohou být přepravována přímo na palubě letadla s cestujícími, větší pak v nákladovém prostoru.

4.3.1.1. Nově zavedená bezpečnostní pravidla EU⁹⁷

Před příjezdem na letiště by měl každý cestující znát pravidla, která vychází z **Nařízení Komise (ES) 1546/2006** a stanoví zásady převozu tekutin v rámci EU. Jde především o zvláštní požadavek pro převoz tekutin, gelů a jiných podobných liquidních látek, jež smějí být dopravovány do objemu 100 ml na jednu nádobu, a které si cestující může vzít s sebou v kabinovém zavazadle na palubu letadla, ovšem za předpokladu uložení v opakovatelně uzavíratelném průhledném sáčku o objemu max. 1 litr (sáček je možno zakoupit v samoobslužných automatech přímo v tranzitních prostorách letiště). Jedna osoba smí převážet pouze 1 sáček. Množství kapalné látky bylo stanoveno s ohledem na možnost vytvoření výbušného systému na palubě letadla s ohledem na co nejmenší účinky. Příklad takového balení na obr. č. 1:



Zdroj: Dostupné z: www.travelservice.aero/dokumenty/nove-bezpecnostni-podminky-eu.pdf

⁹⁷ Dne 17. října 2006 bylo v Úředním věstníku Evropské unie vydáno **Nařízení Komise ES č.1546/2006**, které reaguje na aktuální zvýšené riziko použití tekutých výbušných materiálů při konstrukci výbušných systémů, použitelných pro spáchání protiprávního činu. Účelem zavedení tohoto nařízení je omezit množství tekutin, gelů a podobných materiálů vnášených na paluby letadel a tím výše uvedené riziko snížit. Toto nařízení vstoupilo v ČR v platnost dne **6. listopadu 2006**.

Každý opakovatelně uzavíratelný sáček musí být vyjmut z kabinového zavazadla a předložen ke kontrole bezpečnostním pracovníkům. Tekutiny ve větším balení než 100 ml je možné převážet pouze v zavazadle, které se odevzdává u odbavovací (check-in) přepážky. Tato zavazadla budou po dobu letu uložena v nákladovém prostoru letadla (jsou to ta zavazadla, která si cestující nebere s sebou na palubu letadla).

Existují však výjimky, kdy je možné s sebou vzít na palubu tekutiny. Jedná se především o tekutiny nutné pro léčebné účely, nebo z důvodu zvláštního požadavku na stravování, včetně kojenecké výživy. I v těchto případech je ovšem nutné, aby cestující nepřevážel větší množství, nežli je nutné pro absolvování cesty. Platí, že cestující může být vyzván pracovníkem bezpečnostní kontroly o kontrolu ochutnávkou (např. kojenecká strava), nebo o předložení dokladu o původu tekutiny (např. při převozu inzulínu je potřeba potvrzení od lékaře či recept na jméno cestujícího). Za tekutiny je považována voda a ostatní nápoje, polévky, sirupy, parfémy, gely včetně vlasových a sprchových, pasty, včetně zubní, pleťové krémy a oleje, spreje a deodoranty, obsahy nádob se zvýšeným tlakem, holicí a jiné pěny, směsi kapalných a pevných látek a všechny ostatní věci podobné konzistence.⁹⁸ Stručný souhrn nových bezpečnostních pravidel EU je uveden v příloze č. 6.

Další nová bezpečnostní opatření⁹⁹ týkající se bezpečnostní kontroly zavedla (např. povinnost vyjímat elektronická zařízení – notebooky aj.) ze zavazadel z důvodu jejich samostatné detekční kontroly, která se týká také svrchního oblečení cestujících.¹⁰⁰

Dosavadní zkušenosti se zavedením těchto nových bezpečnostních pravidel se jeví jako pozitivní nutnost, zejména na neustálou hrozbu teroristických útoků v civilním letectví. Vyjma sebevražedných útoků z 11. září 2001 byl hlavním impulsem k zavedení přísnějších bezpečnostních opatření zmařený teroristický útok z roku 2006.¹⁰¹

V roce 2010 Evropská Unie vydává **nařízení komise č. 297/2010**, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního

⁹⁸ Viz internetové stránky Letiště Praha-Ruzyně: Nová bezpečnostní pravidla EU [citováno 25. února 2011]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/odbaveni-cestujicich/odbaveni-cestujicich/bezpecnostni-pravidla/omezeni-prepravy-tekutin-a-gelu/>

⁹⁹ Viz článek serveru Aeroweb [citováno 25. února 2011]. Dostupný z: <http://www.aeroweb.cz/clanek.asp?ID=544&kategorie=31>.

¹⁰⁰ Viz NBP, odst. 28.4 - Detekční kontrola kabinových zavazadel a vnášených předmětů, s.39

¹⁰¹ Mělo jít o spiknutí skupiny osob, kterým měl být proveden sebevražedný bombový útok na letadla mířící z Velké Británie do USA. Atentátníci měli přenést na palubu letadla tekuté chemikálie, ze kterých měly být provedeny výbušné nálože. Více např. viz http://zahranicni.ihned.cz/2-19065370-003000_d-db nebo <http://www.uzsi.cz/cz/na-permanentni-nebezpeci-si-musime-zvyknout.html>.

letectví před protiprávními činy. V tomto nařízení je mimo jiné uvedeno, že všechna mezinárodní letiště v EU si budou muset do tří let pořídit detektory na odhalování kapalných a gelových trhavin. Po instalaci detektorů si totiž budou moci lidé do letadla brát i nápoje, gely, krémy a voňavky, což je nyní zakázáno.¹⁰²

Toto nařízení dále v odst. 5 uvádí, že nyní nastal čas ukončit omezení týkající se kapalin, aerosolů a gelů, a to postupným přechodem od zákazu většiny kapalin k systému detekční kontroly kapalných výbušnin. Za tímto účelem jsou pro období po dubnu 2010 na všech letištích v EU pro postupné zavádění detekčních metod včetně technologií nutná přechodná opatření, aniž by byla dotčena ochrana letectví před protiprávními činy. Zájem orgánů odpovědných za zajišťování vnitřní bezpečnosti, usilujících zamezit možným budoucím teroristickým hrozbám, vyžaduje zavedení efektivního mechanismu do doby, než budou letiště schopna instalovat spolehlivá detekční zařízení. Tato zařízení detekční kontroly kapalin, aerosolů a gelů by měla být uvedena do provozu na všech letištích v EU **nejpozději k 29. dubnu 2013.**

4.3.1.2. Zvláštní bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel na linkách do USA

Pro provádění předletových kontrol cestujících a zavazadel na linkách do USA na ruzyňském letišti jsou na základě závazných postupů TSA¹⁰³ (Transportation Security Administration USA) v současnosti uplatňována následující dodatečná bezpečnostní opatření:

- Přísnější procesy vlastní bezpečnostní kontroly, zahrnující např. četné podrobné fyzické kontroly cestujících i zavazadel, samostatné kontroly obuvi atd. Před zahájením detekční kontroly je zde cestující povinen respektovat pokyny pracovníků Bezpečnostní kontroly, zejména sejmout svrchní oděv, odložit obuv k samostatné rentgenové a fyzické kontrole a vyjmout ze zavazadel k samostatné rentgenové kontrole přepravovanou rozměrnou elektroniku (notebooky, videokamery apod.), dále pak veškeré tekutiny a gely.
- Běžný rozsah předmětů, zakázaných pro leteckou přepravu v kabině letadel, platný v rámci EU je na těchto linkách rozšířen o:

¹⁰² Viz 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

¹⁰³Dostupné z: http://www.tsa.gov/who_we_are/what_is_tsa.shtm

- nože a podobné řezné nástroje jakékoliv délky (s výjimkou nožů s kulatou špičkou) - některé druhy zapalovačů (jedná se o tzv. „torch lighters“, tj. o zapalovače „protivětrné“; také „turbo-zapalovače“, které fungují např. na principu žhavení drátku nebo hořáku; tyto zapalovače jsou považovány za nebezpečné předměty a vstup do SRA prostoru letiště s nimi není povolen.)
- Povolený rozsah tekutin a gelů, přepravovaných v kabinovém zavazadle, je při bezpečnostní kontrole striktně omezen na 1 opakovaně uzavíratelný průhledný plastový sáček na cestujícího s maximálním objemem 1 litr, ve kterém jsou připuštěna pouze jednotlivá balení do 100 ml. Systém aplikovaný ve státech EU pro prodej v letištních duty-free obchodech před stanovišti bezpečnostních kontrol na těchto linkách není připuštěn (*tj. na palubu letadla si cestující nesmí vzít žádný předmět obsahující tekutinu či gel s obsahem přesahující 100 ml, byť by tento předmět zakoupil v letištním duty-free obchodu*).

