

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

PRÁVNICKÁ FAKULTA

KATEDRA MEZINÁRODNÍHO PRÁVA

**MEZINÁRODNĚPRÁVNÍ OCHRANA BEZPEČNOSTI CIVILNÍHO
LETECTVÍ (ZEJMÉNA PŘED ČINY OHROŽUJÍCÍMI
BEZPEČNOST LETECTVÍ)**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ILONA SENDLEROVÁ

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:

DOC. JUDR. JAN ONDŘEJ, CSC., DSC.

PRAHA, KVĚTEN 2011

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 23. 5. 2011

Ilona Sandlerová

Poděkování

Děkuji panu doc. JUDr. Janu Ondřejovi, CSc., DSc., vedoucímu mé diplomové práce za cenné připomínky a účinnou pomoc při zpracování. Zároveň děkuji za poskytnuté rady a praktické zkušenosti panu JUDr. Richardu Klímovi ze státního podniku Řízení letového provozu České republiky a panu Richardu Kubelkovi z oddělení security Českých aerolinií, a.s.

V Praze dne 23. 5. 2011

Ilona Sandlerová

Obsah

Úvod.....	1
1. Činy ohrožující bezpečnost civilní letecké dopravy	5
1.1 Únos	7
1.1.1 „Aircraft Hijacking“	10
1.1.2 Interpretace článku 1 Haagské úmluvy.....	11
1.1.3 Podmínky aplikace Haagské úmluvy.....	12
1.2 Ohrožení letadla bombou.....	14
1.2.1 Aplikace Montrealské úmluvy.....	16
1.3 Trestné činy PAX.....	18
1.3.1 Analýza CAA.....	21
1.3.2 Počet zaznamenaných incidentů CAA.....	22
1.3.3 Pachatelé	23
1.3.4 Trestné činy.....	24
1.3.5 Důsledky	25
1.4 Útoky na letištích	25
1.5 Geneze mezinárodněprávní ochrany bezpečnosti civilního letectví.....	26
1.5.1 Rada bezpečnosti OSN	27
1.5.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví	29
1.5.3 Evropská legislativa	30
1.5.4 Predikce vývoje.....	31
1.6 Preventivní bezpečnostní opatření	35
1.7 Lidsko-právní aspekty protiteroristických opatření	39
1.7.1 Americký zákon Patriot Act	42
1.7.2 Kanadský zákon C-42.....	43
1.7.3 Protiteroristická legislativa v EU.....	43
2. Ohrožení civilního letadla ve vzdušném prostoru	45
2.1 Civilní letadlo jako nástroj teroristického útoku.....	46
2.2 Civilní letadlo jako cíl ozbrojeného útoku.....	47
2.2.1 Význam čl. 3 bis Chicagské úmluvy	50
2.2.2 Události 11. září 2001	52
2.3 Rozhodovací proces.....	55
2.3.2 Rozhodovací proces ČR.....	58
2.4 Lidsko-právní aspekty sestřelení civilního letadla.....	60
Závěr	63
Seznam příloh	77
Příloha č. I.....	77
Příloha č. II	79
English summary	80

Úvod

Mezinárodněprávní ochrana bezpečnosti civilního letectví patří mezi nejmladší právní odvětví, což je do značné míry způsobeno specifickým charakterem této lidské činnosti. Letecká doprava je stále pokládána za nejbezpečnější způsob přepravování osob po celé naší planetě.¹ Každou minutu jsou ve vzduchu tisíce civilních strojů letících všemi možnými směry. Většina z nich dosáhne bez problémů svého cíle. Existují ale okamžiky, kdy se posádky i cestující dopravního letadla dostanou do situace, jež může skončit tragicky.

Ponecháme-li stranou přepravu nebezpečného zboží², představuje právní úprava činů ohrožujících bezpečnost civilní letecké dopravy velice zajímavou a aktuální kapitolu v rámci mezinárodního práva veřejného. Základem mé diplomové práce je fakt, že pro nezbytné udržení současných trendů v této oblasti a především odstranění regionálních rozdílů v úrovni zajišťování bezpečnostních standardů, je třeba vyvinout koordinované celosvětové úsilí.

Lze tvrdit, že za dobu existence systému úmluv³ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), upravujících problematiku nezákonného vměšování vůči civilní letecké dopravě nedošlo k přímé a přijatelné univerzální definici, jež by stanovila aspekty mezinárodního práva veřejného v souvislosti s bojem proti leteckému terorismu. Pojem leteckého terorismu jako konkrétní formy současného mezinárodního terorismu je třeba vymezit pro účely této práce.

Terorismus rozhodně není novým fenoménem, jen v současném světě získává na síle a v prostředí globalizované společnosti se stává v čím dál větší míře potenciální hrozbou každodenního života⁴, civilní letectví nevyjímaje. V roce 1980 byla ve

¹ Dle statistiky ICAO bylo za rok 2009 zaznamenáno 802 obětí při leteckých katastrofách. Pro porovnání bylo ve stejném roce 2.5 miliónu lidí usmrceno při dopravních nehodách na silnicích.

² Některé předměty denní potřeby mohou představovat velké nebezpečí, pokud jsou přepravovány letecky. Během letecké dopravy dochází ke změně okolních podmínek, a to může vést k úniku, popř. vyvíjení toxických výparů nebo ke vzniku požáru. Z těchto důvodů přijímají letecké společnosti restriktivní omezení, a to na základě doporučení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodního sdružení civilních dopravců (IATA).

³ Systém tvoří tři ICAO úmluvy: Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě civilních letadel (dále jen jako Tokijská úmluva); Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (dále jen jako Haagská úmluva); Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (dále jen jako Montrealská úmluva); Na Montrealskou úmluvu dále navazuje Protokol o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví.

⁴ KREJČÍ, Oskar. *Mezinárodní politika*. Praha : Victoria Publishing, 1997, s. 274 - 275.

Spojených státech amerických, zemi, jež se stává nejčastějším cílem teroristických aktivit, publikována definice terorismu, která se skoro okamžitě stala vodítkem pro posuzování a hodnocení teroristických činů. Dle ní lze za terorismus považovat: *“Propočítané použití násilí nebo hrozby násilím, obvykle zaměřené proti nezúčastněným osobám, s cílem vyvolat strach, jehož prostřednictvím jsou dosahovány politické, náboženské nebo ideologické cíle. Terorismus zahrnuje i kriminální zločiny, jež jsou ve své podstatě symbolické a jsou cestou k dosažení jiných cílů, než na které je kriminální čin zaměřen.”*⁵

Krátce po útocích na Světové obchodní centrum v New Yorku byla v listopadu 2001 na institucionální úrovni schválena definice Evropského parlamentu, která vyhláší, že jako teroristické budou posuzovány a také trestány všechny *“záměrně páchané činy jednotlivců nebo skupin proti jedné nebo několika zemím, jejich institucím či státním příslušníkům s cílem zastrašovat je a ohrožovat jejich základní lidské svobody, demokracii, úctu k lidským právům a vládě práva”*.⁶ Terorismus v sobě zpravidla nese prvky jak politické, tak vojenské a kriminální činnosti. Je strategií a metodou boje skupin nejrůznějšího ideologického či náboženského vyznání.⁷

Obsahem mé práce jsou činy narušující bezpečnost civilní letecké dopravy ve svém souhrnu. Pokud se týká terorismu, práce se podstatně věnuje pouze terorismu v letecké dopravě. Terorismus ve smyslu prostředků vedení národněosvobozeneckého boje, jehož cílem je boj za svobodu, jakož i terorismus čistě státní není účelem mé práce. Středem mého zájmu je mimo jiné terorismus s mezinárodním prvkem, za jehož financováním či podporou nestojí výhradně stát jako subjekt mezinárodního práva, ale i soukromé osoby či jejich organizované skupiny.

Způsob provedení teroristické akce, tedy objektivní prvek leteckého terorismu je charakteristický použitím specifických prostředků, které se z hlediska mechanismu působení a účinků liší od klasických zbraní nebo zbraní hromadného ničení. Zneužití kvalitativně nových prostředků – civilních letadel jako zbraní, je typické pro oblast nekonvenčního terorismu. Oproti konvenčním bojovým zbraním představují dopravní

⁵ Aplikace.mvcr.cz. Terorismus. Dostupné z www:

<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/rs_atlantic/mvcr/prevence/terorismus/4773.html>.

⁶ EICHLER, Jan. *Mezinárodní bezpečnost v době globalizace*. Praha : Portál, 2009. s. 173.

