

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Lucie Plutínská

Výkon státní správy v oblasti civilního letectví v České republice

Bakalářská práce

Olomouc 2017

„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Výkon státní správy v oblasti civilního letectví v České republice.“ vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.“

V Olomouci dne 31. 8. 2017

Lucie Plutínská

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala doc. JUDr. Kateřině Frumarové, Ph.D., vedoucí mé bakalářské práce, za její pomoc, konzultace a odborné vedení při psaní mé bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat JUDr. Dalimile Gadasové, za její cenné rady, nápady na vylepšení a vstřícnost, a také všem, kteří mě při psaní mé práce morálně podporovali.

Obsah

Seznam použitých zkratk	5
Úvod	6
1 Historický exkurz státní správou civilního letectví v ČR	7
2 Prameny práva civilního letectví v ČR	12
2.1 Mezinárodní smlouvy	12
2.2 Zákonná právní úprava	15
2.3 Podzákonné právní předpisy	16
3 Teoretické seznámení se s pojmy civilního letectví	19
4 Organizace státní správy v civilním letectví v ČR	25
4.1 Přímý výkon státní správy v civilním letectví	25
4.2 Nepřímý výkon státní správy v civilním letectví	31
Závěr	33
Seznam použité literatury	35
Abstrakt	39
Klíčová slova	40

Seznam použitých zkratk

AeČR	Aeroklub České republiky
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
JAA	Sdružení evropských leteckých úřadů
LAA ČR	Letecká amatérská asociace České republiky
Letecký zákon	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
LIS	Letecká informační služba
SARPs	Standarty a doporučená praxe
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚMCL	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
ÚPDI	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Úvod

Tématem mé bakalářské práce je „Výkon státní správy v oblasti civilního letectví v České republice.“ Toto téma jsem si vybrala z toho důvodu, že se již od středoškolských studií zabírám problematikou civilního letectví a jejího vývoje.

Civilní letectví je již od jejího počátku velmi proměnlivá s neustále se vyvíjející oblast, která v dnešním moderním a ekonomicky otevřeném světě tvoří neodmyslitelnou součást každého státu. A jinak tomu není ani v případě státní správy. Avšak právě neustálý rozvoj a modernizace letectví silně ovlivňuje i podobu samotné právní úpravy, která se vlivem tohoto rozvoje neustále mění a aktualizuje. To se pak podepsalo zejména i na její mnohdy neucelené a nepřehledné úpravě. I z tohoto důvodu jsem se rozhodla zaměřit část této práce na vývoj a současný stav právní úpravy civilního letectví a pokusit se tak alespoň částečně o její zpřehlednění. V bakalářské práci se budu zabírat převážně teorií související se státní správou v civilním letectví, přičemž hlavním cílem práce bude podat její současný komplexní přehled, ale též blíže osvětlit i současnou právní úpravu civilního letectví. Při zpracování této práce jsem aplikovala zejména metodu deskripce, ale též metodu komparace a analýzy historické a současné právní úpravy státní správy v civilním letectví.

Bakalářská práce je rozdělena do čtyř kapitol, kde se zprvu zaměřím na historii státní správy u nás, a to s aspektem na leteckou dopravu. Následující kapitola se bude věnovat základní právní úpravě, která s tímto tématem úzce souvisí, a to na úrovni mezinárodní, evropské a vnitrostátní. V rámci třetí kapitoly vymezím pojmy, jako například letecké právo, civilní letectví, letadlo či letecká nehoda a stejně tak i další pojmy, které rovněž souvisejí s tématem mé bakalářské práce. Závěrečná kapitola bude pojednávat o současné organizaci státní správy v oblasti civilního letectví a její právní úpravě na území České republiky, kterou budu pojímat dle jednotlivých správních úřadů, a to od jejich vzniku, vnitřní organizační struktury až po jejich působnost a pravomoc. Závěr této bakalářské práce pak následně shrne mé zjištěné poznatky.

Co se týče zpracování této práce, vycházím především z odborné literatury, právních předpisů, z dokumentů dostupných na portálech Parlamentu České republiky, Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví, ale též z internetových stránek českých leteckých spolků.

1 Historický exkurz státní správou civilního letectví v ČR

Abych mohla vůbec nastínit historický vývoj státní správy civilního letectví v České republice, je nutné nejdříve projít krátkým exkurzem dějin české veřejné správy a jejich samotných počátků. Vždyť právě díky zřízení veřejné správy došlo postupem času i na formování nových oblastí státní správy, mezi nimiž byla právě i oblast civilního letectví. Ta nabyla velkého významu s rozmachem letectví, jako nového odvětví dopravy.¹

Státní správa a její prvotní formování je primárně spojováno se stavovským povstáním v roce 1620, v jehož důsledku došlo k odstartování procesu postupné byrokratizace státního aparátu, a tím i ke značnému posílení vlivu nově vznikajících vídeňských ústředních státních orgánů vykonávající správu stěžejních kompetencí panovníka, tedy správu vnitřních záležitostí, financí, vojenství a zahraniční politiky.²

Hlavní myšlenkou tohoto procesu byla snaha panovníka omezit silný stavovský vliv, čímž mohl převzít a začít soustředit veškerou moc do svých rukou.³ Obecně se ale jedná o prvopočátky státní správy u nás, kdežto vývoj státní správy v oblasti dopravy je spjat až s druhou polovinou 19. století. V této době docházelo ke značným změnám nejen v oblasti vodní a silniční dopravy, ale především v dopravě železniční. Hlavním důvodem těchto změn byla snaha dosáhnout postupného posílení státního vlivu v dopravní infrastruktuře, jež byla doposud spíše doménou soukromých podniků.⁴ Celý proces však dosáhl svého cíle až začátkem listopadu 1918, kdy byly zřízeny tzv. Nejvyšší správní úřady, ještě v témže roce označeny jako ministerstva.⁵ Kompetence v oblasti dopravy náležely Úřadu pro správu dopravy, posléze tedy Ministerstvu železnic, jakožto prvnímu ústřednímu orgánu státní správy v této věcné oblasti u nás, a to podle vzoru rakouského ministerstva železnic z roku 1896.⁶ Jak je ale z jeho názvu patrné, do jeho agendy náleželo státní řízení železnic na našem území, a nikoliv řízení v oblasti letectví.

To bylo způsobeno skutečností, že historie letectví je obecně spjata s vývojem letišť a letadel, coby nových dopravních prostředků, až s obdobím 1. světové války, a tak v první polovině 20. stoléní hovoříme o oblasti vojenského letectví, a nikoliv letectví civilního, které bylo

¹NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s. r. o., 2006. s. 10

²SHELLE, Karel. Dějiny veřejné správy. 1.vydání. Praha: Wolter Kluwer ČR, 2016. s. 33

³SHELLE, Karel. Vývoj české veřejné správy. 1.vydání. Ostrava: Key Publishing, 2008. Právo. s. 12

⁴KUNT, Miroslav. Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním. In: *Paginae historiae: sborník Státního ústředního archivu v Praze*. Praha: Státní ústřední archiv v Praze 4, 1996. s. 237

⁵Nejvyšší správní úřady byly zřízeny zákonem č. 2/1918 Sb., jímž se zřizují nejvyšší Správní úřady ve státě československém, ve znění účinném ke dni 4. listopadu 1918, jež byl zrušen dne 2. dubna 1945 vydáním Ústavního dekretu prezidenta republiky č. 1/1945 Sb., o nové organizaci vlády a ministerstev v době přechodné.

⁶KUNT, Miroslav. Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním. In: *Paginae historiae: sborník Státního ústředního archivu v Praze*. Praha: Státní ústřední archiv v Praze 4, 1996. s. 237

předmětem naší vnitrostátní právní úpravy až od roku 1925. Působnost státního řízení vojenského letectví byla tak logicky svěřena Ministerstvu národní obrany, které se organizačně členilo na prezidium a šest odborů, z nichž měl záležitosti vojenského letectva a jednotek obrany proti letadlům na starosti III. odbor - Letecký.⁷

Jak jsem již ale naznačila, v průběhu roku 1925 bylo nutné vyřešit zcela novou kompetenční otázku, a to kterému ministerstvu bude náležet výkon státní správy civilního letectví. Tato potřeba vznikla v souvislosti s přijetím zcela nového právního předpisu, a to zákona o letectví⁸, upravující zejména právní režim vzdušného prostoru nad státním územím Československa. Současně také dosud neexistovalo žádné ministerstvo, které by jakožto nejvyšší úřad, vykonávalo státní výsost ve všech oblastech dopravy, a tak tuto oblast obstarávalo v konečném důsledku až na pět různých ministerstev, přičemž oblast civilní letecké dopravy byla svěřena do působnosti Ministerstvu veřejných prací.⁹ Z těchto důvodů bylo logicky zapotřebí co nejdříve zajistit, aby se výkon státní správy v dopravě sjednotil.

Jako určitý pokus o zjednání nápravy spatřuji ve zrušení ministerstva železnic a ministerstva pošt a telegrafů, a to vládním nařízením č. 269/1938 Sb., o organizaci některých ministerstev, prostřednictvím kterého byla jejich veškerá působnost přenesena na nově zřízené Ministerstvo dopravy.¹⁰ Jednalo se však pouze o částečné řešení problému, jelikož byla dopravní agenda sloučena pouze z části a státní správa civilního letectví i nadále zůstala v působnosti ministerstva veřejných prací. Situaci navíc jistě nepomáhal ani fakt, že v tomto období došlo k přerušení dalšího rozvoje civilní letecké přepravy v důsledku 2. světové války, kdy opětovně vzrostl požadavek na využití letadel a letišť pro vojenské účely.

Další krok ke sjednocení byl učiněn až prostřednictvím vládního nařízení č. 14/1942 Sb., o nové organizaci některých ústředních úřadů, kterým bylo Ministerstvo veřejných prací zrušeno a jeho agenda ve věcech civilního letectví přešla na nově zřízené Ministerstvo dopravy a techniky.¹¹ Ovšem ani tyto zásadní změny nepomohly dosáhnout primárního cíle, tedy sjednocení všech úseků v oblasti dopravy pod jeden nejvyšší správní orgán. Vývojové tendence

⁷LÁNÍK, Jaroslav. Ministerstvo obrany 1918–1989 [online]. mocr.army.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na <http://www.mocr.army.cz/ministr-a-ministerstvo/historie/ministerstvo-obrany-1918-1989-5316/>

⁸Zákon č. 172/1925 Sb., o letectví, ve znění účinném ke dni 1. listopadu 1925

⁹Vládní návrh zákona o národních dopravních podnicích ze dne 3. prosince 1948. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954. Tisk č. 159, s. 2. [online]. psp.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_02.htm

¹⁰§ 4 Vládního nařízení č. 269/1938 Sb., o organizaci některých ministerstev, účinném ke dni 11. 12. 1938, kde bylo ustanoveno, že: „Působnost ministerstva železnic a ministerstva pošt a telegrafů se přenáší na ministerstvo dopravy.“

¹¹Vládní návrh zákona o národních dopravních podnicích ze dne 3. prosince 1948. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954. Tisk č. 159, s. 2. [online]. psp.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_02.htm

tohoto ministerstva však naznačily, že se v dohledné budoucnosti k tomuto kroku přeci jen schyluje.