Výjimky z tohoto zákazu mají pouze v potřebném množství:

- dětské výživy, dětské mléko a nápoje – pouze v případě, že doprovázející cestující je ochoten na vyzvání ověřit ochutnáním nezávadnost;
- předepsané léky, inzulin resp. dietologické přípravky s receptem nebo potvrzením lékaře, které jsou potřeba v průběhu cesty;¹⁰⁴

Kromě výše uvedených dodatečných opatření a postupů jsou při odbavování letů do USA aplikována též všechna standardní bezpečnostní pravidla, platná pro odlety z letiště Praha-Ruzyně, tj. zejména:

- omezení pro přepravu tekutin a gelů v kabinových zavazadlech vyplývající z nařízení ES č. 1546/2006;
- povinnost deklarovat a předkládat k samostatné RTG kontrole veškeré tekutiny a gely, přenosné počítače a rozměrnější elektroniku;
- kontrola dokladů cestujících a jejich nezbytných náležitostí vyškolenými pracovníky KPV(Kontrola pasů a víz) před vstupem do SRA¹⁰⁵

Každý cestující je ze zákona povinen podrobit se bezpečnostní kontrole resp. uposlechnout pokynů a příkazů bezpečnostních pracovníků.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/odbaveni-cestujicich/odbaveni-cestujicich/bezpecnostni-pravidla/cestovani-do-usa/> [citováno 3. března 2011]

¹⁰⁵ tyto postupy musí být stanoveny v souladu s požadavky NBP a bezpečnostním programem provozovatele letiště

4.3.2. Bezpečnostní kontrola cestujících a jejich příručních zavazadel

Základním principem bezpečnostní kontroly je ta skutečnost, že všichni cestující a jejich kabinová zavazadla musí podstoupit bezpečnostní kontrolu před tím, než mají povolen vstup do SRA a následně do letounu.

Bezpečnostní kontrolou pro cestující a jejich zavazadla je vždy myšlena a využívána **detekční kontrola a fyzická kontrola**. Všichni odlétající cestující (tj. cestující nastupující na svůj let a transferoví cestující) musí být podrobena bezpečnostní kontrole, aby bylo zabráněno vnesení zakázaných předmětů do SRA a na palubu letadla.

Posádka letadla, letištní personál a ostatní osoby, které necestují, musí být kontrolovány stejným způsobem jako cestující, pokud procházejí do SRA nebo jiným místem vstupují do letadla. Rovněž jejich a jimi vnášená zavazadla a ostatní předměty musí být kontrolovány stejně jako kabinová zavazadla cestujících.¹⁰⁷

Provozovatel letiště je povinen zajistit podmínky k provádění bezpečnostních opatření a vybavit letiště pro obchodní leteckou dopravu zařízeními, potřebnými k provádění bezpečnostních kontrol, včetně zajištění možnosti detekční kontroly zapsaných zavazadel. Provozovatel letiště je povinen zajistit, aby všechna zavazadla, podléhající bezpečnostní kontrole byla předložena fyzické nebo právnické osobě, provádějící bezpečnostní kontrolu v souladu s postupem uvedeným v Bezpečnostním programu letiště. Provozovatel letiště je povinen zajistit, aby všechna doprovázená zapsaná zavazadla s výjimkou zapsaných zavazadel transferových cestujících, byly před naložením do letadla podrobena bezpečnostní kontrole, pokud nebyla již dříve podrobena bezpečnostní kontrole v některé z členských zemí EU.¹⁰⁸

Detekční kontrolou je myšlena kontrola s pomocí aplikace technických nebo jiných prostředků, které mají za úkol odhalit nebezpečné předměty, které lze použít pro spáchání protiprávního činu. Bezpečnostní kontrola kabinových zavazadel **je vždy** prováděna současně s bezpečnostní kontrolou cestujících. Při bezpečnostní kontrole osob a jejich kabinových zavazadel jsou využívána zejména **rentgenová zařízení, rámové**

¹⁰⁶ § 85i odst.1 písm.b) zák. č. 439/2006 Sb. o civilním letectví

¹⁰⁷ Viz NBP, odst. 22.1 - Bezpečnostní kontrola osob a vnášených předmětů před vstupem do SRA a kritické části SRA, s.38-39

¹⁰⁸ Vyhláška č.17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění doplňků a změn

detektory kovů, ruční detektory kovů a detektory výbušnin a nebezpečných chemických látek, a dále i služební pes.

Detekční kontrola osob je započata průchodem detektorem kovů, což je následně doplněno namátkovou fyzickou prohlídkou nejméně u 10% z celkového počtu kontrolovaných osob. Tyto fyzické prohlídky jsou prováděny u všech osob, u nichž kontrola vyvolá poplašný signál na detektoru. V praxi se rovněž na ruzyňském letišti na vybraných letech před vstupem do SRA, resp. před průchodem rámovým detektorem provádí kontrola pro ověření totožnosti cestujícího, správnosti letu, popř. formální náležitosti pro vstup do cílové destinace pasažéra. Poté je cestující před bezpečnostní kontrolou pracovníky vyzván k odložení svrchních částí oděvu (bunda, kabát, opasek či sako), které budou podrobeny detekční kontrole samostatně přes RTG. Poté je cestující vyzván k vyjmutí přenosného počítače a jiných větších elektrických přístrojů ze svého kabinového zavazadla, která budou samostatně podrobena detekční kontrole, zatímco cestující bude procházet přes detektor kovu.

Detekční prohlídka kabinových zavazadel je prováděna kontrolou rentgenovým (RTG) zařízením a je doplněna o namátkově prováděnou fyzickou prohlídku u nejméně 10% ze všech kontrolovaných zavazadel. Kabinové (příruční) zavazadlo je kontrolováno RTG operátorem vybaveném pomocným systémem detekce výbušnin, a to opakovaně z různých úhlů podle potřeby. Toto zařízení umí rozlišit organické, neorganické a kovové předměty a každý jednotlivý typ pak znázornit jinou barvou. Dokonalá automatická detekce výbušnin však s tímto pásovým rentgenem není možná. Ta nejmodernější zařízení jsou sice schopna určit i hustotu a protonové číslo materiálů v zavazadlech, často však dochází k falešným poplachům. Zjištěné parametry různých látek se mohou shodovat s výbušninami, byť o ně ve skutečnosti nejde. Je-li na některém přístroji, zavazadlo nebo cestující detekován jako podezřelý, následuje provedení fyzické kontroly. Tyto fyzické prohlídky jsou prováděny u všech zavazadel a vnášených předmětů, u kterých obsluha rentgenového zařízení není schopna bezpečně rozpoznat, zda neobsahují předměty, které lze použít ke spáchání protiprávního činu.

Fyzická kontrola znamená provedení kontroly za pomoci ručního detektoru kovů, těsnými dotyky detektorem na oblečeném těle kontrolované osoby, pohmatem ruky na oblečeném těle na volných částech oděvů, příp. i na odložených částech oděvů tak, aby tato kontrola vedla k odhalení ukrytých předmětů v místech, kde je možné takové předměty

ukrýt. Fyzickou kontrolu osob provádí osoba stejného pohlaví. Fyzickou kontrolou vnášených věcí se rozumí kontrola všech vložených předmětů, jejich částí, vnitřního prostoru a obsahu zavazadel, včetně jejich balení a pomocných konstrukcí tak, aby mohla být zjištěna přítomnost všech nebezpečných předmětů, jež lze použít ke spáchání protiprávního činu. Fyzická kontrola osob a fyzická kontrola věcí se provádí za použití ochranných rukavic. Pokud i po provedené kontrole přetrvává pochybnost, že cestující má i nadále u sebe zakázané předměty, je cestujícímu odmítnut vstup do SRA a je přivolána policie k provedení důkladné bezpečnostní prohlídky (osobní prohlídky).¹⁰⁹ Na obr. č. 2 je znázorněn průchozí rámový detektor kovu. Obr. č. 3 zachycuje klasicky tvarovaný ruční detektor kovů typ Metor 28.