⁷ KREJČÍ, Oskar. *Mezinárodní politika*. Praha : Victoria Publishing, 1997. s. 274.

letadla kvalitativně nový prostředek v rukou teroristů, jejichž nejvyšší riziko potenciální využitelnosti představuje jejich nečitelnost a nebezpečnost.⁸

Ohniskem diplomové práce v první kapitole je civilní letecká doprava a její zranitelnost. Zranitelnost v podobě činů, které zásadním způsobem ohrožují bezpečnost civilního letectví. Civilní letecká doprava je vzhledem ke svému charakteru považována za prestižní oblast a není sporu, že veškeré útoky vůči ní vyvolávají publicitu v mezinárodním měřítku. Skladba cestujících je mnohonárodní, jakýkoliv incident vůči civilnímu letadlu tedy poutá pozornost mnoha cizích vlád.⁹ Existuje množství faktorů, které civilní letadlo staví do předních pozic snadného předmětu pro vydírání či jako prostředek cíleného útoku. Již v roce 1906 se anarchisté zabývali možností leteckého útoku a dokonce se v Mnichově k tomuto účelu pokoušeli sestrojít speciální letoun. Stroj nebyl nikdy použit.¹⁰

Součástí první kapitoly je z pochopitelných důvodů i souhrn preventivních bezpečnostních opatření v souvislosti s činy nezákonného vměšování vůči civilní letecké dopravě. Letadla jsou rovněž velmi nákladnou záležitostí, létají po celém světě, představují tak atraktivní cíl teroristů a zranitelný prostředek, zvláště během letu. Snadná zranitelnost cíle je jedním ze základních kritérií, k nimž teroristé přihlížejí. Zranitelnost cíle ovlivňuje celá řada faktorů. Jedním z nich je možnost využít momentu překvapení, jako další přichází v úvahu rozsah a úroveň bezpečnostních opatření. Pokud je plánován teroristický útok na určitý cíl, bude realizován s největší pravděpodobností v době, kdy je úroveň jeho bezpečnosti nejnižší.¹¹

Vzhledem k mému profesionálnímu působení v oblasti civilního letectví, se pokusím jednotlivé činy ohrožujících bezpečnost civilní letecké dopravy podrobit

⁸ BRZOBOHATÝ, Marian. *Současný terorismus*. Dostupné z: http://www.army.cz/avis/vojenske_rozhledy/2002_2/46.htm

⁹ Jedna z největších leteckých tragédií posledních let se odehrála 1. června 2009 nad Atlantickým oceánem. Při letu na lince AF 447 společnosti Air France z brazilského Ria de Janeiro do Paříže zmizel letoun Airbus A330-203 s 228 lidmi na palubě. Mezi cestujícími byli i tři občané Slovenské republiky. 4. dubna 2011 oznámil francouzský úřad pro letecké vyšetřování (BEA), že francouzští vyšetřovatelé lokalizovali části letounu Airbus 330 – 203 patřící společnosti Air France. Dne 3. května 2011 vyzvedly pátrací týmy i druhou černou skříňku airbusu. Přesná příčina nehody nebyla doposud určena, jednou z možností je špatná funkce senzorů pro měření rychlosti. Neštěstí je považováno za nejhorší katastrofu společnosti Air France za dobu její existence.

Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article70903.html>

¹⁰ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus I.*. Praha : Police History, 1999. s. 41.

¹¹ *Ibid.*, s. 47.

detailní analýze, a to z pohledu aplikace jednotlivých mezinárodněprávních instrumentů řešících problematiku nezákonného vměšování.

V Souvislosti s teroristickými útoky z 11. září 2001 v New Yorku a ve Washingtonu bylo nezbytné začlenit do diplomové práce i druhou část pojednávající o právu suverénního státu použít jakýchkoliv ozbrojených sil proti civilnímu letadlu nacházejícímu se v jeho vzdušném prostoru. Stěžejní pro tuto kapitolu se stala úprava práv a povinností států v případě ohrožení bezpečnosti státu a následného útoku na civilní obyvatelstvo za použití nekonvenčních zbraní – dopravních letadel.

Pokud se týká problematiky potírání nezákonných činů vůči civilnímu letectví ve vzdušném prostoru suverénního státu, z logiky věci jsem zařadila i úpravu vyplývající z českého právního řádu a tímto se pokusím o komparaci mezinárodního rozhodovacího procesu Vs. ČR jako člena NATO¹², v rámci povinnosti zabezpečení nedotknutelnosti vzdušného prostoru a dále koordinaci vojenského letového provozu s civilním letovým provozem v souvislosti s použitím vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje či cíle teroristického útoku.

Účelem této diplomové práce je zhodnotit základní mezinárodní úmluvy a jejich aplikaci na konkrétní případy nezákonných činů vůči civilní letecké dopravě a dále problematika potírání nezákonných zásahů do civilní letecké dopravy ve vzdušném prostoru suverénního státu při mimořádných situacích.

Při zpracování diplomové práce jsem vycházela z dostupných knižních pramenů a taktéž z odborných studií zpracovaných na téma, která se okrajově dotýkají problematiky mé práce. Ve druhé kapitole diplomové práce jsem vycházela z informací, které mi byly poskytnuty na základě žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, poskytnutých Ministerstvem obrany ČR a Ministerstvem vnitra ČR. Studium jsem si doplňovala faktickými údaji

¹² Podpisem Washingtonské smlouvy v dubnu 1949 o vzniku Severoatlantické aliance vytvořilo deset evropských států, Spojené státy americké a Kanada společný bezpečnostní systém, založený na partnerství. V březnu 1999 byla do Severoatlantické aliance přijata Česká republika. Dostupné z: <http://www.army.cz/nato/nato-8493/>

z tisku a také investigativními reportážemi, většinou z nich v anglickém jazyce. Mediálními odhaleními jsem v závěru své práce došla i ke změně právních postojů zainteresovaných subjektů, zejména velmoci Spojených států amerických. Pokud má práce neuvádí zdroj informací, týká se tak výhradně oblastí, ve kterých jsem uplatnila své osobní praktické zkušenosti a znalosti v oblasti civilního letectví.

1. Činy ohrožující bezpečnost civilní letecké dopravy

První případy činů nezákonného vměšování se vyskytly již záhy po vzniku civilního letectví. Prudký nárůst počtu těchto činů byl zaznamenán koncem 60. a počátkem 70. let minulého století, kdy se častým cílem útoků stala právě civilní letadla.

Pro účely této práce diplomantka považuje za stěžejní vymezit pojmy civilní letectví, únos civilního letadla a protiprávní zmocnění se vzdušného dopravního prostředku.

Civilní leteckou dopravou rozumí odborná veřejnost letecké činnosti provozované civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely. Letadla používaná pro účely vojenské, policejní či celní nejsou předmětem diplomové práce, jelikož jejich právní úprava sleduje jiné cíle než u letadel civilních. Jak Haagská, tak i Montrealská úmluva výslovně tato letadla ze své úpravy vylučuje.

Protiprávní zmocnění se vzdušného prostředku je pojem širší a kromě únosů zahrnuje i jiná protiprávní jednání. Jeho podstatou je násilné protiprávní převzetí kontroly nad letadlem, které však nemusí být spojeno s jeho únosem. Únos představuje úmyslné odchylení se od letového plánu dopravního prostředku.¹³

Protiprávním činem ohrožujícím bezpečnost civilní letecké dopravy rozumí český zákon o civilním letectví ve svém § 85 „*trestný čin, přestupek nebo jiný správní delikt, který může závažným způsobem ohrozit nebo narušit bezpečnost civilního letectví*“.¹⁴

Potenciální rizika ohrožení bezpečnosti civilní letecké dopravy existují v rámci několika faktorů, které lze rozdělit do několika skupin. V nejširším měřítku působí na

¹³ DAVID, Vladislav, MALACKA, Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha, Linde Praha, a.s. 2005, s. 86.

¹⁴ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů, s. 2817.

bezpečnost civilního letectví lidské faktory, které ačkoliv nelze zcela eliminovat, leteckou civilní dopravu nepoškozují záměrně. Činy ohrožující bezpečnost civilní letecké dopravy, zejména činy leteckého terorismu, zvláště pokud jsou páchany v okamžiku, kdy se letadlo nachází ve fázi letadla za letu¹⁵, jsou pokládány za jedny z nejnebezpečnějších, velmi často s fatálními důsledky. Aktéři těchto činů ve většině případů vítězí, bezpečnost civilní letecké dopravy poté prostřednictvím médií odhaluje své nedostatky. Preventivní opatření de lege lata se ukazují jako neúčinná a stěžejní mezery v bezpečnostních systémech se stávají předmětem mnoha diskuzí na mezinárodněprávní úrovni.