Ke konečnému řešení otázky ve věci sjednocení celé oblasti dopravy došlo koncem druhé světové války v roce 1945, kdy bylo Ústavním dekretem presidenta republiky Ministerstvo dopravy a techniky přejmenováno na Ministerstvo dopravy¹² a jakožto nejvyšší správní úřad řídil veškerou státní dopravní politiku a vykonával výsostnou i normotvornou pravomoc ve všech oblastech dopravy.¹³ Ovšem ačkoliv Ústavní dekret prezidenta republiky předpokládal ve svém ustanovení úpravu působnosti jednotlivých ministerstev zákonem¹⁴, nebyla působnost ministerstva dopravy až do přijetí kompetenčního zákona v roce 1969 upravena žádným obecným právním předpisem.¹⁵ Přesto lze v tomto období působnost ministerstva v otázce řízení civilního letectví dovést ze zvláštního právního předpisu, a to z § 2 zákona č. 47/1956 Sb., o civilním letectví, ve kterém se uvádělo, že: „*Péče o rozvoj československého civilního letectví náleží ministerstvu dopravy, které upravuje a usměrňuje jeho činnost a dozírá, aby se tato činnost vyvíjela ve shodě s ustanoveními tohoto zákona a předpisů podle něho vydaných a v souladu se státním plánem rozvoje národního hospodářství.*” a dále v témže zákoně z § 68 kde: „*Působnost podle tohoto zákona vykonává ministerstvo dopravy a ostatní zúčastněná ministerstva a ústřední úřady buď přímo nebo prostřednictvím podřízených organizačních útvarů.*”¹⁶ V tomto ohledu se tedy přeci jen nakonec podařilo docílit dlouho plánovaného sjednocení dopravní agendy pod jeden samostatný ústřední orgán státní správy.

Dalších změn jsme se v oblasti státní správy civilního letectví dočkali až s účinností nového právního předpisu. Jde o zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, který v § 87 odst. 1 stanovil, že: *státní správu ve věcech civilního letectví vykonává podle tohoto zákona a v rozsahu jím vymezeném a podle mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, Ministerstvo dopravy a spojů a Úřad.*¹⁷ Nově se tedy přímým vykonavatelem státní správy civilního letectví vedle Ministerstva dopravy a spojů stává i Úřad.

¹²§ 1 Ústavního dekretu presidenta republiky č. 1/1945 Sb., o nové organizaci vlády a ministerstev v době přechodné, ve znění účinném ke dni 17. července 1946

¹³Vládní návrh zákona o národních dopravních podnicích ze dne 3. prosince 1948. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954. Tisk č. 159, s. 3. [online]. psp.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_03.htm

¹⁴§ 5 Ústavního dekretu presidenta republiky č. 1/1945 Sb., o nové organizaci vlády a ministerstev v době přechodné, ve znění účinném ke dni 17. července 1946

¹⁵Vládní návrh zákona o národních dopravních podnicích ze dne 3. prosince 1948. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954. Tisk č. 159, s. 3. [online]. psp.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_03.htm

¹⁶Zmiňovaným ústředním úřadem byla Státní letecká správa zřízená v roce 1958, která byla následně o sedm let později zrušena a nahrazena Státní leteckou inspekcí, která působila až do konce března roku 1997.

¹⁷Zákon 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.

Co se otázky působnosti týče, tak ministerstvu náleželo například pověřování právnické osoby provozováním leteckých provozních služeb, vydávání licence k provozování obchodní letecké dopravy a schvalování letového řádu tuzemského nebo zahraničního leteckého dopravce.¹⁸ Výše uvedeným Úřadem se měl pak na mysli Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) se sídlem v Praze, který byl nově zřízený pro výkon dílčích oblastí státní správy civilního letectví a jemuž zákonem vymezená působnost byla doplněna i o některé činnosti, které doposud vykonávalo ministerstvo dopravy, čímž bylo například vydávání osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku.¹⁹ Současně byla jeho činnost rozšířena i o činnost šetření leteckých nehod, vyjma nehod za mimořádných okolností nebo s mimořádnými následky, čímž ÚCL dočasně nahradil funkci zrušené Státní letecké inspekce.²⁰

Problém ovšem nastal s ohledem na dnes již zrušenou Směrnicí Rady 94/56/ES²¹, kterou se zavedly základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví a jejíž článek 6 nebyl dříve plně zahrnut do naší právní úpravy. Na základě tohoto článku měl každý členský stát zajistit, aby bylo vyšetřování po technické stránce vedeno a kontrolováno stálým, ale zejména funkčně nezávislým orgánem nebo subjektem na vnitrostátních leteckých úřadech, ale obecně též i na všech osobách, jejichž zájmy by mohly být v rozporu se svěřeným úkolem vyšetřování.²² Obsah tohoto článku byl tak s naší tehdejší zákonnou úpravou logicky v rozporu, jelikož byl vyšetřováním leteckých nehod pověřen ÚCL. Z tohoto důvodu bylo tedy zapotřebí přijmout nápravná opatření a provést tak implementaci požadovaného výsledku směrnice do naší vnitrostátní úpravy, což se realizovalo prostřednictvím novelizace zákona o civilním letectví.²³

Začátkem roku 2003 byl s tak účinností novely zákona o civilním letectví zřízen Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „ÚZPLN“) se sídlem v Praze²⁴, jehož hlavním smyslem je vytvoření takových podmínek, které zajistí objektivní a rychlé vyšetřování

¹⁸POLIÁN, Milan. Organizace a činnost veřejné správy. 1.vydání. Praha:PROSPEKTUM, spol. s. r. o., 2001. s. 224–225

¹⁹§ 4 odst. 6 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 účinném ke dni 1. dubna 1997.

²⁰§ 55 odst. 2 a 3 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 účinném ke dni 1. dubna 1997.

²¹Nahrazena byla Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví. [online]. caa.cz. [cit. 24. srpna 2017]. Dostupné na <http://caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-eu-c996-2010>.

²²Článek 6 odst. 1. Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví. [online]. eur-lex.europa.eu. [cit. 15. srpna 2017]. Dostupné na: eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:31994L0056

²³Novelizace se uskutečnila zákonem č. 258/2002 Sb., 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 účinném ke dni 1. ledna 2003.

²⁴Čl. I bod 4. zákona č. 258/2002 Sb., 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 účinném ke dni 1. ledna 2003.

příčin leteckých nehod.²⁵ ÚZPLN tak převzal, jakožto nezávislý subjekt, činnost dřívější Státní letecké inspekce za účelem shromáždit a analyzovat veškeré informace o leteckých nehodách, určit jejich příčiny, vypracovat závěry a v konečném výsledku vypracovat i preventivně působící bezpečnostní doporučení.²⁶ Tímto má ve své podstatě předcházet vzniku vážnějších škod a ztrát na životech do budoucna. Organizací státní správy se pak blíže zaobírám v rámci kapitoly čtvrté.

²⁵Vládní návrh zákona, 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 ze dne 11. února 2002. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna 1998–2002. Tisk č. 1264/0, část č. 1/2, s. 13. [online]. psp.cz. [cit. 15. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=1264&CT1=0>

²⁶Tamtéž.

2 Prameny práva civilního letectví v ČR

Prameny právní úpravy civilního letectví byly ve svých samotných počátcích tvořeny převážně právními předpisy jednotlivých států, tedy předpisy na vnitrostátní úrovni, kdy například ve Francii máme doloženy vůbec první pokusy o právní úpravu letectví z roku 1784, a to formou nařízení zakazující balónové lety bez speciálního povolení.²⁷ Postupem času však v souvislosti s rozvojem letectví začal vznikat požadavek i na právní úpravu letectví na mezinárodní úrovni.²⁸ V současné době tak tvoří prameny našeho vnitrostátního leteckého práva jednak mezinárodní smlouvy

a normativní právní akty ve formě zákonných právních předpisů, ale též podzákonné právní předpisy a další akty upravující oblast civilního letectví. Právní úprava civilního letectví v České republice ale nestojí pouze jen na mezinárodních smlouvách, nýbrž je rovněž postavena i na pramenech evropského práva civilního letectví, tedy na právních normách vydaných orgány Evropské unie, jež upravují právní vztahy v letecké dopravě.²⁹

2.1 Mezinárodní smlouvy

Prvních relevantních pokusů o formování mezinárodního leteckého práva jsme se dočkali v roce 1910 v Paříži, kde se konala historicky první mezinárodní konference.³⁰ Ačkoliv nebyla konference zakončena úspěšným přijetím úmluvy, tak lze bezesporu považovat za částečný úspěch i to, že byl vypracován návrh mezinárodní úmluvy o letectví³¹, díky kterému byly položeny první základy standardizace civilního letectví.³² V duchu civilního letectví se nesla spolupráce mezi státy i po 1. světové válce³³, kdy byla v souvislosti s poválečnou situací v roce 1919 svolána mírová konference v Paříži, jejímž účelem bylo projednat otázky právní úpravy mezinárodní letecké dopravy a vzdušného prostoru.³⁴ Výsledkem konference bylo přijetí prvního mezinárodního dokumentu leteckého práva tj. Úmluvy o úpravě letectví, známou spíše pod

²⁷ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 11

²⁸NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. s. 10.

²⁹ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 74

³⁰Tamtéž.

³¹ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 11

³²NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. s. 10.

³³Tamtéž.

³⁴ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 12

názvem Pařížská úmluva, mezi jehož signatární státy patřilo i tehdejší Československo.³⁵ Největší průlom v oblasti tvorby mezinárodního práva civilního letectví nás však teprve čekal.

V roce 1944 se Československá republika prostřednictvím své exilové vlády zúčastnila mezinárodní konference o civilním letectví v Chicagu, jejímž hlavním cílem bylo vypracovat nové právní základy pro poválečné období, které by nahradily již nedostačující právní úpravu z roku 1919.³⁶ Důvodem byl fakt, že u obou válek došlo k enormnímu skoku v rozvoji letectví, a tudíž bylo zapotřebí na veškeré změny pružně reagovat. Konečným výsledkem konference bylo sepsání závěrečného protokolu, který obsahoval celkem čtyři mezinárodní úmluvy:

1. Prozatímní úmluvu o mezinárodním civilním letectví,
2. Úmluvu o mezinárodním civilním letectví,
3. Dohodu o tranzitu mezinárodních leteckých služeb a
4. Dohodu o mezinárodní letecké dopravě.³⁷

Československá republika však ratifikovala pouze dva z těchto mezinárodních dokumentů, a to Dohodu o tranzitu mezinárodních leteckých služeb a Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, známou též jako Chicagská úmluva (dále jen „ÚMCL“).³⁸ Publikována byla ve Sbírce zákonů ČR jako Úmluva o mezinárodním civilním letectví pod číslem 147/1947 Sb., čímž se stala součástí našeho právního řádu³⁹, a tím i primárním pramenem našeho vnitrostátního leteckého práva.