Obr. č. 2



Obr. č. 3

Obr. č. 2 - Průchozí rámový detektor kovu – princip zónového uspořádání

Obr. č. 3 - Ruční detektor kovů

Zdroj: Dostupné z: http://www.elmes.cz/ramovy_detektor.html#hipemultizone
<http://www.mercotrade.cz/detektory-kovu/rucni-detektor-kovu/rucni-detektor-kovu-85/>

¹⁰⁹ Viz §35 zák. č. 273/2008 Sb. o Policii ČR - Vydání a odebrání zbraně a prohlídka osoby

Detekční i fyzické kontroly jsou oprávněni provádět pouze příslušníci Policie ČR a provozovatel letiště přímo nebo prostřednictvím podnikající fyzické nebo právnické osoby zajišťující civilní bezpečnostní služby, pokud tato osoba je držitelem oprávnění k takové činnosti.¹¹⁰ Subjekt, který provádí detekční kontroly i fyzické kontroly, je odpovědný za jejich kvalitu a účinnost a musí být pro tuto činnost pojištěn. Cestujícímu, který se odmítne podrobit detekční kontrole nebo fyzické kontrole svá kabinová nebo zapsaná zavazadla a jiné vnášené předměty nebo odmítne odevzdat zjištěné zakázané předměty, nesmí být provozovatelem letiště povolen vstup do SRA a musí být leteckým dopravcem vyloučen z přepravy. Odlétající cestující již podrobení bezpečnostní kontrole nesmí přijít do styku s cestujícími nebo jinými osobami, které dosud nebyly podrobeny bezpečnostní kontrole.

Při provádění bezpečnostních kontrol cestujících a jejich zavazadel jsou rovněž dále využívány prostředky Policie ČR, resp. zařízení pro detekci radioaktivních a výbušných látek a služební pes pro vyhledávání výbušnin. Celkově lze konstatovat, že tyto detekční prostředky jsou schopny detekovat výbušniny v širokém spektru, a dále pak částečně chemické otravné látky. Detekce radioaktivních látek je zde na ruzyňském letišti prováděna Policií České republiky. Tuto činnost provádí specialisté Inspektorátu cizinecké policie (ICP), zejména se jedná o pyrotechniky a psůvody se služebními psy.

4.3.2.1. Další rozdělení bezpečnostních kontrol dle jejich rozmístění

Bezpečnostní kontrola může být v závislosti na stavebním řešení terminálu, provozních faktorech nebo zabezpečení terminálu řešena několika způsoby. Nejčastěji se uvádí rozdělení na tzv. **centralizovanou a decentralizovanou** bezpečnostní kontrolu. Každý z těchto způsobů má svá pozitiva a negativa. Rozhodnutí o výběru optimální varianty bude vždy záležet na množství faktorů, které charakterizují situaci na konkrétním letišti. Na letišti Praha-Ruzyně jsou využívány oba uvedené způsoby provádění bezpečnostních kontrol. Na terminálu T1 je využívána **kontrola decentralizovaná**, jejíž výhodou je zejména minimalizování možnosti vnesení nebezpečného předmětu na palubu letadla, neboť tato kontrola je prováděna až těsně před vstupem do letadla a cestující má výrazně menší možnost dostat se k nebezpečnému předmětu např. od přilétávajícího cestujícího nebo zaměstnance letiště. Velkou nevýhodou mohou být zejména personální nároky spojené s tímto systémem, zejména u letišť s větším množstvím nástupních bran, kde

¹¹⁰ Viz NBP – část IX. - Bezpečnostní opatření a postupy, obecná ustanovení, odst. 3, s. 32

může z tohoto důvodu docházet ke zpoždění letů. Zpoždění a další změny letů mohou negativně ovlivnit nasazení personálu a jeho povinnou rotaci.¹¹¹

Na novém terminálu T2 je využívána vzhledem k jeho architektonickému řešení a provoznímu určení **kontrola centralizovaná**. Výhodou této kontroly je např. nižší počet pracovníků, kteří jsou nezbytní pro provádění kontrol a delší časový prostor, který je možno kontrole věnovat či nižší počet bezpečnostních zařízení potřebných pro tyto kontroly. Nevýhodou může být ta skutečnost, že veškeré možné přístupy do prostorů za bezpečnostní kontroly musejí být zabezpečeny proti neoprávněným vstupům (různé přepážky, kódově uzamykatelné dveře apod.), což může vést k vyšším finančním nákladům.

4.3.3. Technické prostředky bezpečnostní kontroly na letišti

Zejména boj proti terorismu, extremismu, organizovanému zločinu, a s tím spojenému používání výbušnin, dále nejrůznějších zbraní, ať střelných nebo chladných, kovových či nekovových, nebezpečných chemických látek, pašování drog, radioaktivních materiálů a jiného kontrabandu, si nutně vyžaduje mimo jiné i moderní prostředky pro bezpečnostní prohlídku osob, zavazadel, nákladních kontejnerů, nákladních a osobních automobilů a ostatních skrytých prostorů všeho druhu.

Pro potřeby bezpečnostní kontroly byla vyvinuta a neustále se vyvíjí celá řada technických prostředků, jejichž předmětem zájmu při provádění kontrol na mezinárodních letištích jsou zbraně, výbušniny a drogy. Při bezpečnostní prohlídce musí vzájemně dobře spolupracovat několik přístrojů založených na zcela odlišných fyzikálních principech. Efektivita a spolehlivost takovýchto kombinací však záleží pouze na bezpečnostních pracovnících a jejich schopnostech a znalostech.

K provedení bezpečnostních prohlídek osob, zavazadel a zásilek na letišti se používají speciální technické prostředky. Jedná se o soustavu přístrojů určených ke zjišťování výbušnin, zbraní, drog, jedů a omamných látek v příručních zavazadlech, oděvu nebo na těle osob a v poštovních zásilkách. Jednotlivé přístroje nelze řadit pouze do jedné skupiny. Například moderní rentgenový přístroj slouží pro vyhledávání všech zájmových složek, nebo přístroj patřící k detektorům kovů zároveň vyhledává baterie nástražně výbušných systémů apod. Podle druhu určení dělíme tato zařízení:

¹¹¹ Koverdinský, B.: *Bezpečnost civilního letectví*, Praha, 2007, odbor bezpečnostní politiky MV ČR, s. 47

Podle použití a typu bezpečnostní činnosti na:

- kontrolu cestujících v letecké dopravě,
- kontrolu příručních zavazadel, která si cestující berou s sebou do kabiny letadla,
- kontrolu zavazadel a zásilek ukládaných do nákladových prostorů letadel,
- vstupní kontrolu do objektu letiště.

Podle typu fyzikální interakce:

- detektory stopových částic k detekci výbušnin, vybraných jedů a omamných látek.
Tyto přístroje reagují na vybrané syntetické i přírodní instance, které se z těchto sloučenin odpařují.
- rentgenové scannery poskytují obrazový výstup obsahu prohlíženého objektu s pravděpodobným určením původu vybraných objektů.
- přístroje k detekci kovových předmětů jako jsou např. teplé i studené zbraně apod. Tato skupina je zastoupena průchozími rámovými a ručními detektory kovů. Obecně platí, že každý z těchto přístrojů je schopen detekovat každý materiál obsahující feromagnetické, či paramagnetické hmoty, tedy ocel, měď, dural apod. Tyto přístroje mají nastavitelnou citlivost na feritové materiály, na které reagují, čímž je dána pohodlná eliminace malých (potenciálně neohrožujících) předmětů. Jako měřítko citlivosti můžeme uvést schopnost ručních detektorů zaregistrovat krabičku cigaret obsahující ochranou kovovou fólii.

Podle druhu vyhledávané složky (látky):

- detektory zbraní a detektory kovů, rentgeny na osoby, milivize,
- detektory chemických látek, výbušnin a NVS
- plynový chromatograf (princip kvadrupólové rezonance),
- chromatograf (princip optické analýzy hoření vybuzený laserovým paprskem),
- detektory radioaktivních materiálů

Vzhledem ke značné obsáhlosti tématu všech využívaných technických prostředků se nadále budeme podrobněji zabývat pouze bezpečnostními rentgeny pro kontrolu osob a zavazadel, které patří k nejvíce využívaným systémům pro detekci zbraní, výbušnin a různých obsahů nebezpečných předmětů ukrytých na tělech cestujících či v jejich kabinových zavazadlech.