Základem úspěšné obrany je vždy znalost možného útočníka. Přehled o jeho možnostech, schopnostech, cílech jakož i strategii, taktice a metodách je předpokladem vyhodnocení potenciálního rizika útoku. Taktika i prostředky obrany určitého cíle vždy vycházejí z úrovně nebezpečí, které ze strany pachatelů hrozí.¹⁶

Mens rea pachatele definuje Šturma jako úmyslně páchaný čin, který směřuje k závažnému zastrašení obyvatel, donucení vlády nebo mezinárodní organizace k nějakému jednání a konečně k vážné destabilizaci nebo rozvrácení základních politických, ústavních, ekonomických či společenských struktur některé země nebo mezinárodní organizace.¹⁷ Pohnutky pachatele představují subjektivní prvek leteckého terorismu. Zpravidla se jedná o extremisticky nebo politicky motivovaný útok.

V následující kapitole se pokusím analyzovat existující protiteroristické instrumenty a jejich aplikaci na konkrétní případy včetně praktických důsledků v boji s leteckým terorismem.¹⁸

¹⁵ Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví ve svém čl. 2 letadlem za letu rozumí letadlo v kterékoliv době od okamžiku, kdy všechny jeho vnější dveře jsou po naložení a nastoupení cestujících uzavřeny až do okamžiku, kdy kterékoliv z těchto dveří jsou otevřeny za účelem vyložení a vystoupení; v případě nouzového přistání se považuje let za trvajícím až do doby, kdy příslušné orgány převezmou odpovědnost za letadlo a za osoby a majetek na palubě.

¹⁶ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus I*. Praha : Police History, 1999, s. 57-58.

¹⁷ ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 49.

¹⁸ Nejčastějšími případy nezákonných činů za letu je únos letadla, ohrožení bombou, dále případy agresivity, porušení pořádku a kázně ze strany cestujících, ale i případy nálezu podezřelého předmětu nebo látky na palubě, která by mohla způsobit biochemické nebo radioaktivní ohrožení osob.

1.1 Únos

Únos je nejčastější metodou útoku na civilní letadlo. Teroristé se tímto způsobem nejen zmocňují vlády nad dopravním prostředkem a tím i nad životy cestujících a posádky, ale v krajním případě i nad životy lidí na zemi.

Pojem vzdušné pirátství je pojem používaný ve starších mezinárodních úpravách. Ženevská úmluva o volném moři¹⁹ poprvé ve svém čl. 15 vyjádřila obsah leteckého terorismu, jež má však poněkud jiný obsah než je současná úprava, která letecký terorismus označuje pojmem zmocnění se vzdušného dopravního prostředku.²⁰ Ženevská úmluva se tak stala prvním mezinárodním aktem, jenž se dovolával některých zásad formulovaných pro potřeby námořní dopravy, které mohly být do jisté míry použity na podmínky civilní letecké dopravy.²¹ Z pochopitelných důvodů však nemohla upravovat problematiku týkající se nezákonného vměšování proti civilnímu letectví v celém jeho rozsahu. Úmluva poprvé definovala pojem pirátství jako protiprávní akt násilí, zadržení nebo jakýkoliv loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo letounu namířené jednak proti jiné lodi nebo letounu nebo proti osobám či majetku na jejich palubě, a to na volném moři. Již na Ženevské konferenci o mořském právu v roce 1958, bylo bez pochyby, že pojem pirátství definovaný v Úmluvě o volném moři, se může vztahovat pouze k omezenému počtu aktů nezákonného vměšování do činnosti civilního letectví. Problematickými se stala zejména ustanovení, která vylučovala během letu loupež letounu či jeho zadržování.²²

Únos civilních dopravních letadel s cestujícími spočívá v překvapivém zajetí osoby nebo osob, většinou s použitím zbraní za účelem dosažení osobních cílů nebo cílů určité organizace nebo skupiny. Na rozdíl od ostatních únosů je pro letecký únos typická dislokace pachatele i obětí a lze je identifikovat. Únos letadla vede

¹⁹ JOYNER N.D. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974, s. 245.

²⁰ DAVID, Vladislav; MALACKA, Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde, 2005, s. 84.

²¹ *Ibid.*, s. 82.

²² ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005. s. 99 - 100.

nevyhnutelně ke konfrontaci s bezpečnostními silami příslušného státu, znamená tak téměř vždy identifikaci pachatelů.²³ Pokud se však i přes tato rizika teroristé k takové akci rozhodnou, bývá jejich cílem propagace ideologie, vytvoření tlaku na veřejnost či vládu, popřípadě zajištění ústupové cesty. Utajení osobní totožnosti únosců je v těchto případech druhořadou záležitostí. Jako prostředek k zajištění vyjednávání slouží oběti únosu, to znamená, že mají relativně velkou naději na přežití. Naproti tomu oběti jsou často zabity ještě před dokončením vyjednávání.²⁴

S masovým rozšířením únosů letadel se setkáváme v období šedesátých a sedmdesátých let 20. století. Nejslavnějším iniciátorem tohoto druhu nezákonného vměšování se stala palestinská organizace Lidová fronta pro osvobození Palestiny (PFLP), které se 6. září 1970 podařilo unést dokonce pět letadel najednou. Únos západoněmeckého letadla do Somálska v roce 1977 se stal předmětem zasedání Valného shromáždění OSN. Celé dějiny 20. století pak byly výrazně ovlivněny teroristickými útoky, jejichž rozsah a organizovanost stále narůstala.

Únosci civilních dopravních letadel bývají motivováni několika důvody. Na rozdíl od tradičního pojetí pirátství na volném moři, kdy hlavním motivem k jeho spáchání byl soukromý prospěch, letecké pirátství představuje hrozbu mezinárodního významu. Civilní letadlo může být použito jako nástroj k získání finančních prostředků, stejně tak může únos dopravního letadla sloužit k dosažení jiných cílů. Únos dopravního letadla je poměrně často využíván k vytvoření tlaku na vládu nebo vládní úřady, popřípadě k jejich diskreditaci. Je také jednou z možností pro disidenty nebo zločince jak opustit zemi. Motivy k únosům civilních letadel lze tedy rozdělit na politicky či ideologicky orientované, a dále na ty, které slouží výhradně k soukromým účelům.

V období od druhé světové války do počátku sedmdesátých let autor Joyner vymezil šest kategorií *mens rea* pachatelů směřujícím k únosům civilních letadel.²⁵ Jedná se zejména o motivy čistě soukromé povahy, jejichž aktéři jsou nejčastěji

²³ Tzv. „únos na ruby“

²⁴ 23. listopadu 1985 došlo na lince z Athén do Káhiry k únosu Boeingu 737 společnosti Egypt Air. Na palubě letadla se nacházelo 94 cestujících, 6 členů posádky a 4 egyptští policisté. Pětičlenné teroristické komando krátce po startu ovládlo stroj. Bez úhony přežilo únos 13 cestujících, kteří byli před útokem propuštěni. Padesát pět pasažérů, včetně 8 dětí, bylo zabito. 26 těžce zraněno. BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus I*. Praha : Police History, 1999, s. 163.

²⁵ JOYNER N.D. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974, s. 203-208.

mentálně narušené osoby²⁶, s tzv. hijacker syndrome²⁷, které se tímto způsobem na sebe snaží upoutat pozornost médií, což může hraničit i s politickými důvody. Nebo tyto činy páchají ve snaze spáchat sebevraždu, ospravedlněnou samotným únosem letadla. Únosy však také provádějí například zklamaní milenci, lidé, jimž bylo po rozvodu odebráno dítě, lidé propuštění ze zaměstnání nebo psychicky narušené osoby²⁸, bez zjevné politické souvislosti.

Dále se může jednat o osoby, které takto jednají za účelem vydírání a získání majtkového profitu, či osoby z důvodu trestního stíhání nebo únikem před výkonem trestu. Důvody s politickým podtextem představují další motiv únosce. Hledání azylu uprchlíkem z důvodu politické persekuce²⁹ se stal nejčastějším způsobem jak volně vycestovat ze zemí s nedemokratickým režimem.³⁰ Jednalo se především o země bývalého Sovětského svazu, ale také Kubu, Jižní Vietnam, NDR a v neposlední řadě také Československo.³¹ Další kategorii politicky motivovaných únosů se stalo vycestování do politicky izolované země. Většina případů se týkala stoupenců Fidela Castra, kteří kvůli neexistenci letecké infrastruktury nebyli schopni odcestovat na Kubu ze zemí, jako je Kolumbie, Venezuela či USA.³²

Poslední skupinu představují motivy antagonistických politických skupin, a to

²⁶ 22. února 1974 se psychicky narušený muž Samuel Joseph Byck pokusil o únos letadla společnosti Delta Airlines a přinutit pilota, aby narazil do Bílého domu. Cílem tohoto aktu psychopatologického terorismu bylo zabít prezidenta Nixona, jehož Byck nenáviděl. Policii se podařilo tento plán překazit ještě na letišti, Byck byl obklíčen a nakonec spáchal sebevraždu. Z hlediska cíle se totožný případ stal 11. září 1994, kdy Frank Eugene Corner ukradl malé letadlo a pokusil se zaútočit na Bílý dům, ale minul jej a zřítíl se na trávník poblíž prezidentského sídla. Dostupné z:

<http://www.rotten.com/library/crime/terrorism/terror-tactics/kamikaze-jet-hijacking/>

²⁷ JOYNER N.D. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974, s. 205.