Obecně lze říci, že se ÚMCL dělí na dvě stěžejní části, přičemž část první obsahuje zásady budoucí spolupráce členských států⁴⁰ spočívající ve snaze docílit co největšího stupně jednotnosti v normách, postupech a organizaci na všech místech tam, kde tato jednotnost napomůže ulehčit a především zdokonalit letový provoz.⁴¹ Část druhá pak obsahuje ustanovení, které ve svém souhrnu tvoří statut nově vytvořené mezinárodní vládní organizace mající status odborné organizace přidružené k OSN.⁴² Hovořím zde o Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (dále

³⁵Tamtéž.

³⁶ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 14

³⁷DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 8

³⁸NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 19

³⁹Tamtéž.

⁴⁰Tamtéž.

⁴¹DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 12

⁴²POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 330

jen „ICAO“)⁴³, která má za úkol zajišťovat rozvoj mezinárodní letecké dopravy po celém světě, a to s ohledem na její bezpečnost, pravidelnost, účelnost a hospodárnost.⁴⁴

K tomuto účelu slouží celkem 19 příloh ÚMCL neboli tzv. Annexy, které jsou vydávány, schvalovány a novelizovány Radou ICAO⁴⁵ a obsahují určité minimální požadavky formou standardů a doporučení⁴⁶. V originálním znění jde o Standarts and Recommended Practices (dále jen SARPs), které se od sebe liší stupněm závaznosti⁴⁷. V případě standardů se jedná o mezinárodní normy, které obsahují především požadavky na fyzické a letové vlastnosti, personál nebo postupy, jejichž přijetí je pro členské státy závazné, kdežto v případě doporučení se jedná o předpisy mající pouze doporučující charakter, a tudíž je jejich přijetí ponecháno čistě na členských státech s důrazem na to, že jejich realizace je v zájmu nejen pravidelné, ale zejména i bezpečné mezinárodní letecké dopravy.⁴⁸

Je zde také nutno poukázat, že ačkoliv se výše zmíněné Annexy u nás nepublikují⁴⁹, tak se přesto jejich obsah v rámci naší vnitrostátní právní úpravy projevuje, jelikož z těchto Annexů musí vycházet všechny členské státy při tvorbě vnitrostátních leteckých právních předpisů.⁵⁰ Je přitom třeba vycházet z článku 37 ÚMCL na základě kterého jsou státy povinny zajišťovat co největší jednotnost svých předpisů s předpisy SARPs.⁵¹ A jinak tomu není ani v případě České republiky. Existují ale samozřejmě situace, kdy to například nedovolují tradice nebo podmínky daného státu. Proto je nutné, aby takovýto stát oznámil ICAO jakoukoliv odchylku, aby mohla být náležitým způsobem zveřejněna.⁵² V našich podmínkách jsou jednotlivé předpisy SARPs aplikovány prostřednictvím leteckých předpisů řady L.⁵³ Tyto letecké předpisy blíže představím v rámci části zabývající se podzákonnými právními předpisy a dalšími akty s normativním rámcem.

Co považuji za důležité na závěr zmínit je, že ÚMCL je postavena na stěžejní zásadě celého dokumentu, a to na zásadě suverenity deklarující úplnou a výlučnou svrchovanost jednotlivých států nad vzdušným prostorem nad jejich územím,⁵⁴ přičemž zároveň přiznává

⁴³NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. s. 19

⁴⁴PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2.vydání. Praha:Galileo Training s. r. o.,2015. s. 38

⁴⁵PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2.vydání. Praha:Galileo Training s. r. o.,2015. s. 39

⁴⁶DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 17

⁴⁷PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2.vydání. Praha:Galileo Training s. r. o.,2015. s. 40

⁴⁸Tamtéž.

⁴⁹POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 297

⁵⁰VINAŘ, Marek. Provozní postupy. 1.vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 7

⁵¹PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2.vydání. Praha:Galileo Training s. r. o.,2015. s. 40

⁵²Tamtéž.

⁵³Tamtéž.

⁵⁴DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 8

svobodu letu civilních letadel v cizím vzdušném prostoru a svobodu jejich přistání na cizím území, pokud naplňují standardy ICAO.⁵⁵ Zde se již ale otevírá otázka právního režimu vzdušného prostoru, která ačkoliv je co do svého obsahu velmi významná, tak není předmětem této práce, a z tohoto důvodu se jí nebudu již blíže zabírat.

2.2 Zákonná právní úprava

Co se týče zákonné právní úpravy civilního letectví, tak v České republice je základním a komplexním právním předpisem zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (dále jen letecký zákon).⁵⁶ Ten ve většině svých ustanovení reglementuje úpravu ÚMCL,⁵⁷ avšak pokud by případně stanovila něco jiného než letecký zákon, bude mít úmluva aplikační přednost. Vycházím zde jednak z čl. 10 Ústavy ČR, ale též z ustanovení leteckého zákona, kde se uvádí že: „*Ustanovení toho tohoto zákona se použijí, jen pokud mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, nestanoví jinak.*”⁵⁸ Touto mezinárodní smlouvou se samozřejmě rozumí právě ÚMCL.

Současný letecký zákon byl od doby svého vydání již mnohokrát podroben legislativním změnám.⁵⁹ Důvody těchto častých změn jsou zřejmé. Jak uvádí Jan Čapek: „*V důsledku rozvoje vědy a techniky se normy mezinárodního i vnitrostátního leteckého práva rozvíjejí nejen kvantitativně, ale i kvalitativně.*”⁶⁰ Je tak logické, že je zapotřebí na veškeré změny spojené s rozvojem v této oblasti pružně reagovat a přizpůsobit tomuto rozvoji i vnitrostátní právní předpisy.

Z hlediska systematiky a vnitřního členění má letecký zákon celkem 12 částí, které se postupně věnují jednotlivým oblastem civilního letectví. Zejména zmíním například ochranu civilního letectví před protiprávními činy, užívání vzdušného prostoru České republiky, způsobilost letadla k létání, užívání sportovního létacího zařízení, anebo státní správu civilního letectví. A právě v souvislosti s výkonem státní správy patří mezi stěžejní části tohoto zákona část první a část devátá. Ty upravují otázky zřízení, organizace a činnosti ÚCL, dále otázky výkonu státní správy, ale též otázky státního dozoru a přestupků v oblasti civilního letectví.

Jak již uvedla v úvodu této kapitoly, naše vnitrostátní právní úprava civilního letectví vychází sice zejména z úpravy mezinárodních smluv, ale současně vychází i z právních norem civilního letectví v rámci práva Evropské unie. Tyto právní normy nalezneme především v právu

⁵⁵NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1.vydání.Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. s. 19.

⁵⁶ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 29

⁵⁷Tamtéž.

⁵⁸§ 96 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.

⁵⁹Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), byl dosud celkem pětadvacetkrát novelizován, poslední novelou zákonem č. 261/2017 Sb., ve znění účinném od 16. listopadu 2017.

⁶⁰ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 18

primárním a v právu sekundárním.⁶¹ Právo primární nám tvoří zakládající smlouvy a akty je revidující včetně příloh, protokolů a prohlášení⁶², kdežto právo sekundární pak akty orgánů Společenství neboli nařízení a směrnice.⁶³ Nařízením se pak rozumí nadnárodní akt, který je obecně závazný a bezprostředně použitelný ve všech členských státech a jehož implementace se do vnitrostátního práva děje zcela automaticky v té podobě v jaké byla vydána.⁶⁴ Směrnice je naopak závazná jen co do výsledku, jehož má být dosaženo, a proto je ponecháno na členských státech v jaké podobě si směrnici implementují do svého vnitrostátního práva.⁶⁵ V praxi se tak činí nejčastěji formou obecně závazného předpisu, tedy zákona.⁶⁶

Letecký zákon tak řeší nejen oblasti, které nejsou upravené legislativou EU, ale na druhou stranu též doplňuje a provádí evropskou legislativu tam, kde to umožňuje.⁶⁷ Takovým příkladem může být i již dříve zmíněné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, které zrušilo a nahradilo dřívější směrnici 94/56/ES v otázce šetření a prevence nehod a incidentů v civilním letectví.

2.3 Podzákoné právní předpisy

V souvislosti se systematikou pramenů leteckého práva spojujeme s leteckým zákonem i další právní předpisy, a to ty podzákoné. Konkrétně mám pak na mysli nařízení s celostátní územní působností ve formě vyhlášek Ministerstva dopravy⁶⁸, které jsou vydávány na základě zákonného zmocnění, vyplývajícího z leteckého zákona.⁶⁹ Jedná se zejména o vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o civilním letectví⁷⁰, dále o vyhlášku o ochraně civilního letectví před protiprávními činy⁷¹, vyhlášku o bezpečnostní letové normě⁷², nebo o vyhlášku o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního

⁶¹ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 74

⁶²ŠIŠKOVÁ, Naděžda, STEHLÍK, Václav. Evropské právo 1. Ústavní základy Evropské unie. Praha:Linde Praha, a. s.,2007. s. 83

⁶³ŠIŠKOVÁ, Naděžda, STEHLÍK, Václav. Evropské právo 1. Ústavní základy Evropské unie. Praha:Linde Praha, a. s.,2007. s. 90

⁶⁴Tamtéž.

⁶⁵ŠIŠKOVÁ, Naděžda, STEHLÍK, Václav. Evropské právo 1. Ústavní základy Evropské unie. Praha:Linde Praha, a. s.,2007. s. 91

⁶⁶Tamtéž.

⁶⁷PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2.vydání. Praha:Galileo Training s. r. o.,2015. s. 54

⁶⁸SLÁDEČEK, Vladimír. Obecné správní právo. 3.vydání. Praha:Wolters Kluwer,2013. s. 61

⁶⁹§ 102 odst. 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.

⁷⁰Vyhláška 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.

⁷¹Vyhláška č. 410/2006 Sb., 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.