4.3.3.1. Bezpečnostní rentgeny

Rentgenování je jeden ze zásadních způsobů bezpečnostního prověřování předmětů. Spolu s využíváním ostatní techniky a metod detekce umožňuje zjištění a vyhodnocení obsahu předmětů. Rentgeny jsou základem bezpečnostní prohlídky cestujících, jejich zavazadel, poštovních zásilek a nákladních kontejnerů i osobních automobilů na letišti. Podle určení a velikosti se jedná o **přenosné rentgeny**, kde zdroj rentgenového záření, detekční část a zobrazovací část jsou samostatné jednotky. Zdroj záření a detekční část je na protilehlé straně kontrolovaného předmětu. Kontrolovaný objekt je zdrojem ozařován v jednom okamžiku. Detekční část tvoří plochu na druhé straně. Dále lze na letišti využít ke kontrole **komorové rentgeny** s ručním vkládáním. U těchto rentgenů tvoří zdroj rentgenového záření a detekční část spolu s komůrkou pro kontrolovaný objekt jeden celek. Kontrolované předměty se do komory vkládají a vyndávají ručně. Kontrolovaný objekt je zdrojem ozařován v jednom okamžiku a detekční část tvoří plochu na druhé straně.

Další kategorii tvoří **pásové rentgeny**, kde se kontrolované předměty pohybují po dopravníkovém pásu skrz tunel. Zdroj rentgenového záření a detekční části se nacházejí po stranách tunelu. Zdroj ozařuje kontrolovaný objekt v tenké rovině kolmé na pohyb dopravníkového pásu a detekční část tvoří pruh na protilehlé straně. U rentgenů se zpětným rozptylem probíhá v této rovině tenký paprsek, detekční část pro zpětné rozptýlení tvoří plochu na straně zdroje. Skenování v podélném směru zajišťuje pohyb zavazadla po pásu. Pásové rentgeny díky skenovacím principům umožňují automaticky detekovat také nebezpečné látky, výbušniny a drogy. Při bezpečnostních kontrolách letišť se používají také **rentgeny na kontejnery a vozidla**. Tyto přístroje mají podobný skenovací princip jako rentgeny pásové, nákladní kontejner, automobil je skenován plynulou rychlostí. V neposlední řadě se na letištích využívají rentgeny na osoby, kde je zdroj rentgenového záření s detekční částí ve společné skříni a kontrolovaná osoba se k této skenovací jednotce postaví nejprve čelem a pak zády. V bezpečnostní praxi jsou nejčastěji využívány **pyrotechnické rentgeny**. Jejich principem je využití schopností pronikání rentgenových paprsků i přes neprůhledné materiály. Používají se proto zejména ke kontrole zavazadel a podezřelých předmětů bez jejich otevření. Rentgenové záření je pohlcováno prohlíženým předmětem v závislosti na charakteru látky, ze které je vyroben. Rentgenové záření je více pohlcováno látkami s větším atomovým číslem, tedy materiály obsahující kovy pohlcují

rentgenové záření více, a proto se jeví na stínítku rentgenového zařízení jako tmavší. V rentgenových zařízeních dochází k převodu neviditelného záření na viditelné na stínítku nebo pomocí elektronických prvků. Tyto rentgeny můžeme dále dělit na **stabilní a přenosné**. Při běžném provozu je nutné využívat všechny technické možnosti rentgenových přístrojů, kterými jsou zvláště regulace intenzity záření, rozlišování organických a anorganických materiálů, zvětšování části obrazu, případně zvýrazňování a možnost rentgenování ze tří směrů.¹¹²

Tyto bezpečnostní rentgeny jsou rozděleny dle složitosti konstrukce, použití nejnovějších technologií a schopnosti odhalit různé druhy nebezpečných látek a předmětů do 3. stupňů bezpečnostních kontrol, které jsou využívány chronologicky vzestupně dle významu jejich využití. Tyto prostředky pro 2. a 3. stupeň se používají zejména pro kontrolu zapsaných zavazadel a nákladu.

Rentgeny pro kontrolu kabinových zavazadel

Pro kontrolu příručních zavazadel a předmětů odložených kontrolovanou osobou se používá **pásový rentgen**. Rentgenový snímek je vyhodnocován obsluhou a současně automaticky na základě barevného rozlišování organických, anorganických a kovových materiálů. Automatická detekce předmětů s vysokou hustotou (střelné zbraně, ruční granáty apod.) na základě vyhodnocení monochromatického obrazu je nepřesná a slouží jen jako pomůcka operátorovi rentgenu. Při normální rentgenové kontrole se používá černobílé zobrazení. U bezpečnostních rentgenů nejsou velké nároky na malá rozlišení, avšak výrazně musí být zobrazeny především plochy, kde je záření více absorbováno. Proto se používají i monitory barevné, různým úrovním šedi jsou přiřazeny barvy. Je tedy možné velice rychle indikovat předměty s vysokou absorpcí (např. zbraně). V současnosti se na pražském letišti používají zařízení, která mají obvykle dva monitory. Na jednom je zobrazení černobílé a na druhém barevné. Obrázek č. 4 zachycuje nejběžněji používaný pásový rentgen pro kontrolu zavazadel na letišti Praha. Na obrázku č. 5 a č. 6 na následující straně je znázorněn obsah zavazadla na monitorech pásového rentgenu, jak jej vidí operátor rentgenu na monitoru. RTG zobrazení příkladu nástražného výbušného systému

¹¹² TUREČEK, J.: Technické prostředky bezpečnostních služeb II – Detektory pro bezpečnostní prohlídku osob, zavazadel a zásilek. Praha, PA ČR, 1998, 100 stran

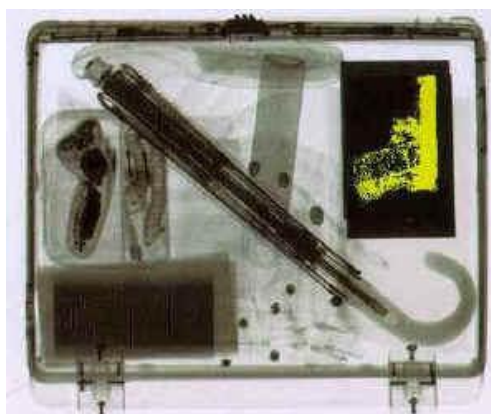
(NVS) ukrytého v botě je na obr. č. 7 v příloze č. 5 této práce. Další důležitou součástí je digitalizace snímků a zpracování v reálném čase včetně jejich automatické archivace.



Obr. č. 4

Pásový rentgen HI-SCAN 6046si

Zdroj: Dostupné z: http://www.smithsdetection.com/HI-SCAN_6046si.php



Obr. č. 5



Obr. č. 6

Zdroj: Dostupné z: http://www.elmes.cz/RTG_zavazadla.html

Existuje značné množství druhů průmyslových a vojenských výbušnin, které mají logicky různé hustoty a protonová čísla, a vždy se najde spousta látek, především organického původu, jejichž hustota a průměrné protonové číslo se budou shodovat s nějakým druhem výbušniny. Navíc na rentgenu musí být pro automatickou detekci nastavena hustota daného druhu plastické výbušniny s určitou tolerancí, neboť i modelováním plastické výbušniny se mění její hustota.¹¹³

¹¹³ Tureček, J.: Jak zamezit vnášení zbraní a výbušnin na paluby letadel, časopis Kriminalistika, ročník 3/2002, Praha 2002, odbor prevence kriminality MV ČR

Rentgeny pro osobní kontrolu osob (tzv. personální rentgeny)

Přestože letiště Praha-Ruzyně v současné době nedisponuje žádným rentgenem pro kontrolu osob, považoval jsem za důležité vzhledem k aktuálnosti otázky možnosti využití této metody detekce na mezinárodních letištích krátce zmínit a pokusit se popsat způsob jejího využití, pozitiva a negativa a možná často diskutovaná zdravotní rizika.

Jedná se o systém absolutní bezkontaktní kontroly osob. Kontrolovaná osoba se postaví nejdříve čelem k rentgenu a je skenována rentgenovým paprskem. Paprsek má tak slabou intenzitu, že neproniká lidským tělem, ale pouze vrstvami oděvu. Na monitoru je pak zobrazováno zpětné rozptýlené záření. Podruhé je osoba skenována zezadu. Zobrazovány jsou předměty ukryté na těle pod oděvem, nebo v oděvu. Prozáření osoby je nutné také pro vyhledávání kontrabandu ukrytého v tělních dutinách. Rentgenové záření v podstatě tělem osoby ani neprojde a dávka ozáření je jen velice nízká. Nevýhodou je, že je nutné osobu snímkovat zepředu i zezadu. Mezi výhody rentgenu pro osobní prohlídky patří rychlost kontroly, zachování bezpečnostních požadavků při kontrole, kontrola bez kontaktu s kontrolními pracovníky a schopnost detekovat nebezpečný předmět bez ohledu na jeho složení. Systém zobrazuje výsledky kontroly na vzdáleném monitoru již po třech vteřinách. Profil detekovaných předmětů pokrývá spektrum od plastických hmot po kovové zbraně či jiné předměty i velmi malých rozměrů (např. žiletky, narkotika apod.).