²⁸ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus II*. Praha: Police History, 1999, s. 38.

²⁹ Všeobecná deklarace lidských práv. čl. 14. Právo na azyl. New York, 10. prosince 1948.

1. Každý má právo vyhledat si v jiných zemích útočiště před pronásledováním a požívat tam azylu.

2. Tohoto práva se nelze dovolávat v případě stíhání vznikajícího skutečně na základě nepolitických trestných činů nebo jednání, která odporují cílům a zásadám Organizace spojených národů. Dostupné z: POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000, s. 49.

³⁰ „Oppressive political regime“ was defined as one which had restrictive exit regulations to the point where a person could not leave freely when he so desired.

JOYNER N.D. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974, s. 204.

³¹ Dne 21. 10. 1991 v 12:13 h přijala operační kontrola ČSA od posádky letadla TU 134, letícího na pravidelné lince z Bratislavy via Praha do Montrealu, hlášení o únosu. Zpráva uváděla, že v kabině je únosce, má v rukou výbušninu, požaduje milion marek a dva padáky. Letadlo přistálo na dráze 25 cca ve 12:25 h. Po dobu zavádění již bylo sledováno zásahovou jednotkou. Cestující opustili letadlo, šlo o atrapu. Dostupné z: BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus I.* Praha : Police History, 1999, s.108-109.

³² „Cuba had scheduled commercial air service only Mexico, Spain and various Soviet bloc nations.“ TURNER, James S.G. *Piracy in the air*. Naval War College Review, 1969, s. 86 - 116.

z důvodů protestních nebo propagandistických. Joyner sem řadí i teroristické aktivity proti civilní letecké dopravě a leteckou sabotáž, o které bude pojednávat kapitola týkající se výhradně ohrožení civilního letadla bombou.

Dle výše uvedeného lze únos civilního letadla obecně rozdělit na dva případy. Prvním z nich je situace, kdy je záměrem únosce dostat se do kabiny letové posádky. Druhým potom stav, kdy se únosce do kabiny letové posádky dostat nechce. V obou případech je hlavním úkolem posádky zajistit jakýmkoliv možným způsobem bezpečnost cestujících, členů posádky a letadla. Ne každý únos letadla musí být hodnocen a priori jako teroristický útok.³³ Je však bez pochyby, že únos dopravního letadla se stal celosvětovým fenoménem a noční můrou leteckých společností po celém světě.

1.1.1 „Aircraft Hijacking“

Pojmy aircraft hijacking nebo skyjacking se ve smyslu leteckého pirátství vyskytují v cizojazyčné literatuře. Některé prameny uvádějí termín skyjacking ve smyslu leteckých únosů prováděných ve fázi za letu, přičemž starší definice hijacking se vztahuje na případy protiprávního zmocnění se letadla před startem, tedy na zemi. Úřad pro bezpečnost civilního letectví USA (FAA)³⁴ definuje trestné činy zasahování do civilní letecké dopravy v publikaci *Criminal Acts Against Civil Aviation*.³⁵

Problematika únosů letadel donutila na konci 70. let 20. století Valné shromáždění OSN k jednání, jehož cílem bylo připravit půdu pro ucelené úmluvy, které by potíraly činy nezákonného vměšování proti civilní letecké dopravě. Dne 12. prosince 1969 byla pod názvem *Násilná diverze civilního letadla za letu* přijata rezoluce č. 2551. Účelem rezoluce bylo podpořit úsilí Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby vypracovala v nejbližším možném čase úmluvu, která by účinně potírala protiprávní zmocnění se letadel. Rezoluce současně apelovala na všechny státy, aby učinily veškerá vhodná opatření proti únosům letadel.³⁶ Výsledkem bylo přijetí rezoluce ze dne 9. září 1970³⁷, v níž Rada bezpečnosti vážně znepokojena narůstající hrozbou únosů letadel,

³³ CASSESE, Antonio. *International Criminal Law*. Oxford : Oxford university press, 2003, s. 124-125.

³⁴ Federal Aviation Administration

³⁵ www.faa.gov/crimacts

³⁶ DAVID, Vladislav, MALACKA, Michal, *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde, 2005, s. 82.

³⁷ Dokumenty OSN S/RES/286/1970

jakož i jiných protiprávních zásahů do mezinárodní letecké dopravy, apeluje na všechny zúčastněné státy, aby učinily veškeré možné právní postupy k zabránění dalším činům nezákonného vměšování proti civilní letecké dopravě. Rovněž vyzvala zainteresované strany k okamžitému propuštění všech cestujících a posádek bez výjimky, které by nastalo v důsledku únosu či dalších zásahů proti civilnímu letectví.³⁸ Valné shromáždění reagovalo na tento problém 25. listopadu 1970 vydáním rezoluce č. 286/1970³⁹, ve které odsoudilo všechny akty leteckého pirátství nebo jiné nedovolené zásahy do civilní letecké dopravy, které jsou prováděny hrozbou síly nebo použitím síly, jakož i všechny násilné činy namířené proti cestujícím, posádkám, letadlům, navigačním zařízením a spojům používaným v civilním letectví. Dále vyzvalo všechny státy, aby učinily všechna možná opatření k předcházení a potlačení takových činů v rámci své jurisdikce. Doporučilo jim, aby stíhaly a trestaly osoby, které se dopustí takových činů, způsobem odpovídajícím vážnosti těchto zločinů, nebo aby tyto osoby vydaly k potrestání. Státy, na jejichž území bylo letadlo uneseno, se mají postarat o bezpečnost cestujících a posádky, umožnit jim co nejrychleji pokračovat v cestě a vrátit letadlo a jeho náklad těm, kterým podle práva patří. Apelovalo na státy, aby společně i jednotlivě, jakož i ve spolupráci s OSN a Mezinárodní organizací pro civilní letectví, podnikly kroky k tomu, aby cestující, posádky a letadla v civilním letectví nemohli být zneužití jako prostředek k vydírání a získávání výhod jakéhokoli druhu.⁴⁰

Reakcí na tuto výzvu se stala Úmluva o potlačování protiprávního zmocnění se letadel, přijatá v Haagu roku 1970.

1.1.2 Interpretace článku 1 Haagské úmluvy

Haagská úmluva je prvním univerzálním mezinárodním dokumentem určeným k trestnímu postihu protiprávního zmocnění civilního letadla za letu jako jedné z forem terorismu. Úmluva obsahuje především závazek ke kriminalizaci trestného činu „aircraft hijacking“, který v čl. 1 definuje takto:

³⁸ [http://www.undemocracy.com/S-RES-286\(1970\).pdf](http://www.undemocracy.com/S-RES-286(1970).pdf)

³⁹ Dokumenty OSN A/RES/2645/XXV, <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/349/10/IMG/NR034910.pdf?OpenElement>

⁴⁰ POTOČNÝ, Miroslav, ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 148.

„Kterákoliv osoba, která na palubě letadla během letu: a) protiprávně, za použití násilí nebo hrozby násilím nebo jakékoliv jiné formy zastrašování, se zmocní tohoto letadla nebo vykonává nad ním kontrolu nebo se pokusí o jakýkoliv takový čin, nebo b) je spolupachatelem osoby, která páchá nebo se pokusí spáchat takový čin, spáchá trestný čin.“⁴¹

Z výše uvedeného ustanovení vyplývá, že tvůrci⁴² Haagské úmluvy reagovaly na teroristické únosy 70. let 20. století a jejich stěžejním cílem bylo v rámci Úmluvy zaručit trestní postih pachatelů těchto činů jako soukromých osob. Pro naplnění skutkové podstaty trestného činu „*aircraft hijacking*“ podle Haagské úmluvy postačí hrozba násilím nebo jiná forma zastrašování vedoucí ke zmocnění se civilního letadla za letu. Vyvolání strachu nebo psychologického nátlaku je současně znakem teroristického činu.

1.1.3 Podmínky aplikace Haagské úmluvy

Nezbytnou podmínkou pro aplikaci Haagské úmluvy je, že trestné činy, tak jak jsou definovány v článku 1, byly spáchány nebo provedeny osobou na palubě letadla, které se nachází ve fázi letadla za letu.