⁷²Vyhláška č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, ve znění pozdějších předpisů.

odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu.⁷³

Vedle těchto právních předpisů, jakožto obecně závazných pramenů leteckého práva, je třeba odlišovat i další akty, které ačkoliv nejsou formálním pramenem, tak přesto tvoří neméně důležitou část naší vnitrostátní právní úpravy.⁷⁴ Hovořím zde o tzv. sděleních Ministerstva dopravy.⁷⁵ Jedná se o vnitřní předpisy mající zásadně interní charakter, a tudíž zavazují v příslušných věcech pouze ty, vůči kterým byla tato sdělení vydána v rámci vnitřních vztahů veřejné správy.⁷⁶ Veškerá sdělení ve vztahu k leteckému zákonu byla vyhlášena ve Sbírce zákonů ČR, ačkoliv postačuje jejich sdělení vhodným způsobem⁷⁷. Sdělení totiž ve své podstatě pouze konkretizují povinnosti a oprávnění obsažené v právních předpisech.⁷⁸ A právě prostřednictvím těchto sdělení tak ministerstvo dopravy oznamuje své rozhodnutí o pověření právnické osoby výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení.⁷⁹ V současné době se jedná o sdělení o rozhodnutí o pověření Letecké amatérské asociace České republiky⁸⁰ a o sdělení o rozhodnutí o pověření Aeroklubu České republiky.⁸¹

Na závěr blíže představím i již zmíněné Letecké předpisy řady L, které jsou uveřejňovány Ministerstvem dopravy prostřednictvím Letecké informační služby (dále jen LIS).⁸² LIS je organizační složkou státního podniku Řízení letového provozu České republiky⁸³, prostřednictvím které je možné tyto letecké předpisy řady L zakoupit a dostupné jsou i bezplatně na jejich internetových stránkách.⁸⁴ Znění a číslování našich leteckých předpisů řady L vychází z 19 Annexů ÚMCL, přičemž návrhy jejich českého znění připravuje ÚCL.⁸⁵

Ve vztahu k leteckým předpisům řady L jsem si ale všimla jedné zvláštnosti. Dle mého názoru můžeme letecké předpisy řady L považovat za sekundární neboli podzákonné právní

⁷³Vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek.

⁷⁴VAVERA, František. Ministerstvo vnitra České republiky. Vnitřní předpisy ve zkratce [online]. mvcr.cz. [cit. 25. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/clanek/vnitri-predpisy-ve-zkratce.aspx>

⁷⁵POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR, 2016. s. 298

⁷⁶VAVERA, František. Ministerstvo vnitra České republiky. Vnitřní předpisy ve zkratce [online]. mvcr.cz. [cit. 25. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mvcr.cz/clanek/vnitri-predpisy-ve-zkratce.aspx>

⁷⁷Tamtéž.

⁷⁸amtéž.

⁷⁹§ 82 odst. 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.

⁸⁰Sdělení Ministerstva dopravy č. 261/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

⁸¹Sdělení Ministerstva dopravy č. 262/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

⁸²POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 298

⁸³Tamtéž.

⁸⁴Úřad pro civilní letectví. Letecké předpisy řady L. [online]. caa.cz. [cit. 25. srpna 2017]. Dostupné na: <http://caa.cz/predpisy/letecké-predpisy>

⁸⁵Tamtéž.

předpisy s celostátní územní působností. Tyto předpisy pak může Ministerstvo dopravy dle čl. 79 odst. 3 Ústavy ČR vydávat na základě a v mezích zákona, je-li k tomu výslovně zákonem zmocněno. Toto konkrétní zmocnění nám vyplývá i ustanovení leteckého zákona.⁸⁶, přesto jsou letecké předpisy řady L pouze uveřejněny v Letecké informační příručce a k dispozici jsou i na Ministerstvu dopravy a ÚCL.⁸⁷ Vzniká tak otázka, zda by neměli být tyto předpisy zveřejňovány formou vyhlášek, čímž by se naplnila i samotná podstata zákonného zmocnění, které má jednoznačně směřovat k naplnění pravomoci vydávat podzákonné právní předpisy. Zároveň se tím otevírá i otázka jejich právní síly, potažmo závaznosti pro osoby zúčastněné na civilním letectví.⁸⁸ V praxi by to totiž mohlo působit obtíže v případě vymáhání jejich dodržování po těchto osobách.

Aby však byla pomyslná hierarchie leteckého práva kompletní, je třeba vedle leteckých předpisů řady L zmínit i letecké předpisy řady JAR. Jedná se o společné letecké předpisy, které byly vydány Sdružením evropských leteckých úřadů (dále jen „JAA“).⁸⁹, které jsou v současné době postupně nahrazovány tzv. předpisy PART⁹⁰ vydávanými Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví založené v roce 2002 na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1592/2002.⁹¹

⁸⁶§ 102 odst. 2 písm. a) 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.

⁸⁷POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 298

⁸⁸§ 102 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.

⁸⁹VINAŘ, Marek. Provozní postupy. 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 31

⁹⁰Úřad pro civilní letectví. Aktuality. Informace o převodu průkazů pilotů na průkazy Part-FCL [online]. caa.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <http://caa.cz/dne-8-4-2012-konci-platnost-vsech-prukazu-zpusobilosti>

⁹¹POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 333-334

3 Teoretické seznámení se s pojmy civilního letectví

V rámci této kapitoly představím teoretické pojmy, které dle mého názoru napomohou jednak lépe proniknout do oblasti leteckého práva, ale též získat i komplexní pohled na danou problematiku civilního letectví, a tím pokud možno i přispět k lepší orientaci v této práci. Přirozeně nelze obsáhnout všechny známé pojmy civilního letectví, a to pro jejich značnou rozsáhlost, přesto se však pokusím vystihnout podstatu alespoň mnou vybrané části, které nejlépe vystihují základní charakteristiku této oblasti a které úzce souvisí s problematikou výkonu státní správy na úseku civilního letectví. Bude se tedy jednat o klíčové pojmy, jejichž vysvětlení má přispět ke snadnějšímu pochopení textu bakalářské práce, ale i k lepšímu pochopení dané materie.

Letecké právo

Pojem leteckého práva lze vyložit jako soubor právních norem upravující právní vztahy v oblasti českého civilního letectví, jež jsou právně závazné jak pro české, tak i zahraniční subjekty na území i ve vzdušném prostoru nad územím České republiky, a jejichž dodržování je vynutitelné ze strany státní moci.⁹² Tyto normy pak nalezneme především v zákonné formě, tedy konkrétně v zákoně o civilním letectví a v jeho prováděcích právních předpisech.⁹³

Civilní letectví

Civilním letectvím se dle leteckého zákona rozumí: „letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoli státní příslušnost pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované letadly státní příslušnost České republiky v cizině pro civilní účely a provozování civilních letišť a poskytování leteckých služeb na území České republiky.“⁹⁴

Letadlo

Letecký předpis L7 nám obecně klasifikuje letadlo jako: „zařízení schopné vyvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“⁹⁵ Stejnou definici můžeme nalézt i v leteckém zákoně, přičemž obsahuje současně i negativní vymezení toho, za co se již letadlo nepovažuje. Tím se rozumí: „model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost je méně než 20

⁹²ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005. s. 10

⁹³Tamtéž.

⁹⁴§2 odst. 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.

⁹⁵Předpis L7. Poznávací značky letadel. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-7/data/print/L-7_cely.pdf

kg.⁹⁶ Vyjma těchto modelů, tak můžeme za letadlo považovat v podstatě jakýkoliv technický prostředek, který je schopen letu nezávisle na zemském povrchu.

Z výše uvedeného leteckého předpisu nám dále vyplývá i dělení letadel na letadla lehčí než vzduch a na letadla těžší než vzduch. Letadlem lehčím než vzduch se rozumí jakékoli letadlo nesené v atmosféře především aerostatickými silami, jakým je například balón nebo vzducholoď, kdežto za letadlo těžší než vzduch je považováno jakékoli letadlo vyvozuující vztlak za letu především aerodynamickými silami.⁹⁷

Letadla těžší než vzduch se pak dále člení podle toho, zda se jedná o letadla bezmotorová nebo motorová. Příkladem bezmotorového letadla těžšího než vzduch je kluzák, který: „*vyvozuuje vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.*”⁹⁸ Mezi motorová letadla pak můžeme řadit například letoun nebo vrtulník. Letoun je letadlo s pohonem, vyvozuující „*vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.*”⁹⁹, kdežto vrtulník je letadlo schopné letu hlavně „*působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svíslé.*”¹⁰⁰

Z pohledu jejich použití se pak ještě letadla dělí na civilní a vojenská letadla, přičemž mezi civilní letadla řadí letecký zákon i létající sportovní zařízení. Těmi se rozumí sportovní padák nebo maximálně dvoumístné letadlo, které je určeno k létání pro vlastní potřebu nebo pro potřebu jiných osob, například za účelem rekreace nebo sportu.¹⁰¹ Konkrétní druhy těchto sportovních zařízení pak vymezuje i prováděcí právní předpis k leteckému zákonu.¹⁰²

⁹⁶§2 odst. 2 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.

⁹⁷Předpis L7. Poznávací značky letadel. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-7/data/print/L-7_cely.pdf

⁹⁸Tamtéž.

⁹⁹Tamtéž.

¹⁰⁰Tamtéž.

¹⁰¹§81 odst. 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.

¹⁰²Vyhláška 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.

Vzdušný prostor

Abych mohla vůbec vysvětlit pojem vzdušného prostoru, musím nejdříve vymezit i pojem státní hranice, s kterým jej neodmyslitelně spojujeme. Státní hranice nám totiž oddělují výsostné území České republiky od území sousedních států, a to jak na zemském povrchu, tak i svislým směrem ve vzdušném prostoru i pod zemským povrchem, v nadzemních i podzemních stavbách a zařízeních.¹⁰³ V podstatě se státní hranicí myslí jakási myšlená čára, která odděluje naše území od území jiného státu.

Vzdušný prostor tak lze vymezit jako svislý vzdušný prostor, který se nachází nad územím, národními a pobřežními vodami státu, jehož je součástí, a tudíž podléhá územní suverenitě a územní výsosti státu.¹⁰⁴ Za horní hranici vzdušného prostoru pak lze považovat hranici mezi 90 až 100 km nad povrchem země, čímž se zároveň odděluje od kosmického prostoru.¹⁰⁵ Na základě principu suverenity nad vzdušným prostorem, si tak mohou státy stanovit režim překročení hranic civilními letadly a v jeho mezích též regulovat veškerý letový provoz jak vlastních, tak i cizích letadel.¹⁰⁶

Státní příslušnost a registrace letadel

Pojem státní příslušnost letadel je třeba chápat jako jejich základní právní status, kterým se rozumí registrace letadla v příslušném státě v souladu s jeho zákony a předpisy, v jehož důsledku pak letadlo získá státní příslušnost toho státu, v němž je letadlo zapsáno do leteckého rejstříku.¹⁰⁷ Státní příslušnost však může letadlo nejen získat, ale též ztratit. Takovým případem je situace, kdy je letadlo z leteckého rejstříku vymazáno, anebo je předáno na základě převodu zápisu do leteckého rejstříku druhému státu.¹⁰⁸

¹⁰³§2 odst. 1 zákona č. 312/2001 Sb., o státních hranicích a o změně zákona č. 200/1990Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰⁴POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 270

¹⁰⁵Tamtéž.