Při kontrole pomocí personálního rentgenu se na monitoru zobrazí silueta kontrolované osoby a také předměty ukryté pod oděvem, avšak je znemožněna jednoznačná identifikace prohlížené osoby. V této souvislosti jsou obavy o soukromí sice logické, ale při dodržení následujících pravidel naprosto neopodstatněné:

- kontrolu personálním rentgenem provádí osoba stejného pohlaví,
- kontrolovaná osoba a bezpečnostní pracovník se nacházejí v oddělených místnostech, nedojde tak k očnímu kontaktu a obraz na monitoru je tudíž naprosto anonymní;
- naskenovaný obraz osoby je na monitoru upraven tak, aby se zvýraznily pouze ukryté předměty a přiřadit takto upravený obraz určité osobě je velmi obtížné;
- ukládání naskenovaných obrazů je zablokováno tak, že každý následující obraz přemaže ten předchozí a operátoři nesmějí mít u sebe žádná záznamová zařízení.

Na obr. č. 8 je znázorněn příklad postupu vyhodnocení snímku z tělesného skeneru



Obr. č. 8

Zdroj: Dostupné z: <http://www.pcs.cz/rapiscan/produkty-a-sluzby/Kontrola%20osob.ep/>

Někteří kritici a odpůrci označují tato technická zařízení za tzv. „svlékácké skenery“, kdy podle jejich názorů umožňují tělesné skenery letištním kontrolorům prohlédnout si "nahá" těla pasažérů. Odborníci však namítají, že díky těmto novým technologiím přístroje zachycují těla spíše schematicky. Nelze kupříkladu rozeznat pohlaví cestujícího.

Co se týče zdravotních rizik, tak podle současných mezinárodních doporučení není možné vyloučit negativní účinek záření na zdraví člověka ve formě zvýšené pravděpodobnosti vyvolání rakoviny ani u velmi malých dávek, tudíž je potřeba, aby i takové ozáření podléhalo stanoveným pravidlům radiační ochrany.¹¹⁴ Odborník na radiační záření D. Brenner z Centra pro radiologický výzkum z Kolumbijské university v New Yorku uvádí, že v ohrožení mohou být zejména děti a také cestující s genetickými vadami a poruchami, což je podle statistik každý dvacátý jedinec. Jejich organismus má totiž menší schopnost opravit buňky poškozené zářením.

Státní úřad pro jadernou bezpečnost má za to, že pro bezpečnostní kontrolu osob na letištích existují alternativní metody nevyužívající ionizující záření, které poskytují srovnatelnou informaci potřebnou pro požadované zvýšení bezpečnosti letecké dopravy.

¹¹⁴ Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/glosa-rentgeny-na-letistich-spis-ublizi-nez-pomohou-f9j-domaci.asp?c=A100108_1314975_domaci_itu [citováno 1. 3. 2011]

Důležitým argumentem pro zavedení těchto prostředků však zůstává, že osoba, která je vyzvána k podrobné prohlídce má jednoznačně **možnost výběru**, zda podstoupí osobní prohlídku, trvající několik minut, nebo se několik desítek sekund „zdrží“ u personálního rentgenu.

Tato opatření jsou součástí podobných kroků ke zvýšení bezpečnosti na letištích, jaké požadují hlavně Spojené státy po prosincovém nezdařeném atentátu proti americkému letounu. Na jeho palubu se tehdy dostal přes letištní kontrolu v Amsterdamu útočník se silnou výbušninou.¹¹⁵

V současnosti se tato zařízení využívají podle mých osobních zjištění na některých evropských letištích k odbavení cestujících zejména na letech do USA. Jako první použilo tento skener v ostrém provozu amsterdamské letiště SCHIPHOL, dále je využíván na londýnském HEATHROW a pařížském letišti ROISSY. Další evropská mezinárodní letiště uvažují výhledově vzhledem k celosvětovému trendu zvyšování bezpečnosti v letecké dopravě o zavedení těchto zařízení. Vyčkávají však na jednoznačnou právní úpravu pro jejich provoz.

Jelikož doposud nejsou zpracována jasná společná evropská pravidla pro využití těchto personálních rentgenů a názory členských států na užívání těchto prostředků se liší, tak ani Letiště Praha a.s. jako provozovatel ruzyňského letiště zatím neuvažuje zakoupení a o plošném zavedení skenerů do ostrého provozu.¹¹⁶

4.4. Hodnocení úrovně bezpečnostních kontrol na vybraných mezinárodních letištích

Vzhledem k mému zaměstnání mám možnost v rámci služebních cest navštívit různé státy, a jelikož se na služebních cestách přepravuji výhradně leteckou dopravou, mohu tak v praxi srovnávat jednotlivé stupně a úrovně bezpečnostních kontrol na mezinárodních letištích příslušných zemí. Cílem této praktické části práce je tedy zejména

¹¹⁵ Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/osobni-prohlidku-nebo-skener-dava-na-vyber-letiste-ve-francii-pt4-zahranicni.asp?c=A100210_084633_zahranicni_btw [citováno 1. 3. 2011]

¹¹⁶ Dostupné z: http://cestovani.idnes.cz/letistni-skenery-mohou-zpusobit-rakovinu-varuje-znalec-pkh-igsvet.asp?c=A100630_163145_igsvet_tom [citováno 1. 3. 2011]

popis, pozitiva a negativa pro leteckou bezpečnost vs. komfortu cestujících, vliv lidského faktoru a způsoby provádění těchto bezpečnostních kontrol.

Mezinárodní letiště Amsterdam - Schiphol

Toto letiště patří mezi jedno z největších v Evropě proklamuje vysokou úroveň standardu zajištění bezpečnosti a profesionální provádění bezpečnostních kontrol. Byl jsem na tomto letišti několikrát a pochopitelně jsem procházel bezpečnostní kontrolou, a mohu říci, že zkušenosti s prováděním kontrol jsou celkem dosti rozdílné. Bezpečnostní pracovníci byli jednou vstřícní, usměvaví, přesto velmi pečliví, podruhé však velmi laxní, neochotní a projevovali jakousi nadřazenost. Bezpečnostní postupy prohlídek sice dodržovali řádně ve všech případech, nicméně způsob jejich provedení byl kvalitativně rozdílný. Jako určité negativum pro komfort cestujících jsem vnímal dvojitou kontrolu cestovních dokladů bezpečnostním pracovníkem v gatu před nástupem do letadla.

Mezinárodní letiště Londýn – Heathrow

Na tomto letišti jsem zažil snad největší „bezpečnostní manévry“ při letištních kontrolách vůbec. Z části tato opatření chápu, neboť to bylo v období, kdy se zaváděla nová bezpečnostní pravidla pro přepravu tekutin, gelů, aerosolů, a při bezpečnostní kontrole vám zabavily dokonce i zubní pastu. Ovšem tato striktní opatření zde panují dodnes. Jsem zastáncem přísných bezpečnostních opatření, ale lze chápat i cestující, kteří po projití několikanásobnou kontrolou znovu a znovu odkládají své svršky, opasky, boty apod., se cítí poněkud otráveně a způsobují pozdním nástupem zpoždění odletů některých letadel. Jinak však musím uznat, že profesionalita provádění nutných kontrol byla vzhledem k exponovanosti letiště na vysoké úrovni.

Mezinárodní letiště Frankfurt nad Mohanem

Jedná se o třetí největší evropské letiště co do objemu odbavených cestujících hned po londýnském Heathrow a pařížském Charles de Gaulle. Jelikož mně již předtím byla známá pověstná německá pečlivost, očekával jsem precizně provedenou bezpečnostní kontrolu.

Mé očekávání bylo naplněno bezvýhradně, i přesto, že jsem většinou při tranzitu procházel centralizovanou bezpečnostní kontrolou, která je velice náročná při provozní špičce, kdy se na těchto kontrolách shromažďuje velké množství cestujících, kteří většinou spěchají, aby stihly svůj návazný let. Pracovníci těchto kontrol byli velmi milí, ale přesto striktní, neboť když mi v zavazadle operátor rentgenu objevil benzínový zapalovač tzv. Zippo, který je podle bezpečnostních pravidel zařazen mezi nebezpečné zboží a cestující ho nemůže mít u sebe ani v příručním zavazadle, chtěli ho ihned zabavit. Tuto nemilou situaci jsme nakonec vyřešili pouze vyjmutím vatové vycpávky s benzínovou náplní, takže jsem byl rád, že jsem nepřišel o celkem hodnotný dárek.