Úmluva například reagovala na únos čtyř letadel teroristy Lidové fronty pro osvobození Palestiny (Popular Front for the Liberation of Palestine - PFLP). 6. září 1970. Únoscům se podařilo propašovat na palubu letadel zbraně ve svých zavazadlech. Na palubách unesených letadel bylo celkem 543 cestujících. Motivem palestinských teroristů bylo docílit propuštění členů palestinského hnutí uvězněných v Německu, Švýcarsku a Izraeli. Jednalo se o jeden z mála únosů více letadel v historii letecké dopravy a až do útoku z 11. září 2001 se jednalo o jediný synchronizovaný únos čtyř nebo více letadel. V tomto případě se ale všechny únosy obešly bez obětí na životech cestujících. Událost je pojmenována podle polního letiště v jordánském Al-Azraq, též známého jako Dawson`s Field.⁴³

⁴¹ POTOČNÝ, Mirolav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000, s. 80.

⁴² Přípravné práce pro přijetí Haagské úmluvy začaly 26. 9. 1968, kdy Shromáždění ICAO pověřilo Radu ICAO studiem problematiky únosů letadel. Rada vytvořila zvláštní Mezinárodní výbor pro zkoumání aktů protiprávního zasahování do civilního letectví. DAVID, Vladislav, MALACKA, Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha, Linde Praha, a.s. 2005, s. 85.

⁴³ http://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aunosy_Dawson's_Field

Čl. 3 Haagské úmluvy letadlem za letu rozumí „letadlo v kterékoli době od okamžiku, kdy všechny jeho vnější dveře jsou uzavřeny po nastoupení cestujících na palubu, až do okamžiku, kdy kterékoliv z těchto dveří jsou otevřeny pro výstup. V případě nuceného přistání je let považován za trvající až do doby, kdy příslušné orgány převezmou odpovědnost za letadlo, osoby a majetek na palubě“.⁴⁴ Použití Úmluvy je též omezeno pouze na případy, kdy místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě k trestnému činu došlo, se nachází mimo území státu, v němž je toto letadlo registrováno, přičemž není rozhodující, zda letadlo podniká mezinárodní nebo vnitrostátní let.

Vymezení letadla za letu je tedy obdobné, jako je tomu v Úmluvě Tokijské, tedy tímto časovým úsekem rozumíme okamžik, kdy jsou všechny vnější dveře letounu uzavřeny až do okamžiku, kdy kterékoli z těchto dveří jsou otevřeny pro výstup cestujících. Oprávnění k manipulaci s dveřmi dává posádce velitel letadla, a to na základě signálu sjednaným příslušným leteckým dopravcem, po vyrovnání tlaku v kabině letadla s vnějším ovzduším. Postup v případě nouzového přistání je rovněž identický s postupem stanoveným v Tokijské úmluvě. Úmluva se v celém svém rozsahu vztahuje pouze na letadla civilní, tedy nezahrnuje pod svoji právní úpravu státní letadla, tj. letadla používaná státem pro účely vojenské, celní či policejní. Vyloučeno je její použití rovněž v případech, kdy místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě k trestnému činu došlo, se nachází na území státu, v němž je toto letadlo registrováno, přičemž není rozhodující, zda letadlo podniká mezinárodní nebo vnitrostátní let. Pravomoc nad trestným nebo jakýmkoli jiným násilným činem proti cestujícím nebo posádce letadla může dle ustanovení článku 4 Haagské úmluvy uplatnit stát, v němž je registrováno letadlo, na jehož palubě byl trestný čin spáchán, stát, v němž přistane letadlo, na jehož palubě byl trestný čin spáchán, s údajným pachatelem na palubě, stát, v němž má provozovatel či nájemce své hlavní působíště, nebo v němž má trvalé bydliště, jedná-li se o trestný čin spáchaný proti letadlu nebo na palubě letadla pronajatého bez posádky a dále stát, na jehož území se údajný pachatel nachází a kdy jej tento stát v souladu s článkem 8 Úmluvy nevydává žádnému z výše uvedených států. Tím je dán režim tzv. konkurující jurisdikce, kdy Úmluva neobsahuje žádné další ustanovení

⁴⁴ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000, s. 80.

o „*přednostní jurisdikci*“ nejvíce zainteresovaného státu, kterým bývá zpravidla stát, v němž je letadlo registrováno.⁴⁵

Pokud se týká zacházení s pachateli, je každý smluvní stát, na jehož území byl údajný pachatel zjištěn, povinen v případě nevydání pachatele, předložit případ příslušným orgánům za účelem trestního stíhání. Smluvní státy se rovněž zavazují k poskytnutí vzájemné pomoci v souvislosti s trestním řízením zahájeným pro trestný čin či jiné činy uvedené v článku 4 Haagské úmluvy.⁴⁶

Ačkoliv vlády obvykle odmítají kapitulovat v souvislosti s požadavky teroristů, případ Dowson's Field názorně ukázal pravý opak. V souladu s Tokijskou úmluvou z roku 1963 se Velká Británie formálně zavázala s únosci nevyjednávat. Obecně zastávají piloti a letecké společnosti názor, že by neměla existovat žádná kapitulace vůči aktům vydírání.⁴⁷

1.2 Ohrožení letadla bombou

Důvodů, proč teroristé preferují použití výbušných systémů v civilním letadle a jeho aktivaci za letu, je celá řada. Podstatnou roli může hrát relativně snadná finanční dostupnost a minimální odborné znalosti. Dopravní letadlo se může stát předmětem sabotáže z několika příčin. Většina z nich koresponduje s pohnutkami pachatelů, jež byly zmíněny v předchozí kapitole týkající se únosu civilního letadla. V praxi se řadí mezi nejčastější případy anonymní oznámení hrozby bomby na palubě letadla, či situace, kdy je tato bomba na palubě nalezena. Nalezení předmětu s podezřením, že se jedná o výbušné zařízení, posádka letadla jej ohodnotí jako možný nebezpečný předmět, tj. nepatří na palubu letadla, žádný cestující se k němu nepřihlásil a nelze o něm s jistotou říci, že tento předmět je bezpečný pro let, je typickým případem reálného ohrožení civilního letadla za letu.

Do roku 2006 bylo zaznamenáno 251 případů ohrožení letadla za letu bombou.

⁴⁵ MALENOVSKÝ, Jiří, DAVID, Vladislav. *Mezinárodněprávní aspekty potlačování mezinárodního terorismu*, Právnická fakulta MU Brno, sv. 46, Brno 1983.

⁴⁶ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000, s. 81.

⁴⁷ Governments usually refuse to capitulate to the demands of terrorists. And just to make the point, the UK formally pledged not to negotiate with hijackers at the 1963 Tokyo International Convention on Hijacking. But it was a promise that was broken in 1970. The pilots and the airlines share the view that there should be no capitulation to blackmail.

Dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/uk/2000/uk_confidential/1089694.stm

Nejničivější sílu, co do počtu obětí měl teroristický útok na společnost Air India u irského pobřeží 23. června 1985, při němž zahynulo 329 osob⁴⁸ a let společnosti Pan Am 21. 12. 1988 nad Lockerbie ve Skotsku s 270 oběťmi.⁴⁹

Tzv. „Operace Bojinka“, plán sestrojený a uskutečněný Ramzím Ahmadem Júsofem, autorem a hlavou prvního atentátu na newyorské World Trade Center v únoru

⁴⁸ *Airdisaster.com*. Accident database. Dostupné z [www: <http://www.airdisaster.com/cgi-bin/database.cgi>](http://www.airdisaster.com/cgi-bin/database.cgi).