¹⁰⁶ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1.vydání. Praha:Lexis Nexis CZ s. r. o.,2005s. 36

¹⁰⁷POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 302

¹⁰⁸POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 303

Letecký rejstřík

Letecký rejstřík je dle leteckého zákona chápán jako veřejně přístupná evidence letadel vedená ÚCL, „jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice.“¹⁰⁹ A jelikož se jedná o veřejně přístupný seznam, tak je každá osoba oprávněna do tohoto leteckého rejstříku nahlížet, požadovat od ÚCL opis nebo výpis v něm zapsaných údajů, a případně i požádat o vydání potvrzení o tom, že takový údaj v tomto seznamu zapsán není.¹¹⁰ Co se týče zápisu letadel, tak v leteckém zákoně je stanovena jedna zásadní podmínka, a to ta, že zde nemůže být zapsáno takové letadlo, které je již zapsáno v leteckém rejstříku jiného státu.¹¹¹ V případě, že je tato podmínka u letadla naplněna, může dojít k jeho zápisu na základě žádosti provozovatele nebo vlastníka letadla, jehož okamžikem letadlo získá státní příslušnost České republiky a zároveň mu ÚCL přidělí poznávací značku a vydá osvědčení o zápisu.¹¹² Toto osvědčení o zápisu pak následně slouží jako osvědčení o vlastnictví k letadlu.¹¹³

Letiště

Letiště lze vymezit na základě leteckého zákona jakožto „územně vymezenou a vhodným způsobem upravenou plochu včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, jež je trvale určena ke vzletům a přistávání letadel a k pohybu letadel s tím související.“¹¹⁴ Veškerá ustanovení obsahující úpravu týkající se letiště, včetně požadavků na jejich minimální provozní parametry nalezneme rovněž v leteckém předpisu L14.¹¹⁵ Co se týče dělení a uspořádání letišť, tak ty se v současné době dělí do dvou základních skupin, a to podle jejich vybavení, provozních podmínek a základního určení, na letiště vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní letiště je určeno a vybaveno k uskutečnění vnitrostátních letů, při kterých nedochází k překročení státní hranice České republiky, ale též letů, při kterých není překročena ani hranice vnější.¹¹⁶ Naopak letiště mezinárodní je celním letištem, které je určeno, ale hlavně je vybaveno zařízením k uskutečnění mezinárodních i vnitrostátních letů, při nichž je překročena jak státní hranice České republiky, tak i hranice vnější.¹¹⁷

¹⁰⁹Tamtéž.

¹¹⁰Tamtéž.

¹¹¹§4 odst. 3 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.

¹¹²POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 303

¹¹³§4 odst. 6 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.

¹¹⁴§2 odst. 7 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.

¹¹⁵DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 295

¹¹⁶POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 312

¹¹⁷Tamtéž.

Letiště se dále dělí i podle druhu uživatelů a jeho charakteru, a to na letiště civilní a vojenské. Civilní letiště je určeno pro potřeby civilní letecké dopravy, přičemž se dále dělí podle toho, zda je veřejné či neveřejné.¹¹⁸ O veřejné letiště se jedná v případech, kdy vzhledem a v mezích jeho technické a provozní způsobilosti je schopno přijmout všechna letadla, kdežto naopak neveřejné letiště přijímá letadla pouze na základě předchozí dohody uzavřené mezi jeho provozovatelem nebo velitelem a provozovatelem neveřejného letiště.¹¹⁹ Letiště vojenské pak slouží pro potřeby ozbrojených sil České republiky a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany.¹²⁰

Letecká nehoda, incident a vážný incident

Za leteckou nehodu se považuje dle leteckého předpisu L13 „*událost spojená s provozem letadla, která se udála mezi dobou, kdy kterákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily.*“¹²¹ Současné však musí být splněna i některá ze tří podmínek, a to že přitom:

1. byla některá osoba smrtelně či těžce zraněna následkem přítomnosti v letadle, případně vlivem bezprostředního kontaktu s kteroukoliv částí letadla, včetně těch, které se oddělily, anebo bezprostředním působením proudu plynů vytvořených letadlem, vyjma případů zranění přirozeného původu či zranění, které si osoba způsobila sama, případně jinou osobou,
2. letadlo bylo zničeno, případně poškozeno, a to tak, že poškození negativně působilo na pevnost konstrukce, jeho výkon či letové charakteristiky letadla, což si vyžádá obvykle větší opravu nebo výměnu postižených částí, vyjma samostatné poruchy nebo poškození motoru, jeho příslušenství nebo krytů, nebo pokud došlo k poškození vrtulí, okrajových částí, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů nebo k malým vrypům nebo proražení potahů,
3. letadlo je nezvěstné či na zcela nepřístupném místě, přičemž o nezvěstnosti hovoříme okamžikem, kdy bylo pátrání úředně ukončeno, a trosky nebyly lokalizovány.¹²²

¹¹⁸POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 312

¹¹⁹Tamtéž.

¹²⁰§24 odst. 1 písm. b) bod 2. 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.

¹²¹Předpis L13. Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů. Hlava I. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-13/data/effective/hl1.pdf>

¹²²DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1.vydání. Brno:Akademické nakladatelství CERM, s.r.o.,2006. s. 430

V případě incidentu se na rozdíl od letecké nehody jedná o událost, která je „*spojená s provozem letadla a současně ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.*”¹²³ Respektive se zde jedná buďto o chybnou činnost osob nebo o nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu, jeho řízení či zabezpečování, jejíž důsledky však pravidla nevyžadují předčasné ukončení letu nebo provádění nouzových postupů.¹²⁴ O vážných incidentech se pak hovoří v těch situacích, kdy nastaly již takové okolnosti, které naznačují vysokou pravděpodobnost letecké nehody, a jsou přitom spojeny s provozem letadla.¹²⁵

S těmito výše uvedenými pojmy také pracuje letecký zákon, a to jednak individuálně, ale též souborně pod jedním označením – událost. Tyto události podléhají tzv. hlášení ÚZPLN, přičemž dále vymezuje jednak osoby podléhající této povinnosti, ale též odkazuje na prováděcí právní předpis, který jednotlivé události kategorizuje.¹²⁶ Tímto prováděcím předpisem je vyhláška č. 108/1997 Sb., která tyto události člení, a to na události podléhající hlášení:

1. v souvislosti s provozem, údržbou, opravami a výrobou letadel nebo,
2. v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb.¹²⁷

V rámci první kategorie pak prováděcí vyhláška tyto události člení z hlediska jejich oblasti výskytu, a to na oblast letového provozu, technických události na letadle, údržby a opravy, a dále i na oblast letištních zařízení a pozemních služeb.¹²⁸ Příkladem těchto událostí je například únik významného množství paliva při tankování, nepovolený vstup na dráhu, protiprávní čin v letecké dopravě nebo závada motoru.¹²⁹ Druhá kategorie se pak zaměřuje na události, při které téměř dojde ke srážce, dále na události s možností srážky nebo události blízké srážce, a na zvláštní události, jež jsou specifické pro uspořádání letového provozu.¹³⁰

¹²³Předpis L13. Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů. Hlava I. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-13/data/effective/hl1.pdf>

¹²⁴Tamtéž.

¹²⁵Tamtéž.

¹²⁶§55d odst. 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.

¹²⁷Příloha č. 7 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.

¹²⁸Tamtéž.

¹²⁹Tamtéž.

¹³⁰Tamtéž.

4 Organizace státní správy v civilním letectví v ČR

Z hlediska dnešní organizace státní správy řadíme mezi přímé vykonavatele pro oblast civilního letectví Ministerstvo dopravy, Úřad pro civilní letectví, Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a nově též Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře.¹³¹ Vedle přímého výkonu státní správy je pak také třeba odlišovat i nepřímý výkon státní správy, který může být propůjčen fyzickým nebo právnickým osobám soukromého práva, a to na základě zákona.¹³² V oblasti civilního letectví patří mezi nepřímé vykonavatele státní správy Aeroklub ČR a Letecké amatérská asociace ČR.

4.1 Přímý výkon státní správy v civilním letectví

Jedním z přímých vykonavatelů státní správy pro oblast civilního letectví je tedy **Ministerstvo dopravy**, jež je ústředním orgánem státní správy se sídlem v Praze. V rámci jeho resortu je ministerstvu vymezena působnost tzv. kompetenčním zákonem na základě, kterého odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a za její uskutečňování v rozsahu své působnosti.¹³³ Jedná se však pouze o rámcové vymezení, tudíž musíme konkrétní rozsah jeho působnosti pro oblast civilního letectví hledat v rámci zvláštního právního předpisu, který obsahuje tuto hmotně-právní úpravu.

Tímto předpisem se rozumí letecký zákon na základě, kterého vykonává zejména správu letadlových adres přidělených České republice mezinárodní organizací, rozhoduje o udělení a odnětí přepravního práva leteckým dopravcům Evropské unie, pověřuje právnickou osobu výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, případně odnímá této osobě udělené pověření, a je rovněž odvolacím úřadem ve správním řízení proti vydaným rozhodnutím ze strany ÚCL a ÚZPLN. Současně je také odvolacím orgánem ve správním řízení proti rozhodnutím pověřené osoby.¹³⁴ Z hlediska vnitřní organizační struktury je Ministerstvo dopravy členěno do několika sekcí v rámci, kterých působí jednotliví náměstci ministra dopravy, a které se následně dále člení do jednotlivých odborů, přičemž v čele každého jednotlivého odboru působí

¹³¹§87 odst. 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.

¹³²SLÁDEČEK, Vladimír. Obecné správní právo. 3.vydání. Praha:Wolters Kluwer,2013. s. 307-308.

¹³³§17 zákona České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, verze účinná od 1. 4. 2017

¹³⁴§88 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.

jeho ředitel.¹³⁵ Odbory se mohou následně členit i do jednotlivých oddělení, v jejichž čele působí vedoucí oddělení, který je organizačně podřízen právě řediteli odboru.¹³⁶

V oblasti civilního letectví je tak při ministerstvu dopravy vrcholným orgánem Odbor civilního letectví, prostřednictvím kterého ministerstvo vykonává mu zákonem vymezenou působnost.¹³⁷ Tento odbor dále sestává z jednotlivých oddělení, a to z oddělení letecké dopravy, oddělení infrastruktury letišť a oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje.¹³⁸ Hlavní náplní činnosti oddělení letecké dopravy je mimo jiné například provádění regulace přístupu k trhu pro oblast obchodní letecké dopravy, řeší otázky spojené s přepravou nebezpečného zboží a působí v oblasti práv cestujících a přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace.¹³⁹

Oddělení infrastruktury letišť má pak za cíl zajistit metodické řízení a komplexní výkon správní kontroly nad implementací leteckých předpisů v oblasti vlastního provozu letišť, letištní infrastruktury a leteckých pozemních zařízení.¹⁴⁰ Dále zajišťuje agendu týkající se mezinárodních a vnitrostátních letišť, leteckých staveb, leteckých zařízení a rozvoje letištní infrastruktury včetně koordinace a odborného dohledu. Zejména však provádí činnost coby dotčený orgán státní správy při pořizování územně plánovací dokumentace a dále též v územním řízení, týkají-li se leteckých staveb.¹⁴¹ Oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje pak především v rámci své činnosti rozhoduje v prvním stupni o přestupcích v oblasti sportovních létajících zařízení, obchodní letecké dopravy a leteckých služeb podle leteckého zákona, a dále obecně rozhoduje o odvolání proti prvoinstančnímu rozhodnutí ÚCL.¹⁴²

¹³⁵Ministerstvo dopravy. Vedení ministerstva. [online]. mdcr.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Vedení-ministerstva>

¹³⁶Tamtéž.