Mezinárodní letiště Ulánbátar – Chinggis Khaan airport

Pro částečnou konfrontaci provádění bezpečnostních kontrol na evropské a asijské úrovni uvádím zkušenost, kterou jsem zažil při služební cestě do mongolského Ulánbátaru. Protože to bylo v době, kdy po světě řádila tzv. ptačí chřipka a nemoc SARS, tak ihned po přiletu nás po výstupu z letadla prosvítla moderní termokamera, pro zjištění aktuální tělesné teploty, což mě celkem překvapilo, neboť jsem předpokládal, že příliš účinných technických prostředků pro bezpečnostní kontrolu nevidím. Vůbec tím nechci nijak zpochybňovat úroveň zajištění bezpečnosti leteckého provozu v Mongolsku, kterou jsem navíc předtím neznal, ale vzhledem k této rozvíjející se zemi jsem očekával zaostalejší techniku. O to větší bylo mé příjemné překvapení, když při odletové bezpečnostní kontrole kromě standardního rámového detektoru kovů a pásového rentgenu, zde měla obsluha k dispozici také detektor kovů v obuvi. Kontrola proběhla sice celkem zdlouhavě, avšak pečlivě. Personál se choval vstřícně a korektně. Na druhou stranu je třeba vzít v potaz skutečnost, že vzhledem k menší koncentraci odlétajících cestujících měla obsluha centralizované kontroly sestávající se ze dvou rámových detektorů a dvou rentgenů dostatek času na řádné provedení kontroly.

Mezinárodní letiště Praha – Ruzyně

Bezpečnostní kontroly na letišti Praha – Ruzyně patří podle mého názoru mezi vyšší evropský standard. Bezpečnostní pracovníci racionálně a účelně využívají pomoc

technických prostředků. Před vlastní kontrolou je cestující vyzván, aby na dopravní pás bezpečnostního rentgenu odložil své kabinové zavazadlo, svrchní část oděvu (bundu, sako apod.), opasek, kosmetiku v uzavřeném plastovém sáčku a veškeré osobní věci. Pokud kabinové zavazadlo obsahuje elektronický přístroj např. notebook, musí ho cestující dle pokynů vyjmout a rovněž odložit na pás. Po průchodu rámovým detektorem kovu v případě, že není detekována přítomnost kovového předmětu a RTG kontrola kabinového zavazadla je bezvadná si cestující bere své věci a odchází. V případě, že je detekována přítomnost kovového předmětu na těle pasažéra, je podroben pečlivé kontrole pohmatem přes oděv. Jestliže rámový detektor kovu signalizuje přítomnost kovového předmětu v oblasti chodidel, je cestující vyzván, aby sundal obuv a položil ji na dopravní pás bezpečnostního rentgenu. Vše probíhá profesionálně a bez komplikací.

5. Poznatky a jejich vyhodnocení

Lze tvrdit, že prameny právní úpravy jsou v civilním letectví poměrně druhově různorodé. Vyplývá to podle mého názoru nejen ze skutečnosti, že je civilní letectví jednak úzce a pevně spjato s mezinárodním a komunitárním právem, ale také ze zvláštnosti letectví a letecké dopravy jako takové.

Letecká doprava je podle názorů některých zasvěcených odborníků poměrně mladým oborem lidské činnosti. Začala se postupně vyvíjet až v minulém století a to poměrně překotně. Je tedy přirozené, že prvotní právní úprava byla velmi kusá a nedokonalá. Jak posléze postupně přicházely nové poznatky a vyvíjela se i technika, začaly se v souvislosti s vývojem dopravy také utvářet právní předpisy, které ji upravovaly.

Civilní letecký provoz byl již od počátku úzce svázán s mezinárodním letectvím. Zkušenosti vyspělejších států v oblasti civilního letectví bylo pochopitelně vhodné využít i pro vnitrostátní právní úpravu. Letecká doprava je navíc nejčastěji používána jako doprava mezinárodní, bylo tedy potřeba sjednotit právní úpravy v jednotlivých státech a usnadnit tak její provozování.

Podle povahy českého právního řádu je jednoduše jediným možným řešením obecné úpravy leteckého provozu forma zákona. Stejně jako v jiných právních odvětvích přichází v úvahu řešení, aby zákon prováděla jedna nebo více prováděcích vyhlášek. Vyhláška může jednotlivé oblasti, které zákon upravuje, blíže přiblížit a podrobněji

rozvést, což je podle mého názoru vhodnější, než aby tak bylo stanoveno již v zákoně jako takovém. Zákon by měl shrnovat skutečně jen obecné rysy povahy leteckého provozu, zatímco vyhlášky by měly být naopak více podrobné a rozhodně propracovanější, než je tomu doposud.

Co se týče leteckých předpisů, které jsou myslím přehledně a uceleně zpracovány, je zde však zásadní problém s jejich právní povahou. Tato není zcela jasná, což vyvolává pochybnosti o jejich obecné závaznosti. Tudíž by bylo přinejmenším vhodné posílit jejich právní závaznost a jako nejlepší současné řešení se mi jeví změna jejich právní formy na prováděcí vyhlášky k leteckému zákonu. Letecký zákon by pak ovšem musel z hlediska korespondence s těmito prováděcími vyhláškami projít důkladnou rekonstrukcí. Vzhledem k jeho současnému stavu po poslední novelizaci **zákonem č. 407/2010 Sb.** se domnívám, že nejlepším řešením by bylo vytvoření zcela nového leteckého zákona.

Právní úprava leteckého provozu vychází z mezinárodního a v současné době také komunitárního práva. V celosvětovém i evropském měřítku je podle mého mínění na poměrně vysoké úrovni, o čemž svědčí i kvality leteckých předpisů, které z ní vychází, a rovněž poměrně rozsáhle rozvinutá síť mezinárodních a evropských leteckých organizací.

České právní normy v oblasti civilního letectví podle mého názoru za mezinárodními a komunitárními normami zatím trochu zaostávají. Současný letecký zákon z roku 1997 je s ohledem na rychlý rozvoj civilního letectví již dnes zastaralý. Změny v civilním leteckém provozu se promítají hlavně do vydaných nařízení Evropského společenství nebo v leteckých předpisech. V oblastech, ve kterých je nutno změnit či doplnit některá ustanovení leteckého zákona, dochází k jeho změnám, čímž se však tento stává nepřehledným.

V oblasti komunitárního práva jsou nařízení pro členské státy závazná a přímo použitelná. U mezinárodních norem z jiné oblasti než komunitárního práva tomu tak není. Musí proto dojít k recepci mezinárodní normy. Chtěl bych také v souvislosti s Chicagskou úmluvou zmínit zajímavou skutečnost, kdy tato úmluva byla v ČR vyhlášena ve Sbírce mezinárodních smluv, avšak její přílohy (annexy) již nikoliv. Tyto annexy však tvoří nedílnou součást zmíněné úmluvy. Ministerstvo dopravy ČR tento nedostatek odstranilo vyhlášením leteckých předpisů řady L, které se číselně shodují s annexy Chicagské úmluvy, a jejichž obsah je s nimi prakticky totožný. A jelikož je Chicagská úmluva pro ČR závazná, jsou závazné i její přílohy (annexy).

Snaha o úspory v letecké dopravě částečně ovlivňuje také bezpečnost letecké dopravy. Například letecký předpis L 17 (Annex 17 ICAO) Bezpečnost mezinárodního civilního letectví, ochrana před protiprávními činy některá bezpečnostní opatření ukládá a jiná pouze doporučuje. S ohledem na nezávaznost a ekonomickou nákladnost bezpečnostních doporučení někteří provozovatelé letišť tato doporučení nenaplnují s odůvodněním, že plní vše, co zákon nařizuje, a doporučení pro něj nejsou závazná.

Lze proto navrhnout, aby v zájmu posílení bezpečnosti letecké dopravy v novelizacích a změnách právních předpisů rostl počet nařízených bezpečnostních opatření na úkor pouhých doporučení a byla posílena kontrolní činnost státu vzhledem k dodržování těchto opatření ze strany provozovatelů letišť.

Právní předpisy zabývající se ochranou civilního letectví před protiprávními činy jsou zpracovány vzhledem k dlouhodobému vývoji leteckého pirátství dostatečně podrobně. S ohledem na zvyšující se ohrožení letecké dopravy z hlediska terorismu je vhodné, aby však byly tyto předpisy novelizovány častěji, tak aby v nich byla zachována kontinuita s rozvojem vědy a techniky. Novelizacemi však může také docházet ke snížení ochrany soukromí a osobních dat v protíváze k posílení bezpečnosti.