⁴⁹ 21. prosince 1988 v podvečer se na ranveji londýnského letiště Heathrow připravoval k odletu Boeing 747–121A společnosti Pan Am. Na palubě bylo 243 cestujících, většinou Američanů, kteří se vraceli na svátky domů, a 16 členů posádky. Let č. 103 měl namířen do New Yorku. V 18:25 letoun odstartoval. Po dosažení výšky 9 500 m se kapitán spojil se střediskem řízení letů. Na prvním úseku letu do Spojených států směřoval letoun na severozápad, nad Skotsko. Odletová trasa Deventry byla jedním ze šesti koridorů, kterými dopravní letadla opouštěla letiště. V 19:00 se letadlo nacházelo nad provinčním městem Lockerbie, jedním z mnoha malých měst, přes která letadlo přelétalo. Obyvatelé tohoto skotského městečka většinou ani netušili, že žijí pod frekventovaným leteckým koridorem. Ve výšce téměř 10 km došlo v zadní části letadla k výbuchu. Dle zprávy vyšetřovatelů se jednalo o kufříkovou bombu, na jejíž výrobu bylo použito asi 30 liber plastické trhaviny Semtex Československé výroby. Několik desítek sekund po výbuchu dopadly části stroje na město, kde usmrtily dalších 22 obyvatel a způsobily velké materiální škody. Vzhledem k tomu, že letoun dopadl na skotské území, byla za vyšetřování odpovědná místní policie. Přibližně týden po katastrofě vydaly britské úřady prohlášení, v němž oznámily, že příčinou tragédie byl výbuch bomby, umístěné na palubě letounu. Současně obdržela londýnská kancelář Associated Press anonymní telefonát, v němž se k provedení atentátu přihlásila teroristická organizace Strážci Islámské revoluce, napojená na fundamentalistickou organizaci Hizballáh. Akce měla být pomstou za sestřelení dopravního letadla společnosti Iran Air. Letadlo iránských aerolinií sestřelil omylem v červenci 1988 americký křižník Vincennes poté, kdy jeho operátoři chybně považovali přibližující se civilní letoun za vojenský stroj, provádějící útočný manévr. Na palubě letadla Iran Air tehdy zahynulo 298 lidí. V listopadu 1991 došlo k odhalení, že se jednalo o pomstu za americký pumový útok v libyjském městě Tripolisu. Z přípravy a provedení sabotáže byli obviněni dva agenti libyjské zpravodajské služby, Abdel Baset Al-Megrahi a jeho asistent Al-Amin Chalif Fahim. 21. listopadu 1999 USA společně s Velkou Británií zažádaly Libyi o vydání obou obviněných. Protože v okamžiku zažádání již Libyjská vláda zahájila s oběma muži soudní proces, žádost o vydání zamítla jako neoprávněnou. K žádosti o vydání se připojila i Francie, která odhalila spojení libyjských agentů zpravodajské služby s výbuchem francouzského letadla 8. září 1989 nad Nigerem. Následně vydává Rada bezpečnosti OSN rezoluci 731 a v březnu 1992 další rezoluci 748, jimiž žádá Libyi o vydání obviněných. Chování Libye zde bylo klasifikováno jako ohrožení mezinárodního míru, v důsledku čehož byly Libyi uloženy ekonomické sankce. Vzhledem k tomu, že Libye odkazovala při svém počínání na stanovy Montrealské úmluvy, 3. března 1992 podala návrh na arbitrážní žalobu proti USA a Velké Británii, avšak bez úspěchu. Po nekonečných jednáních o principu „aut dedere aut judicare“ zakotveném v Haagské úmluvě dospěly všechny tři státy k vzájemné dohodě, že k soudnímu procesu dojde před skotskými soudci podle skotského práva pod podmínkou, že se soud bude odehrávat na neutrální půdě. Rada bezpečnosti v návaznosti na toto rozhodnutí vydává rezoluci 1192, ve které stanovila, že sankce proti Libyi budou zrušeny ve chvíli, kdy se oba obvinění dostaví před soud. V roce 1996 upozornila zpráva ministerstva zahraničí o stavu světového terorismu na to, že sankce Organizace spojených národů měly za následek výrazné snížení libyjské podpory terorismu. O tři roky později vydala Libye dva atentátníky, kteří podnikli bombový útok na let Pan Am 103 k soudnímu řízení v Haagu. Libye dále souhlasila vyplatit francouzské vládě 32 milionů amerických dolarů jako odškodnění obětem bombového útoku na let UTA 772, který se odehrál o deset let dříve. Důsledky svého počínání ale musela nést i společnost Pan Am. Vyšetřovatelé ji obvinili z podílu na havárii, protože zavazadlo v nákladním prostoru patřilo cestujícím, který na palubě vůbec nebyl. Pokud by společnost dodržela předepsané předpisy, mohla neštěstí zabránit. Tzv. rekondiliace tedy sesouhlasení zavazadel, které byly již dříve přijaty k přepravě, znamená, že se do letounu nesmí dostat zavazadlo, pokud s ním necestuje i jeho majitel. Dostupné z: <http://www.boeing.estranky.cz/clanky/letecke-katastrofy-v.html>; <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=5728>

1993, byl prozrazen v lednu 1995 v Manille na Filipínách. Mělo při něm postupně explodovat 11 dopravních letadel velkých amerických společností s trasami z Asie do Kalifornie. Předpokládané oběti: čtyři tisíce mrtvých za osmačtyřicet hodin.⁵⁰

1.2.1 Aplikace Montrealské úmluvy

Kromě únosů civilních letadel se začaly mnohem více objevovat i další nezákonné zásahy do civilní letecké dopravy, které bylo též nutné řešit na mezinárodněprávní úrovni. Vyskytla se tedy naléhavá potřeba účinné úpravy, která by trestně postihovala případy umístování náloží do letadel nebo jimi převážených zavazadel, či úmyslné poškozování sloužících leteckému provozu. Za zařízení nebo předmět vnesený do letadla jsou považovány plastické nebo časované výbušniny a jiná zařízení sloužící k explozi.⁵¹ Ukázala se jasně potřeba vypracovat a schválit takovou mezinárodní mnohostrannou dohodu, která by stanovila jednotný postup států při postihu těchto činů ohrožujících bezpečnost a plynulost civilní letecké dopravy.⁵² V roce 1971 byla uzavřena Montrealská úmluva.

Za trestný čin prohlašuje ve svém článku 1 zejména úmyslné použití násilí proti osobě na palubě letadla za letu, jestliže by mohlo ohrozit bezpečnost letu. Jednalo by se zejména o všechny formy útoku vůči palubnímu personálu. Pokud se cestující chová po předchozí domluvě agresivně, nebo porušuje pořádek a kázeň na palubě letadla tak, že se posádka domnívá, že toto konání ohrožuje, nebo může ohrozit bezpečnost letu, je zde dán důvod k použití omezujících opatření v souladu s Úmluvou. Podobný trestný čin zahrnuje jak Tokijská, tak i Haagská úmluva. V první úmluvě jde o trestný čin bez ohledu na to, zda čin ohrožuje bezpečnost letadla během letu, a v druhém případě je míněn čin, který je motivovaný snahou převzít nad letícím letadlem kontrolu⁵³. Montrealská úmluva dále považuje za trestný čin zásah osoby, který má za následek úplné zničení nebo poškození letadla, v jehož důsledku je letadlo neschopno letu, nebo

⁵⁰ BAUER, Alain, RAUFER, Xavier. *Válka teprve začíná : Scénáře pro 21. století*. Vyd.1. Praha : Themis, 2004, s. 69 – 71.

⁵¹ DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008, s. 360.

⁵² JUNEK, Vladimír. *Ochrana civilního letectví, Letectví a kosmonautika*, 1978.

⁵³ Článek 1, odst. 1 písm. a) Montrealské úmluvy

takové poškození, které by mohlo bezpečnost letu ohrozit. Z této formulace plyne, že se musí jednat o vážné poškození letadla a zřejmě by jím nebylo pouhé poškození interiéru.⁵⁴

Trestnými činy, které mohou ohrozit bezpečnost leteckého provozu, jsou tedy podle Montrealské úmluvy zničení, poškození nebo rušení zařízení všech druhů a typů přístrojů, kterých se používá k řízení leteckého provozu. Vědomé sdělení nepravdivé informace, týkající se určitého letadla v provozu (například telefonické upozornění, že je na palubě umístěna výbušnina), se považuje za trestné, jestliže v důsledku této informace se letadlo zdrží při odletu nebo přistane jinde než v místě určení a nezáleží na tom, zda se pachatel nachází na palubě letadla či nikoli. Toto významné ustanovení tedy rozšiřuje okruh osob, na něž lze aplikovat příslušné články Montrealské úmluvy. Dvě předchozí úmluvy, tedy Tokijská i Haagská takové ustanovení neobsahují. Lze je aplikovat pouze vůči pachatelům, kteří se v kritický okamžik fyzicky nacházejí na palubě letadla.

Montrealská úmluva se vztahuje na teroristické útoky proti civilním letadlům, jako bylo zničení letadla americké společnosti Pan Am nad Lockerbie ve Skotsku v roce 1988.⁵⁵ Úmluva tak rozšířila trestní postih i na další útoky proti letadlům a jejich bezpečnému provozu. Ve svých ustanoveních vychází zejména ze zásad stanovených Haagskou úmluvou, a to nejen v případě formulování trestní pravomoci států, přísného potrestání pachatele trestného činu, ale i při vydávání pachatelů a vzájemné pomoci mezi smluvními státy při potlačování těchto protiprávních činů. Montrealská úmluva tak specifikuje některá jednání, která ohrožují bezpečnost civilní letecké dopravy.

V prostředí současného světa čelí mezinárodní společenství znovu tváří v tvář konfrontacím týkajících se mezinárodněprávních důsledků ohledně vydávání a stíhání údajných teroristů podporovaných subjekty mezinárodního práva – státy.

Složitost případu Lockerbie lze vidět především ze dvou příčin. Jednak bylo od začátku sporné, zda není za tento čin odpovědná Libye jako stát, jelikož teroristický akt spáchali členové libyjských státních orgánů. Na druhou stranu, pokud Libye skutečně zahájila s obviněnými soudní proces a tímto postupovala v souladu s ustanoveními

⁵⁴ KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 117.