¹³⁷DRAXLER, K. Přístrojové systémy letadel I. 2.vydání.Praha:Vydavatelství ČVUT,2003. s. 12

¹³⁸Ministerstvo dopravy. Vedení ministerstva. [online]. mdcr.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Vedení-ministerstva>

¹³⁹Tamtéž.

¹⁴⁰Tamtéž.

¹⁴¹Tamtéž.

¹⁴²Tamtéž.

Dalším z přímých vykonavatelů je již několikrát zmíněný **Úřad pro civilní letectví**, který je přímo podřízen Ministerstvu dopravy.¹⁴³ ÚCL bylo v roce 1997 zřízeno leteckým zákonem pro účely výkonu státní správy v civilním letectví.¹⁴⁴ Tento Úřad v rámci svých kompetencí vykonává úkoly spojené s řízením letectví na území České republiky, mezi něž patří zejména vedení Leteckého rejstříku či seznamu všech přidělených letadlových adres, a dále také vedení evidence leteckého personálu nebo evidence letišť.¹⁴⁵ V této souvislosti také současně rozhoduje o zápisu či výmazu letadla z Leteckého rejstříku, přiděluje a odnímá letadlovou adresu nebo rozhoduje o stanovení druhu letiště nebo jeho změně.¹⁴⁶ ÚCL také rozhoduje o letové způsobilosti a nezpůsobilosti letadla, kdy současně s tímto rozhodnutím vydává, případně odnímá osvědčení.¹⁴⁷ V rámci letové způsobilosti též provádí kontroly, kdy v případě zjištění závad může osvědčení o letové způsobilosti zadržet do té doby, než bude zjištěná závada odstraněna.¹⁴⁸ V rámci své pravomoci tak zejména vykonává činnost rozhodovací, dozorovou, kontrolní, ale též sankční.

Co se týče vnitřní organizace ÚCL, tak v jeho čele stojí ředitel coby statutární orgán, který ÚCL zastupuje navenek a jedná za něj ve všech věcech, vyjma těch, jimiž pověřil své vedoucí zaměstnance.¹⁴⁹ Do své funkce je ředitel jmenován na základě výběrového řízení konaného v případě, že daná osoba splňuje podmínky stanovené zákonem.¹⁵⁰ Z hlediska výkonu jeho činnosti má na starosti zejména určování koncepce činnosti ÚCL, schvalování rozpočtu ÚCL, jmenování a odvolání vedoucích zaměstnanců a řešení kompetenčních sporů v rámci ÚCL.¹⁵¹ Organizačně se pak dále ÚCL skládá ze čtyř sekcí, a to letové, provozní, technické, správní a bezpečnostní, které se následně člení na jednotlivé odbory a oddělení.¹⁵²

¹⁴³Úřad pro civilní letectví. Povinně zveřejňované informace. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na <http://www.caa.cz/urad/povinne-zverejnovane-informace>

¹⁴⁴Tamtéž.

¹⁴⁵POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 317-320

¹⁴⁶Tamtéž.

¹⁴⁷Tamtéž.

¹⁴⁸Tamtéž.

¹⁴⁹Úřad pro civilní letectví. Ředitel úřadu. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.cca.cz/urad/reditel-uradu>

¹⁵⁰Tímto zákonem se rozumí zákon č. 234/2014 Sb., o státní službě, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵¹Úřad pro civilní letectví. Ředitel úřadu. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.caa.cz/urad/reditel-uradu>

¹⁵²Úřad pro civilní letectví. Organizační struktura. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.cca.cz/urad/organizacni-struktura-1>

Třetím vykonavatelem je **Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod**. Jedná se o správní úřad se sídlem v Praze, který byl zřízen v roce 2003 leteckým zákonem. Co se týče mu zákonem vymezené činnosti, tak jeho hlavním úkolem je zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, a dále též shromažďování, zpracování, vyhodnocení a uchovávání údajů o hlášených událostech.¹⁵³

Dalším základním organizačním předpisem ÚZPLN, který blíže upravuje jeho činnost, organizační strukturu a vnitřní organizační vztahy, je tzv. Statut, který je vydáván v souladu s ustanovením § 55 odst. 1 leteckého zákona. Mezi jeho další činnosti pak náleží například oznamování leteckých nehod a incidentů ICAO, spolupracuje s úřady státní správy, v rámci trestního řízení též s orgány činnými v trestním řízení či s orgány EU v oblasti bezpečnosti civilního letectví a prevence leteckých nehod.¹⁵⁴

Z hlediska vnitřní organizační struktury stojí v čele ÚZPLN ředitel, a dále jemu podřízený Odborný rada a Specialista na IT.¹⁵⁵ Ředitel je do své funkce jmenován, na rozdíl od ÚCL, Vládou ČR na návrh ministra dopravy.¹⁵⁶ Ředitel působí jakožto statutární orgán, který činí veškeré úkony coby vedoucí organizační složky státu.¹⁵⁷ Organizačně je pak dále ÚZPLN rozčleněno do tří oddělení, v jejichž čele stojí jednotliví vedoucí.¹⁵⁸ Jedná se o oddělení letových inspektorů, technických inspektorů a o oddělení správy, rozvoje a analýz.¹⁵⁹ A jak již ze samotných názvů oddělení vyplývá, mezi zaměstnance ÚZPLN patří též jednotliví inspektoři, mající na starosti samotné vyšetřování příčin hlášených leteckých nehod a incidentů.¹⁶⁰ V situacích, kdy se může jednat o mimořádně či skutkově složitý případ, si mohou inspektoři přizvat na pomoc i specialisty v oboru tzv. konzultanty.¹⁶¹ Ti sice mohou být přítomni při výkonu činnosti inspektorů, avšak nesmí do této činnosti žádným způsobem zasahovat.¹⁶² Jedná se tak pouze o poradní osobu, jež může svými znalostmi přispět ke zjištění příčiny zkoumané události.

¹⁵³§55a odst. 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.

¹⁵⁴Článek 2 odst. 1 statutu Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, ve znění účinném ke dni 7. listopadu 2007. Dostupné na: <http://www.uzpln.cz/povinne-informace>

¹⁵⁵Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Organizační struktura. [online]. uzpln.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.uzpln.cz/organizacni-struktura>

¹⁵⁶Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Povinné informace. [online]. uzpln.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.uzpln.cz/povinne-informace>

¹⁵⁷Článek 4 odst. 1 statutu Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, ve znění účinném ke dni 7. listopadu 2007. Dostupné na: <http://www.uzpln.cz/povinne-informace>

¹⁵⁸Tamtéž.

¹⁵⁹Tamtéž.

¹⁶⁰POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 321

¹⁶¹Tamtéž.

¹⁶²Tamtéž.

O těchto událostech inspektoři zároveň shromažďují příslušné údaje, které následně zpracují a vyhodnotí.¹⁶³ V případě leteckých nehod, které byly ze strany ÚZPLN vyšetřovány, vypracují inspektoři bezodkladně též závěrečnou zprávu, jejíž závěry mohou obsahovat i bezpečnostní doporučení.¹⁶⁴ Tato závěrečná zpráva je následně zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup do 12 měsíců ode dne, kdy k této letecké nehodě došlo, a současně se předá i Ministerstvu dopravy, ÚCL, všem provozovatelům letadel a poskytovatelům leteckých služeb, kteří se zúčastnili předmětné letecké nehody, a dále také těm osobám, které by mohly mít prospěch ze závěrů této zprávy.¹⁶⁵ Aby byla vůbec zajištěna plná nestrannost a nezávislost při vyšetřování leteckých nehod, a to jak u ředitele, tak i u jednotlivých inspektorů, pamatuje letecký zákon i na negativní vymezení činností, které po dobu výkonu jejich funkce nemohou vykonávat. Jedná se o jakoukoliv činnost, která může souviset například s udělováním licence k provozování obchodní letecké dopravy, s řízením letového provozu, nebo s provozem letiště, a nemohou vykonávat ani funkci člena nebo poradce statutárního orgánu subjektu, jenž by mohl mít zájem v rozporu s činností ÚZPLN.¹⁶⁶

Posledním zmíněným a zároveň nejnovějším přímým vykonavatelem je **Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře** se sídlem v Praze, zřízený kompetenčním zákonem coby nový ústřední orgán státní správy.¹⁶⁷ ÚPDI byl vytvořen v souvislosti s implementací práva Evropského společenství, konkrétně s implementací směrnice č. 2012/34/EU, jejímž cílem je zajistit, aby každý členský stát vytvořil nezávislý regulační subjekt pro oblast přístupu k dopravní infrastruktuře s působností v oblasti drážní dopravy, civilního letectví a v oblasti pozemních komunikací.¹⁶⁸ Obecně má být hlavním cílem nové právní úpravy¹⁶⁹ snaha zajistit ochranu dopravce z pozice slabší smluvní strany před libovůli provozovatele infrastruktury, na jejíž využití je dopravce mnohdy odkázán.¹⁷⁰ V případě civilního letectví má však za úkol především přezkum činnosti provozovatele velkého letiště, zejména pak ve vztahu k ceníku za užívání letiště, výkon

¹⁶³Tamtéž.

¹⁶⁴POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1.vydání. Praha:Wolters Kluwer ČR,2016. s. 322

¹⁶⁵Tamtéž.

¹⁶⁶§ 55 odst. 3 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.