Letiště jsou v současnosti ohroženy z hlediska násilných činů zejména terorismem, extremismem a další trestnou činností. K útoku mohou pachatelé využívat zejména chemických, biologických, radiačních, nukleárních a explozivních látek. Výsledkem působení těchto látek na člověka a majetek je zejména uvolnění tepelné energie, tlaku a potencionální toxicita. Z hlediska dostupnosti prostředků lze předpokládat především možnost explozivního útoku pomocí NVS a útok zbraní za účelem únosu letadla nebo zneužití letadla a cestujících jako rukojmích k útoku na jiný objekt. Tyto činy mají značný ničivý potenciál a jsou proto schopny rozpoutat celosvětovou mediální kampaň, čímž se teroristé mohou zviditelnit, což patří mezi jejich primární cíle.

Zkoumaný subjekt Letiště Praha-Ruzyně byl analyzován zejména z hlediska zajištění bezpečnosti při odbavovacích procesech cestujících a jejich kabinových zavazadel a hodnocení vhodnosti použití některých vybraných technických prostředků zde využívaných k těmto kontrolám.

Sběrem dostupných informací z různých zdrojů, vlastním pozorováním a konzultací těchto prostředků a bezpečnostních postupů při provádění kontrol s oprávněnými a fundovanými osobami bylo zjištěno, že v současnosti na pražském letišti prováděná široká

škála různých způsobů kontroly plně koresponduje s evropskými standardy, i když je podle mého mínění pořád co vylepšovat. Například budoucí možné využití personálních rentgenů na pražském letišti bych uvítal jako velice žádoucí, a to i přesto, že dosud nejsou zcela jasně identifikována potencionální zdravotní rizika.

Rád bych uvedl některé další nedostatky, které byly zjištěny v oblasti technického zajištění kontrol. Detektory kovů nedetekují vůbec elektricky nevodivé a nemagnetické předměty, z čehož vyplývá, že nedetekují tedy chladné ruční zbraně vyrobené z polymerů nebo kompozitních materiálů, přičemž vývoj keramických střelných zbraní je budoucí výraznou hrozbou. Dále pak tyto detektory nedetekují ani výbušniny. Velké principiální nedostatky má i bezpečnostní prohlídka kabinových zavazadel. Rentgeny bez automatické detekce látek odpovídajících výbušninám jsou pro kvalitní detekci výbušnin naprosto nedostatečné. Ani většina rentgenů s automatickou detekcí výbušnin na principu dvojí energie nezaregistruje tenký plát výbušniny, zvláště pokud je zakryt alespoň menším množstvím kovového materiálu apod.¹¹⁷ Tento nedostatek odstraňují rentgeny s počítačovou tomografií, které nebyly předmětem zkoumání.

K vyhledávání zbraní v kabinových zavazadlech jsou principiálně vhodné i současné rentgeny, u nichž je však zapotřebí vylepšovat především kvalitu zobrazení, aby bylo možné rozeznat některé skryté zbraně zamaskované jako např. tužky nebo hřebeny. Pro podrobnější zkoumání takovýchto podezřelých položek jsou výborné již zmíněné rentgeny s počítačovou tomografií, i když jsou poněkud pomalejší, drahé a dosud na Ruzyni pro kontrolu kabinových zavazadel nevyužívané.

Detekce biologických nebezpečných látek je v současné době velmi problematická. Nevýhodou systému bezpečnostních kontrol na letišti je zaměření především na konveční zbraně a výbušniny, přičemž látky chemické, biologické, radioaktivní jsou detekovány až na vyšších úrovních kontrol a nevyužívá se všech možností v oblasti jejich detekce.

Hodnocení celkové úrovně bezpečnosti při provádění kontrol by bylo možné za předpokladu absolvování většího množství nezávislých bezpečnostních kontrol na jednotlivých letištích. Ta by potom byla objektivně vyhodnocena podle předem stanovených kritérií a výsledky by byly statisticky zpracovány. Vzhledem k tomu, že jsem na uvedených letištích měl možnost absolvovat bezpečnostní kontrolu buď pouze jednou

¹¹⁷ Tureček, J.: Jak zamezit vnášení zbraní a výbušnin na paluby letadel, časopis Kriminalistika, ročník 3/2002, Praha 2002, odbor prevence kriminality MV ČR

nebo někde vícekrát, tak i přesto toto hodnověrné vyhodnocení není možné. Nejvíce těchto kontrol jsem opakovaně absolvoval pouze na Mezinárodním letišti Praha-Ruzyně. Bezpečnostní kontroly měly ve všech případech v rámci možnosti využití technických zařízení vysokou úroveň a bezpečnostní obsluha si při kontrole počínala velmi profesionálně.

Tímto srovnáním jsem chtěl rovněž poukázat na skutečnost, že při bezpečnostních kontrolách hraje lidský faktor klíčovou roli. V současné době máme značné množství velmi sofistikovaných technických prostředků bezpečnostních kontrol, které jsou schopné pracovat téměř plně automaticky. Přesto vyškolený bezpečnostní pracovník musí stále dohlížet a kontrolovat bezvadný chod těchto zařízení. Sebe modernější technické prostředky bezpečnostních kontrol, bez odborné a profesionální obsluhy ztrácí svoji efektivnost.

Díky implementaci právních norem Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, zejména Annexu č. 17, a rovněž 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, do zákonů regulujících civilní letectví dané země by metodika a technické zázemí bezpečnostních kontrol měly být na přibližně stejné úrovni. Kvalitativní rozdíly by měly být prakticky zanedbatelné.

6. Závěr

Hlavním cílem této diplomové práce bylo uchopit a zhodnotit právní úpravu v oblasti bezpečnosti leteckého provozu a z hlediska ratifikovaných mezinárodních smluv, zákonů i podzákoných předpisů ji zpracovat jako určitý prvek systému mezinárodního a komunitárního práva. Mým záměrem bylo rovněž komplexně shrnout tuto dostupnou právní úpravu a navrhnout možnosti řešení spočívajících v určitých změnách.

Hlavní metodu, kterou jsem zvolil, byla metoda deskriptivní (popisná) – rozbor platných norem. Je potřeba zdůraznit, že studium tohoto rozsáhlého oboru rozhodně nebylo jednoduché, a navíc právní úprava této oblasti ani zdaleka není tak dokonalá, jednoznačná a obsahuje řadu nejasností a chyb.

Podstatná část práce je věnovaná právním normám České republiky, které upravují problematiku bezpečnosti civilního letectví. Popisuje implementaci právních norem

Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO a vybraných právních norem Evropské unie, jejichž účelem je sjednotit pravidla bezpečnosti civilního letectví na nadnárodní úrovni. Problematiku bezpečnosti leteckého provozu nelze chápat jako problematiku konkrétního letiště nebo konkrétního státu. Jedná se o velmi složitý a choulostivý systém, který třeba neustále zdokonalovat, jak v rovině legislativní, tak v rovině technicko-taktické.

Cílem praktické části bylo mimojiné poukázat na skutečnost, že i v dnešní době velmi sofistikovaných technologií je lidský faktor klíčový. Úroveň bezpečnostních kontrol se kvalitativně velmi liší, přestože jsou postupy a úroveň bezpečnostních opatření pevně dány nadnárodními normami a systémem doporučení, které jsou implementovány do legislativy jednotlivých států.

V závěru práce jsem pokusil zhodnotit současný systém bezpečnostních kontrol osob a zavazadel na vybraných letištích a navrhnout nové postupy pro jejich zefektivnění.

Tato má diplomová práce vychází z podstatné části jednak z vlastní sedmileté praxe osoby, jež se v rámci svého povolání pohybuje v prostředí leteckého provozu, a rovněž z osobního zájmu o danou oblast. Nedostatky v nevědomosti o konkrétních věcech jsem se snažil odstranit nejen studiem dostupné odborné literatury a internetových stránek, ale také kontaktováním kompetentních osob, které se v letectví dennodenně pohybují. Jejich poskytnuté informace pro mě byli pro zpracování práce klíčové. Zejména jsem ocenil možnost srovnání těchto informací s platnou právní úpravou a s vlastními názory.

Závěrem je nutné připomenout a zdůraznit, že v této diplomové práci nemohly být záměrně z pochopitelných důvodů použity a zveřejněny některé důležité informace týkající se bezpečnosti leteckého provozu, neboť podléhají určitému stupni utajení.¹¹⁸

¹¹⁸ Viz např. utajovaná ustanovení dle části III odst. 2 NBP

Resumé

The main objective of this thesis was to grasp and evaluate legislation in the field of aviation safety and in terms of ratified international treaties, laws and decrees be rendered as an element of international and Community law. My intention was also comprehensively summarize the available legislation and propose possible solutions, resulting in some changes.