⁵⁵ Potočný, M., Ondřej, J. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5., doplněné a rozšířené vydání*. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 148.

Montrealské úmluvy, neměly USA a Velká Británie na vydání obviněných právní nárok. V této souvislosti by velmi prospělo stanovit co nejpřesnější definici terorismu, která by napomohla tento zločin zakotvit v rámci mezinárodního práva a tímto zjednodušila související jurisdikci Mezinárodního trestního soudu.

V tomto ohledu je Montrealská úmluva skutečně neefektivním prostředkem zabývajícím se terorismem v obecné rovině. Nemluvě o vydávání státem podporovaných teroristů z jejich vlasti. Rada bezpečnosti OSN s ohledem na incident v Lockerbie a útoky z 11. září 2001 stanovila potřebu vymanit se z prostředí protiteroristických úmluv, jež neposkytují dostatečnou ochranu a víceméně jsou určeny na podporu spolupráce mezi státy týkající se mezinárodně sponzorovaného terorismu.⁵⁶

1.3 Trestné činy PAX

Prvním historicky nejstarším mezinárodněprávním dokumentem řešícím trestné činy cestujících (Passengers - PAX) na palubách letadel se stala Tokijská úmluva.⁵⁷

Věcný a teritoriální obsah úmluvy je vymezen v úvodních ustanoveních Hlavy I, která se vztahuje na činy spáchané na palubě civilního letadla. Jedná se především o trestné činy podle trestních zákonů států registrace letadla a států, kterým přísluší podle úmluvy pravomoc k výkonu soudnictví. Dále se vztahuje i na některé další činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými či nikoli, mohou ohrozit nebo ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v něm, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla.

V souladu s Tokijskou úmluvou lze za nepřizpůsobivého cestujícího označit osobu, která se na palubě civilního letadla od okamžiku uzavření dveří před vzletem letadla do okamžiku otevření dveří po přistání dopustí:

a) útoku, zavraždění, pohrůžky nebo úmyslné bezohlednosti, které ohrozí veřejný pořádek, bezpečí, majetek leteckého dopravce nebo majetek osob na palubě,

⁵⁶ FRANK, A. Jonathan. A return to Lockerbie and the Montreal convention in the wake of the september 11th terrorist attacks. Dostupné z: www.beck.cz.

⁵⁷ Přijatý návrh úmluvy byl předložen diplomatické konferenci v Tokiu a 14. září 1963 byl podepsán 16 státy. Úmluva vstoupila v platnost 4. prosince 1969, tedy devadesát dnů po uložení ratifikačních listin dvanáctého státu, jímž byly USA.

- b) útoku, zastrašování a pohrůžky posádce letadla, které ji zabraňují vykonávat nebo snižuje schopnost vykonávat svoji letovou činnost,
- c) úmyslné bezohlednosti nebo poškození letadla, jeho vybavení, prostoru a vybavení pro palubní personál a tím ohrozí veřejný pořádek a bezpečnost a osob v něm,
- d) vědomé předání falešných informací a tím ohrožení bezpečnosti letadla za letu,
- e) neuposlechnutí platných příkazů nebo instrukcí pro zajištění bezpečného, pravidelného nebo efektivního provozu.

Problematikou agresivity, porušení pořádku a kázně ze strany cestujícího se zabýval i právní výbor Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Vzorový text zákona o některých činech spáchaných na palubě civilního letadla obsahuje jednání, která ohrožují bezpečnost civilního letectví. Text zákona rovněž tato jednání označuje trestným činem a rozumí jimi zejména chování osoby, která:

- spáchá útok proti členovi posádky, nebo která mu bude vyhrožovat či jej jinak zastrašovat, ať fyzicky nebo verbálně,
- použije fyzického násilí proti jiné osobě nebo sexuálního obtěžování nebo obtěžování dítěte,
- ohrozí pořádek a kázeň na palubě letadla tím, že:
 - a) kouří, konzumuje drogy, či vlastní alkoholické nápoje vnesené na palubu letadla,
 - b) záměrně poškodí či zničí majetek, detektor kouře nebo jiné bezpečnostní zařízení,
 - c) používá přenosné elektronické zařízení, ačkoliv je to zakázáno, nebo omezeno pouze na určité fáze letu,
 - d) bezpečně neuloží svá kabinová zavazadla.
- odmítne splnit zákonné pokyny velitele letadla nebo z jeho pověření člena posádky.⁵⁸

Pokud se cestující chová i po předchozí domluvě agresivně, nebo porušuje pořádek a kázeň na palubě letadla tak, že se posádka domnívá, že toto konání ohrožuje, nebo může ohrozit bezpečnost letu, může velitel letadla vůči takové osobě učinit přiměřená opatření včetně omezení, která jsou nezbytná k ochraně bezpečnosti letounu, osob či majetku v něm nebo k zachování pořádku a kázně na palubě. Rovněž může takovou osobu předat příslušným orgánům nebo ji vysadit na nejbližším vhodném letišti.

⁵⁸ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005, s. 113 – 114.

Ačkoliv se Tokijská úmluva vztahuje na činy ohrožujících bezpečnost civilních letadel za letu, má značně omezený význam, jelikož jejím smyslem není trestní postih pachatelů, ale spíše odstranění nepříznivých následků jejich činů a obnovení nerušeného provozu letecké dopravy.⁵⁹ Tato speciální protiteroristická úmluva upravuje především otázky trestní jurisdikce a vymezuje oprávnění velitele letadla při hrozbě nebo spáchání trestných činů. Definici trestného činu únosu letadla však nevytvořila. Zavazuje pouze smluvní státy k zasahování nebo vrácení kontroly nad letadlem oprávněnému veliteli letadla, aby pokud možno co nejdříve mohla posádka a cestující pokračovat v plánované cestě. K závažným nedostatkům Tokijské úmluvy patří nejen to, že nezajišťuje prevenci proti spáchání činu porušujícího civilní leteckou dopravu, ale zejména to, že neukládá státům závazky v oblasti spolupráce při trestním postihu pachatelů.

Zásadním nedostatkem Úmluvy je, že se omezuje jen na činy spáchané na palubě letadla za letu.⁶⁰ Letadlo je dle ustanovení Tokijské úmluvy pokládáno za letadlo za letu od okamžiku, kdy je použito síly za účelem vzletu, do okamžiku, kdy končí doběh při přistání. Letadlo ovšem splňuje, podle čl. 1 odst. 2, podmínky pro uplatnění Úmluvy i tehdy, jestliže se nachází na hladině volného moře nebo na území mimo jurisdikci kteréhokoli státu. Definice letadla za letu je dále rozšířena v ustanovení Hlavy III., pojednávající o oprávnění velitele letadla. Takto rozšířenou definici převzaly pozdější mnohostranné úmluvy o ochraně bezpečnosti letecké dopravy. Letadlo je dle tohoto ustanovení považováno za letadlo za letu od okamžiku, kdy jsou uzavřeny všechny vnější dveře po naložení letadla, do okamžiku, kdy jsou některé z těchto dveří otevřeny za účelem vyložení.⁶¹

Z dané podmínky letadla za letu existují výjimky. V případě nouzového přistání, či v případě, kdy pachatel po přistání otevře dveře, je třeba pokládat letadlo za letadlo za letu, pokud za ně nepřevzou odpovědnost příslušné státní orgány. Zavření dveří pachatelem dříve než bylo ukončeno vystupování cestujících osob nebo dokonce dříve než vystupování cestujících započalo, je třeba pokládat za zahájení letu. Let se považuje za zahájený i tehdy, kdy při zavřených (nebo i otevřených) dveřích přinutí pachatel

⁵⁹ ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 15.

⁶⁰ DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008, s. 359.

⁶¹ ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 149 – 150.

posádku, aby s letadlem vzlétla. I v případě, že pachatel otevře dveře letadla a umožní všem nebo některým cestujícím vystoupit a poté let pokračuje, nelze tvrdit, že let byl ukončen a znovu zahájen ve smyslu příslušných ustanovení úmluv.⁶²

Formulace letadlo za letu však nepostihuje případy, kdy se teroristický akt stane před uzavřením nebo po otevření dveří letadla. Dále nemohou být postiženi teroristé, kteří se nenachází přímo na palubě letícího letadla.⁶³

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vedou letecké společnosti prostřednictvím úřadů pro civilní letectví programy, jejichž cílem je shromážďovat data týkající se počtu nezákonných činů spáchaných PAX. Vyhodnocování těchto dat je obrovským přínosem pro tvorbu opatření sloužících k potírání těchto činů. Pro pochopení dané problematiky jsem zvolila analýzu Úřadu pro civilní letectví ve Velké Británii (CAA), a to s ohledem na mnohem větší počet uskutečněných letů z UK letišť, než je tomu např. v ČR.