¹⁶⁷§2 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁶⁸Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. [online]. mdcz.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave>

¹⁶⁹Novou úpravou se rozumí zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁷⁰Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. [online]. mdcz.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave>

státní kontroly nad plněním povinností provozovatele při jejich sjednávání, ale též ukládání sankcí coby nezávislý dozorový orgán.¹⁷¹

V rámci mu zákonem vymezené činnosti tak vydává především rozhodnutí o tom, zda zveřejněný letištní ceník, jeho složky a způsob stanovení nebyl v rozporu s příslušným ustanovením leteckého zákona, dále zveřejňuje seznam letišť způsobem umožňující dálkový přístup, tedy na jejich internetových stránkách¹⁷², a dále kontroluje plnění povinností provozovatele letiště a leteckého dopravce v souvislosti s ustanovením týkající se výše zmíněného sjednávání ceny za užívání letiště.¹⁷³ V současné době je v seznamu letišť uvedeno pouze jedno letiště, a to Letiště Praha, a. s., které jako jediné odbaví více než pět miliónů cestujících v kalendářním roce.¹⁷⁴ Co se vnitřní organizace týče, tak v čele ÚPDI působí předseda, kterého jmenuje a odvolává Vláda ČR, považuje se však za služební orgán a tudíž tuto funkci vykonává v pracovním poměru.¹⁷⁵ ÚPDI se dále člení na čtyři odbory, a to na Odbor kanceláře předsedy, Odbor přístupu k dopravní infrastruktuře, Auditora a Oddělení cenové kontroly.¹⁷⁶ Dále se strukturálně člení pouze dva odbory, a to Odbor kanceláře předsedy na Oddělení vnitřních záležitostí a na Personálně-ekonomicko-právní oddělení, a dále Odbor přístupu k dopravní infrastruktuře na Oddělení přístupu ke dráze a na Oddělení přístupu ke službám.¹⁷⁷

¹⁷¹Tamtéž.

¹⁷²Seznam letišť je dostupný na: <https://www.uicr.cz/povinne-zverejnovane-udaje/seznam-letist>

¹⁷³§89a 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.

¹⁷⁴Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Povinně zveřejňované údaje. Seznam letišť. [online]. uicr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <https://www.uicr.cz/povinne-zverejnovane-udaje/seznam-letist>

¹⁷⁵§4 odst. 1 zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁷⁶Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. O nás. Organizační struktura. [online]. uicr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <https://www.uicr.cz/o-nas/organizacni-struktura>

¹⁷⁷Tamtéž.

4.2 Nepřímý výkon státní správy v civilním letectví

Výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení pověřilo Ministerstvo dopravy, na základě Sdělení č. 261 a č. 262/2010 Sb., Aeroklub České republiky a Leteckou amatérskou asociaci České republiky. Toto pověření může Ministerstvo dopravy učinit na základě § 82 odst. 1 a § 88 odst. 1 písm. i) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Aeroklub České republiky se sídlem v Praze (dále jen „AeČR“) má svou dlouholetou tradici sahající až do roku 1919, kdy byl založen jeho první předchůdce Aeroklub republiky Československé.¹⁷⁸ V současné době je neziskovou celostátní organizací, jejímž úkolem je spoluvytvářet s dalšími leteckými sportovními organizacemi podmínky k rozvoji jejich činnosti.¹⁷⁹ Touto činností se rozumí sportovní letecká činnost se zaměřením na leteckou akrobacii a parašutismus, zejména s ohledem na sportovní přípravu reprezentantů České republiky, propagace a popularizace navenek, ale též na vytváření nových legislativních, technických a ekonomických podmínek pro sportovní činnost klubu.¹⁸⁰ Z hlediska nepřímého výkonu státní správy je však jejich hlavním úkolem ověřování letové způsobilosti sportovních padáků, jejich pilotů, výrobců, stavitelů, ale i dalších uživatelů, a to včetně jejich evidence a vydávání příslušných osvědčení.¹⁸¹ Organizační struktura AeČR je tvořena Prezidentem, Viceprezidentem, Generálním sekretářem a ekonomem.¹⁸² Vnitřně se dále člení do čtyř Odborných sportovních komisí podle odbornosti na bezmotorové létání, všeobecné letectví, leteckou akrobacii a parašutismus.¹⁸³ Vedle těchto odborných komisí působí též Komise klubů a provozovatelů letišť a Kontrolní a revizní komise.¹⁸⁴

Letecká amatérská asociace České republiky se sídlem v Praze (dále jen „LAA ČR“) byla původně založena v roce 1990 jako občanské sdružení¹⁸⁵, dnes je však o ní třeba hovořit jako o spolku, podle zákona č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.¹⁸⁶ LAA ČR je pověřena k výkonu správní činnosti v oblasti sportovních létajících zařízení, a to pro jejich provoz, vydávání

¹⁷⁸Aeroklub ČR. Historie. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.aecr.cz/historie>

¹⁷⁹Aeroklub ČR. O Aeroklubu. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.aecr.cz/o-aeroklubu/>

¹⁸⁰Tamtéž.

¹⁸¹Sdělení Ministerstva dopravy č. 262/2010 Sb., o vydání rozhodnutí o pověření Aeroklubu České republiky výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸²Aeroklub ČR. Struktura. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.aecr.cz/sturktura>

¹⁸³Tamtéž.

¹⁸⁴Tamtéž.

¹⁸⁵Letecká amatérská asociace ČR. Historie. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/historie.aspx>

¹⁸⁶§1 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupných na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

certifikace a pilotních oprávnění.¹⁸⁷ Základním účelem LAA ČR je tak ve své podstatě sdružovat zájemce o rekreační a sportovní létání, hájit jejich zájmy a zajistit co možná nejlepší podmínky pro reprezentační, rekreační a sportovní létání pilotů sportovních létajících zařízení.¹⁸⁸ Orgány LAA ČR tvoří Prezident, Konference, Kontrolní a revizní komise, Rada a Sekretariát.¹⁸⁹ V čele tedy působí prezident jakožto reprezentativní orgán, který jedná za LAA ČR navenek, přičemž v rámci své pravomoci zejména svolává Konferenci a řídí jednání Rady.¹⁹⁰ Nejvyšším orgánem je tzv. Konference, jež v rámci svých pravomocí přijímá zejména rozhodnutí týkající se interních záležitostí.¹⁹¹ Statutárním orgánem je pak sedmičlenná Rada skládající se z prezidenta a šesti členů svazu, kteří v mezích své pravomoci vykonávají například řídicí a kontrolní pravomoc vůči Sekretariátu, který tvoří zaměstnanci vykonávající převážně administrativní činnost orgánů LAA ČR a svazů.¹⁹² Kontrolní a revizní komise má pak na starosti převážně kontrolu nad účetnictvím a hospodařením s finančními prostředky.¹⁹³

Vedle těchto orgánů LLA je však třeba odlišovat i správu LAA ČR, která se vnitřně člení na ředitele, hlavní inspektory techniky a provozu, a na rejstřík pilotů a techniky sportovních létajících zařízení.¹⁹⁴

¹⁸⁷Letecká amatérská asociace ČR. O nás. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/default.aspx>

¹⁸⁸§3 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁸⁹Stanovy LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁹⁰§2 a §17 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁹¹§14-15 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁹²§21-23 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁹³§19 stanov LAA ČR, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/stanovy.aspx>

¹⁹⁴Letecká amatérská asociace ČR. Organizační struktura. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/organizacni-struktura.aspx>

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo podat její současný komplexní přehled, ale též blíže osvětlit i současnou právní úpravu civilního letectví. Bakalářskou práci jsem rozdělila do čtyř kapitol, kde jsem v rámci první kapitoly provedla stručnější exkurz historií státní správy u nás. Zde jsem se dále blíže zaměřila na vývoj státní správy v oblasti dopravy, konkrétně pak na dopravu leteckou. Ačkoliv se může zdát, že se jedná o poměrně mladý druh dopravy, jistě nejednu osobu překvapí, že se její světové počátky datují již od konce 18. století, kdy se začaly uskutečňovat vůbec první pokusy letu balónem. V rámci České republiky se pak sice může o letectví hovořit již od počátku 20. století, přesto jsme se ale dočkali první relevantní úpravy civilního letectví až v roce 1925, která vznikla v návaznosti na Mírovou konferenci v Paříži v roce 1919. Ta se mimo jiné nesla v duchu potřeby vytvořit zcela nový právní rámec, který by upravil otázky týkající se letecké dopravy a vzdušného prostoru. Následně byla už jen otázka času, než se začala vlivem překotného rozvoje civilního letectví rozvíjet i příslušná mezinárodní legislativa, ze které vychází i náš dnešní právní systém. Vnitrostátní úprava civilního letectví je tak ve své podstatě odvislá od mezinárodních smluv a předpisů Evropské unie, jež jsme v průběhu let přejaly do našeho právního řádu.

V rámci druhé kapitoly vymezují základní právní předpis českého civilního letectví, tedy zákon č.49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Letecký zákon prošel v průběhu let řadou změn a novelizací, které mají bezesporu vést ke zlepšení letového provozu a bezpečnosti civilního letectví u nás. Pravdou však zůstává, že tyto značné novelizace působí spíše rušivě a mnohdy i nepřehledně, tudíž vzniká otázka, zda by nebylo přeci jen logické stávající úpravu nahradit úpravou zcela novou. Vedle toho je třeba zmínit i letecké předpisy řady L, které vydává Ministerstvo dopravy. Tyto předpisy mají dle mého názoru povahu podzákoných právních předpisů s celostátní působností. Jedním z argumentů je jejich závaznost a nutnost souladu s právními předpisy vyšší právní síly. Dle §102 odst. 2 leteckého zákona jsou závazné letecké předpisy ve znění přijatém Ministerstvem dopravy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, jež jsou součástí našeho právního řádu. Jednou ze zmíněných smluv je i ÚMCL. Je však zajímavé, že ačkoliv je součástí našeho právního řádu, tak její přílohy nikoliv, přestože tvoří její nedílnou část. Tento nedostatek se vyřešil právě vydáním leteckých předpisů řady L, které v podstatě kopírují věcný obsah i číselné označení příloh, čímž jsou vydávány v souladu s ÚMCL i s leteckým zákonem. Nutnost tohoto souladu nám při tvorbě podzákoných

předpisů vyplývá mimo jiné i z Legislativních pravidel vlády. Dalším argumentem je výslovné zákonné zmocnění, které se u ministerstev a jiných ústředních správních úřadů vyžaduje pro vydávání podzákonných právních předpisů dle čl. 79 odst. 3 Ústavy. Toto zmocnění lze dovodit opět z výše uvedeného ustanovení leteckého zákona. Je tedy zajímavostí, proč jsou i přes výše uvedené argumenty tyto letecké předpisy uveřejněny pouze v Letecké informační příručce, a nejsou publikovány ve Sbírce zákonů ČR formou vyhlášky, ačkoliv tyto předpisy naplňují její charakteristické znaky. Tato skutečnost totiž může vyvolat silné pochybnosti o jejich závaznosti, a tím i vynutitelnosti jejich obsahu po osobách zúčastněných na civilním letectví. Dospěla jsem tak k závěru, že by měly být tyto letecké předpisy publikovány formou vyhlášek, čímž by se naplnila i samotná podstata zákonného zmocnění, které má směřovat k naplnění pravomoci vydávat podzákonné právní předpisy. Kapitola třetí se pak věnuje vymezení stěžejních pojmů civilního letectví, kde jsem vycházela především z výše uvedeného leteckého zákona a z leteckých předpisů řady L. Následující čtvrtá kapitola představuje stěžejní část mé bakalářské práce. Zde jsem se zabývala organizací státní správy v oblasti civilního letectví, ve které jsem se snažila vymezit klíčové správní úřady, mezi které patří Ministerstvo dopravy, Úřad pro civilní letectví, Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. V rámci této kapitoly jsem se také věnovala nepřímému výkonu státní správy na úseku civilního letectví, kterou v současné době vykonávají na základě sdělení Ministerstva dopravy Letecká amatérská asociace ČR a Aeroklub ČR. V rámci této kapitoly jsem se pak blíže zaměřila nejen na samotný vznik těchto správních úřadů a pověřených osob, ale též na jejich základní činnost a organizační strukturu. Zde jsem pak vycházela z důvodu nedostatku knižní literatury především z internetových zdrojů a oficiálních stránek.