The main method I chose was the method of descriptive (descriptive) - analysis of existing standards. It should be emphasized that the study of this vast area was certainly not easy, and the addition of the subject so far is not perfect, clear and contains a number of uncertainties and errors.

A substantial part is devoted to the Czech legal rules that govern civil aviation security issues. It describes the implementation of legal standards of the International Civil Aviation Organization ICAO and selected legal norms of the European Union, whose purpose is to unify the rules of civil aviation at the transnational level. The issue of aviation safety issues can not be understood as a particular airport or a particular state. This is a very complex and delicate system that must be continuously improved, at both the legislative and the technical-tactical level.

Aim of the work was among others pointed out that even today a very sophisticated technology is a key human factor. The level of security checks are qualitatively very different, although the level of security procedures and measures a fixed system of transnational standards and recommendations that are implemented into national legislation.

Finally, I have tried to evaluate the current system of security checks and baggage at airports and selected to design new approaches for their improvement.

This thesis is based on a substantial part of the first seven years of his own experience of those within his profession is in the air traffic environment, and also from a personal interest in this area. Deficiencies in the dark about the specific things I tried to remove not only the study of available literature and websites, but also contacting the competent people who move every day in aviation. The information provided to me were the key processing Work. In particular, I appreciated the chance to compare this information with the legislation in force with their own views.

Finally, it is necessary to recall and emphasize that in this thesis could not have intentionally, for obvious reasons, used and disclosed some important information regarding the safety of air operations, as subject to some degree of confidentiality.

7. Seznam použitých zdrojů

A) Odborná literatura

- [1] Bassiouni, C. M. Crimes against humanity in international criminal law, 1999

- [2] Berounský, H.: Chicagské mezinárodní dohody o civilním letectví, Letectví, 1945

- [3] Čapek, J., Klíma, R., Zbiralová, J., Civilní letectví ve světle práva, Praha: Lexis Nexis CZ s.r.o., 2005, 1. vydání, 362 stran, černobílý tisk, ISBN 80-86199-95-9

- [4] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. *An Introduction to Air Law*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2006, eight revised edition.

- [5] Draxler, K. Přístrojové systémy letadel I. Praha : ČVUT, 2003

- [6] Fiala, P., Pitrová, M. Evropská unie. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2003

- [7] Jelínek, J. a kol.: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 1. vydání, Praha 2009, Leges, ISBN 978-80-87212-22-6

- [8] Jelínek, Z.: Trestní zákon a trestní řád, Linde, Praha 1997, ISBN 80-7201-100-6

- [9] Junek, V.: Ochrana civilního letectví, Letectví a kosmonautika, 1978

- [10] Klíma, R.: Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu [rigorózní práce], Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta

- [11] Klučka, J.: Jednostranné tendence v právní ochraně mezinárodního civilního letectví, *Letecký obzor*, 1986, č. 29
- [12] Koverdinský, B., *Bezpečnost civilního letectví*, Odbor bezpečnostní politiky MV ČR, červen 2007
- [13] Lukášek, L.: *Fenomén mezinárodního terorismu ve světle současného mezinárodního práva – dokumenty*, Západočeská univerzita, Plzeň 2000
- [14] Malacka, D., *Fenomén mezinárodního terorismu*, vyd. Linde Praha a.s., 143 stran, Praha 2005, ISBN 80-7201-524-9
- [15] Malenovský, J. *Mezinárodní právo veřejné: jeho obecná část a poměr k vnitrostátnímu právu, zvláště k právu českému*. 4. opr. a dopl. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2004, ISBN 80-210-3375-4.
- [16] Mareček, J.: *Právní aspekty leteckého provozu v ČR [diplomová práce]*, Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jana Jurníková, Ph.D.
- [17] Potočný, M., Ondřej, J., *Mezinárodní právo veřejné. Zvláštní část (5., doplněné a rozšířené vydání)*, Praha: C. H. Beck, 2003
- [18] Průša, J. a kol., *Svět letecké dopravy*, Praha 2007, 316 stran, barevný výtisk, vyd. Galileo CEE Service ČR s.r.o., ISBN 978-80-239-9206-9
- [19] Šámal, P. a kol., *Trestní zákoník II., komentář*, 1. vydání, Praha 2010, C. H. Beck, ISBN 978-80-7400-178-9
- [20] Tihon, L.: *Civilní letectví [diplomová práce]*, Brno, 2007, Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Vedoucí diplomové práce: JUDr. Petr Kolman, Ph.D.

[21] TUREČEK, J.: Technické prostředky bezpečnostních služeb II – Detektory pro bezpečnostní prohlídku osob, zavazadel a zásilek. Praha, PA ČR, 1998, 100 stran, ISBN 80–85981-81–5.

[22] Záruba, P.: Bezpečnost civilní letecké dopravy, Letectví a kosmonautika, 1975

B) Právní předpisy

[1] Doporučení Evropské konference pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference) ECAC Doc No. 30, Part II– Security, 12. vydání – duben 2007

[2] Evropská úmluva o vydávání č. 549/1992 Sb.

[3] **Letecké předpisy MD č. 14, 17 a 18**

[4] Mezinárodní úmluva proti braní rukojmí (New York, 17. prosince 1979)

[5] **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.

[6] Nařízení republiky Československé č. 147/1947 Sb. z. a n. – **Chicagská úmluva**

[7] 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.

[8] 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

[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. března 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

[10] **Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví ČR**

[11] Protokol pro potlačování nezákonných aktů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu provozu (*Montreal, 24. února 1988 - dodatek a rozšíření Montrealské úmluvy z roku 1971*). Protokol rozšiřuje opatření Montrealské úmluvy o potlačování teroristických aktů na letištích sloužících k mezinárodnímu civilnímu provozu – Montrealský protokol

[12] **Příloha č. 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví**, sjednané dne 7. prosince 1944 v Chicagu, 7. vydání – duben 2002, změna č. 11 z 1. července 2006 – **Annex 17**

[13] Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb. a vyhlášky č. 101/2003 Sb. - **Chicagská úmluva**

[14] Vyhláška č. 96/1974 Sb. – **Haagská úmluva**

[15] Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16/1974 Sb. – **Montrealská úmluva**

[16] Vyhláška č. 102/1984 Sb. MZV o Úmluvě o trestných a jiných činech spáchaných na palubě letadla - **Tokijská úmluva**

[17] **Vyhláška č. 17/1966 Sb.**, o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č.15/1971 Sb.

[18] **Vyhláška č 410/2006**, o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č.455/1991 Sb., o živnostenském

podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

[19] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, ve znění pozdějších předpisů

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

[21] **Zák. č. 439/2006 Sb., o civilním letectví**, kterým předseda vlády vyhláší úplné znění zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

[22] **Zák. č. 407/2010 Sb., o civilním letectví**, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

[23] **Zák. č. 40/2009 Sb. - trestní zákoník**

[24] Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

[25] Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území ČR a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

[26] Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

C) Internetové zdroje

[1] Bezpečnostní systémy, www.mercotrade.cz, www.elmes.cz, www.pcs.cz, www.smithsdetection.com

[2] European Civil Aviation Conference (ECAC), www.ecac-ceac.org

- [3] European Aviation Safety Agency (EASA), www.easa.europa.eu
- [4] EUR-LEX - server evropského práva, www.eur-lex.europa.eu
- [5] International Civil Aviation Organization (ICAO), www.icao.int
- [6] Letiště Praha, a.s., www.letiste-praha.cz
- [7] Ministerstvo dopravy České republiky, www.mdcr.cz
- [8] On-line zprávy hospodářských novin, www.zahranicni.ihned.cz/
- [9] Server pro piloty AEROWEB, www.aeroweb.cz/
- [10] Transportation Security Administration, www.tsa.gov
- [11] Travel Service, www.travelservice.aero
- [12] Úřad pro civilní letectví, www.caa.cz
- [13] Zpravodajský server, www.zpravy.idnes.cz

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK:

CARGO – náklad

EASA – Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ECAC – Evropská konference pro civilní letectví

EU - Evropská Unie

ES - Evropské společenství

IATA – Mezinárodní organizace leteckých dopravců

ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

MD - Ministerstvo dopravy

NVS - nástražný výbušný systém

NBP – Národní bezpečnostní program

PČR - Policie České republiky

RTG - rentgenové záření

SRA - vyhrazený bezpečnostní prostor

TČ - trestný čin

TZ – trestní zákoník