Na závěr bych snad již jen ráda uvedla, že tato práce může posloužit k zamýšlení, a to nad právní stránkou uvedené problematiky, ale snad také prohloubit zájem o větší zainteresovanost v této oblasti. Je to totiž oblast dynamické a rychle se vyvíjející formy dopravy, která tvoří mnohdy běžnou součást našich životů a zaslouží si, aby se jí i do budoucna věnovala pozornost. Zejména bych navrhla provést změny v oblasti přijímání leteckých předpisů řady L, kterým by bylo vhodnější dát právní formu vyhlášky, jehož stěžejní znaky tyto předpisy naplňují, a tím i zesílit jejich právní sílu a závaznost.

Seznam použité literatury

Monografie:

ČAPEK, Jan a kol. Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis CZ s. r. o., 2005. 362 s.

DRAXLER, K. Přístrojové systémy letadel I. 2. vydání. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 196 s.

DVOŘÁK, Jiří, CHLEBEK, Jiří. Letecký zákon a postupy ATC (010 00). 1. vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. 484 s.

NĚMEC, Vladimír. Studijní modul 10. Letecká legislativa. 1. vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. 216 s.

POLÁČEK, Bohumil. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I. (A. Říční právo, B. Letecké právo). 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. 386 s.

POLIÁN, Milan. Organizace a činnost veřejné správy. 1. vydání. Praha: PROSPEKTUM, spol. s. r. o., 2001. 342 s.

PRŮŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. 2. vydání. Praha: Galileo Training s. r. o., 2015. 647 s.

SCHELLE, Karel. Dějiny veřejné správy. 1. vydání. Praha: Wolter Kluwer ČR, 2016. 520 s.

SCHELLE, Karel. Vývoj české veřejné správy. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 2008. 431 s.

SLÁDEČEK, Vladimír. Obecné správní právo. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2013. 497 s.

ŠIŠKOVÁ, Naděžda, STEHLÍK, Václav. Evropské právo 1. Ústavní základy Evropské unie. Praha: Linde Praha, a. s., 2007. 310 s.

VINAŘ, Marek. Provozní postupy (071 00). 1. vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2006. 174 s.

Právní předpisy:

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

Zákon č. 258/2002 Sb., 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 účinném ke dni 1. 1. 2003.

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 účinném ke dni 1. dubna 1997.

Zákon č. 172/1925 Sb., o letectví, ve znění účinném ke dni 1. listopadu 1925.

Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 234/2014 Sb., o státní službě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 312/2001 Sb., o státních hranicích a o změně zákona č. 200/1990Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 2/1918 Sb., jímž se zřizují nejvyšší Správní úřady ve státě československém, ve znění účinném ke dni 4. listopadu 1918.

Ústavní dekret presidenta republiky č. 1/1945 Sb., o nové organizaci vlády a ministerstev v době přechodné, ve znění účinném ke dni 17. července. 1946.

Vládní nařízení č. 269/1938 Sb., o organisaci některých ministerstev, ve znění účinném ke dni 11. prosince 1938.

Vyhláška 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.

Vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 410/2006 Sb., 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.

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

Sdělení Ministerstva dopravy č. 261/2010 Sb., o vydání rozhodnutí o pověření Letecké amatérské asociace České republiky výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, ve znění pozdějších předpisů.

Sdělení Ministerstva dopravy č. 262/2010 Sb., o vydání rozhodnutí o pověření Aeroklubu České republiky výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, ve znění pozdějších předpisů.

Odborné časopisy:

KUNT, Miroslav. Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním. Sborník Státního ústředního archivu v Praze. *Paginae historiae*, 1996, sv. 4, s. 227-262.

Elektronické zdroje:

Aeroklub České Republiky. Historie. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.aecr.cz/historie>>

Aeroklub České Republiky. O Aeroklubu. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.aecr.cz/o-aeroklubu>>

Aeroklub České Republiky. Struktura. [online]. aecr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.aecr.cz/struktura>>

LÁNÍK, Jaroslav. Ministerstvo obrany 1918–1989 [online]. mocr.army.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na <<http://www.mocr.army.cz/ministr-a-ministerstvo/historie/ministerstvo-obrany-1918-1989-5316>>

Letecká amatérská asociace ČR. Historie. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/historie.aspx>>

Letecká amatérská asociace ČR. O nás. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/default.aspx>>

Letecká amatérská asociace ČR. Organizační struktura. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.laacr.cz/stranky/o-laa-cr/organizacni-struktura.aspx>>

Ministerstvo dopravy. Vedení ministerstva. [online]. mdcr.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Vedeni-ministerstva>>

Ministerstvo vnitra Obecné pojmy. Státní svrchovanost. [online]. mvcr.cz. [cit. 29. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.mvcr.cz/clanek/statni-svrchovanost.aspx>>

Úřad pro civilní letectví. Aktuality. Informace o převodu průkazů pilotů na průkazy Part-FCL [online]. caa.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.caa.cz/dne-8-4-2012-konci-platnost-vsech-prukazu-zpusobilosti>>

Úřad pro civilní letectví. Letecké předpisy řady L. [online]. caa.cz. [cit. 25. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://caa.cz/predpisy/letecke-predpisy>>

Úřad pro civilní letectví. Organizační struktura. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.cca.cz/urad/organizacni-struktura-1>>

Úřad pro civilní letectví. Povinně zveřejňované informace. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.caa.cz/urad/povinne-zverejnovane-informace>>

Úřad pro civilní letectví. Ředitel úřadu. [online]. caa.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.cca.cz/urad/reditel-uradu>>

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Povinně zveřejňované údaje. Seznam letišť. [online]. uicr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<https://www.uicr.cz/povinne-zverejnovane-udaje/seznam-letist>>

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. O nás. Organizační struktura. [online]. uicr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<https://www.uicr.cz/o-nas/organizacni-struktura>>

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Organizační struktura. [online]. uzpln.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.uzpln.cz/organizacni-struktura>>

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Povinné informace. [online]. uzpln.cz. [cit. 10. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.uzpln.cz/povinne-informace>>

VAVERA, František. Ministerstvo vnitra České republiky. Vnitřní předpisy ve zkratce [online]. mvcr.cz. [cit. 25. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.mvcr.cz/clanek/vnitri-predpisy-ve-zkratce.aspx>>

Elektronické dokumenty:

Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. [online]. mdcr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave>>

Předpis L7. Poznávací značky letadel. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-7/data/print/L-7_cely.pdf>

Předpis L13. Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů. [online]. lis.rlp.cz. [cit. 28. srpna 2017]. Dostupné na: <<https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-13/data/effective/hl1.pdf>>

Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví. [online]. eur-lex.europa.eu. [cit. 15. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:31994L0056>>

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví. [online]. caa.cz. [cit. 24. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-eu-c996-2010>>

Stanovy Letecké amatérské asociace České Republiky, ve znění účinném ke dni 28. listopadu 2015. [online]. laacr.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.laacr.cz/stranky/o-laacr/stanovy.aspx>>

Statut Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, ve znění činném ke dni 7. listopadu 2007. [online]. uzpln.cz. [cit. 30. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.uzpln.cz/upload/onas/Statut.pdf>>

Vládní návrh zákona, 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 ze dne 11. února 2002. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna 1998–2002. Tisk č. 1264/0, část č. 1/2, s. 13. [online]. psp.cz. [cit. 15. srpna 2017]. Dostupné na: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=1264&CT1>>

Vládní návrh zákona o národních dopravních podnicích ze dne 3. prosince 1948. Společná česko-slovenská digitální knihovna. Dokumenty českého a slovenského parlamentu. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954. Tisk č. 159, s. 3. [online]. psp.cz. [cit. 13. srpna 2017]. Dostupné na: <http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_03.htm>

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje výkonu státní správy v civilním letectví České republiky, která je blíže zaměřená na její přímé a nepřímé vykonavatele a jejich činnost. Jedná se o Ministerstvo dopravy, Úřad pro civilní letectví, Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, Aeroklub ČR a Leteckou amatérskou asociaci ČR.

Práce je rozdělená do čtyř kapitol. První kapitola obsahuje historický exkurz vývojem státní správy u nás, konkrétně pak se zaměřením na oblast letecké dopravy. Druhá kapitola se věnuje pramenům českého leteckého práva se stručným popisem z hlediska jejich právní síly, závaznosti a struktury. Následující kapitola popisuje vymezení základních pojmů, kterými jsou letecké právo, civilní letectví, letadlo, státní suverenita, vzdušný prostor, státní příslušnost a registrace letadel, letecký rejstřík, letecká nehoda, incident a vážný incident. V závěrečné kapitole této bakalářské práce je popsána organizace státní správy v oblasti civilního letectví v České republice.

Abstract

This bachelor thesis deals with the state administration in the area of civil aviation of the Czech Republic. It is focused on its direct and indirect executive agencies and their activities. These include the Department of Transport, Authority of Civil Aviation, Institute of Investigating the Causes of Air Accidents, Office for Access to Transport, Aeroclub CR, Air and Amateur Association CR.

The thesis is divided into four chapters. The first chapter contains a historical excursion to the development of the state administration in the Czech Republic, specifically with a focus on air transport. The second chapter deals with sources of Czech aviation law with a brief description in terms of their legal force, binding and structure. The following chapter describes definitions of basic concepts such as aviation law, civil aviation, aircraft, state sovereignty, airspace, nationality and aircraft registration, aircraft register, air accident, incident and serious incident. The final chapter of this bachelor thesis describes the organization of state administration in the field of civil aviation in the Czech Republic.

Klíčová slova

Civilní letectví, státní správa, Zákon o civilním letectví, Ministerstvo dopravy, Úřad pro civilní letectví, Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, Aeroklub ČR, Letecká amatérská asociace ČR.

Key words

Civil aviation, state administration, Bill of civil aviation, Department of Transport, Authority of Civil Aviation, Institute of Investigating the Causes of Air Accidents, Office for Access to Transport Infrastructure, Aeroclub CR, Air Amateur Association CR.