1.3.1 Analýza CAA

Ve Velké Británii jsou od roku 1999 případy chování PAX, které ohrožují bezpečnost letu na palubách britských aerolinií zaznamenávány na základě podaných hlášení britským úřadem pro civilní letectví (CAA). Analýza shrnuje výsledky údajů shromážděné od 1. dubna 2008 do 31. března 2009 (dále jen 2008/09). Porovnání klíčových dat od roku 2004 do roku 2009 je k dispozici v příloze I⁶⁴. Účast na programu oznamování těchto incidentů je založena na dobrovolném přístupu. Nicméně následující analýza se týká shromážděných dat 95% cestujících, kteří letěli se společnostmi participujícími na programu. To je ekvivalent 89% civilních letů s cestujícími nebo 96% využitelné sedačkové kapacity letadla na jeden kilometr letu. Analýza rovněž obsahuje

⁶² KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 102.

⁶³ DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008, s. 360.

⁶⁴ Viz příloha I.

data obdržena prostřednictvím MORS (Mandatory Occurrence Reporting Scheme).⁶⁵ Každá zpráva rušivého chování na palubě letadla je hodnocena CAA ke stanovení úrovně závažnosti a je klasifikována jako závažná nebo podstatná. Za vážné jsou považovány incidenty, při kterých došlo ke zranění palubního personálu nebo k odklonu letadla. Podstatné události jsou ty, které způsobily zájem, ale nezpůsobily významnou hrozbu pro bezpečnost. Ohlášená rušivá chování pokrývají široké spektrum incidentů, jako například kouření na palubě letadla, odmítnutí posadit se na své místo během pojiždění letadla nebo používání mobilních telefonů během letu. Termín agresivní chování „*air rage*“ je nevhodným označením, protože většina incidentů nezahrnuje agresivní spory. V minulém roce změnila některé letecké společnosti zapojené do programu způsob vykazování událostí na automatické odesílání incidentů z jejich vlastní databáze. To pomáhá zlepšit přesnost údajů a snížit administrativní zátěž při vykazování pro leteckou společnost. Nicméně to snižuje statistické relevance srovnání s daty z předchozích let. Na počet incidentů ohlášených CAA by se mělo nahlížet v kontextu počtu letů provozovaných zúčastněnými leteckými společnostmi na počet přepravených cestujících. Za rok 2008/09 byla šance cestujícího, že nastoupí na let, na kterém dojde k vážnému incidentu, byla 1 : 24.000.

1.3.2 Počet zaznamenaných incidentů CAA

V roce 2008/09 obdržela CAA celkem 3.529 zpráv týkajících se rušivého chování PAX na palubě letadla. 44 z nich bylo klasifikováno jako vážné a 3.485 bylo označeno za podstatné. V roce 2007/08 bylo vykázáno 31 vážných a 2.671 podstatných incidentů, avšak srovnání je nutno posuzovat opatrně s ohledem na změnu metod hlášení o narušení bezpečnosti letu, která byla v průběhu těchto let přijata.

Je pravděpodobnější, že palubní průvodčí se setkají s chováním nepřizpůsobivého PAX mnohem častěji, což je dáno nejen tím, že létají často ale také povahou jejich odpovědnosti. V roce 2008/09 bylo zaznamenáno 796 zpráv hádky PAX s posádkou, 983 zpráv neuposlechnutí PAX pokynů posádky a 106 zpráv použití násilí vůči palubnímu personálu. V roce 2008/09 nebyl zaznamenán žádný incident, který by přispěl k letecké nehodě.

⁶⁵ The MOR scheme is used by the aviation industry to report any incident to the CAA where safety was - or could have been - endangered. Further details may be found at: <http://www.caa.co.uk/CAP382>.

1.3.3 Pachatelé

Informace týkající se typů PAX, kteří způsobují incident není stejně dobře známa jako podrobnosti incidentů, které nastaly. Ačkoliv nejsou dostupné žádné informace týkající se přesného demografického složení britských PAX letících na letech společností zapojených do programu v poměru k nepřízpůsobivým PAX, zprávy poskytují informace o typech osob, jež se dopustily trestného činu na palubách letadel registrovaných ve Velké Británii.

Z 84% ohlášených událostí, zda byl pachatel muž či žena, bylo 73% mužů a 27% žen. V porovnání s rokem 2007/08 bylo 74% mužů a 26% žen, což je srovnatelné s údaji v předchozích letech.

18% zpráv indikovalo věk skupiny pachatelů.⁶⁶ Vzhledem k tomu, že počet těchto zpráv je nízký, je třeba zacházet s výsledky této statistiky opatrně. Nejčastější skupinou pachatelů zapojených do incidentu nepřízpůsobivého chování na palubě za rok 2008/09 byla skupina ve věku 30 – 39 let, druhou potom tvořila skupina ve věku 40 – 49 let. V předchozích letech bylo zjištěno rušivé chování PAX ve věkové skupině 20 - 29 let častěji než tomu bylo u věkové skupiny 40 – 49 let.

Dále, 37% zpráv uvádí, zda byl nebezpečný PAX cestujícím ve skupině, zda cestoval s rodinou, sám nebo jako deportovaný.⁶⁷ Z těchto zpráv 53% deklaruje, že PAX byl cestujícím ve skupině, ve 33% cestujícím s rodinou, z 13% cestoval sám a 1% tvořily deportované osoby. 36 incidentů (3%) zahrnuje skupinu více než 10 lidí. Na incidenty zahrnující velkou skupinu je nahlíženo i tehdy pokud se pouze jeden člen skupiny dopouští rušivého chování, za předpokladu, že ostatní členové k incidentu přispěli.

⁶⁶ The age of offenders was divided into the following groups: under 20, 20-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60-69, 70 & over.

⁶⁷ V praxi se jedná se o tyto osoby: 1. osoby nežádoucí (Inadmissible persons - INAD) jsou osoby, kterým byl odmítnut vstup na území státu příslušnými orgány. Tyto osoby musí být obyčejně přepraveny zpět do státu odletu nebo do jiného státu, pro který tato osoba není nežádoucí, a to leteckým dopravcem, který je přepravil. 2. osoby ve vazbě (Persons in lawful custody - DEPA) jsou osoby, které jsou ve výkonu trestu odnětí svobody, nebo které jsou ve vazbě nařízené soudem a jsou pro jejich přepravu zákonné důvody. 3. vyhošťované osoby (Deportees - DEPU) jsou osoby, které nelegálně vstoupily na území státu, nebo vstoupily do státu legálně a, kterým bylo později kompetentními orgány nařízeno opustit daný stát.

1.3.4 Trestné činy

Trestné činy uvedené níže se vzájemně nevylučují. Některé zprávy zahrnují řadu různých kategorií událostí, zatímco ostatní spadají pouze do jedné kategorie.

28% incidentů zahrnuje obecné rušení, kterým může být například hlučný nebo neurvalý cestující. 5% incidentů zahrnuje používání mobilního telefonu nebo laptopu a 3% zahrnuje spory ohledně uložení příručních zavazadel. V 18% případech se jednalo o incidenty týkající se odmítnutí použití bezpečnostních pásů nebo posazení se na sedadlo určené dle palubní vstupenky.

28% nahlášených incidentů zahrnovalo cestující, kteří neuposlechli pokyny posádky. 37% nahlášených incidentů obsahovalo verbální nadávky, které byly z 76% směřovány vůči palubnímu personálu, z toho 21% vůči cestujícím a zbytek k ostatním zaměstnancům, jako je letová posádka nebo bezpečnostní personál.

13% nahlášených incidentů zahrnovalo hádky mezi cestujícími. Obvyklé příčiny argumentů byly ohledně sezení (např. sklápění sedadel) a domácích sporů, v obou případech hrál podstatnou roli alkohol. Alkohol byl příčinou 37% incidentů. Tyto incidenty zahrnovaly z 30% cestující, kteří požívali svůj vlastní alkohol, 9% potom cestující, kteří konzumovali alkohol poskytovaný na palubě a 24% cestující, kteří požili alkohol již před nástupem do letadla. Zbytek (38%) zpráv neuvádí zdroj alkoholu. Kouření zahrnovalo 21% případů, z nichž 95% podíl představovalo kouření na toaletě.

7% incidentů bylo spácháno za použití násilí, z nichž 44% bylo namířeno proti palubnímu personálu a 51% vůči cestujícím. Zbytek směřoval vůči ostatním zaměstnancům. 17% incidentů mělo povahu vyhrožování, z nichž 63% bylo zaměřeno vůči palubním průvodčím. Dva nejobvyklejší faktory, které přispívají k násilným incidentům, je alkohol a konflikt s ostatními cestujícími.

Následující pozorování se vztahuje speciálně k 44 incidentům, které byly CAA klasifikovány jako vážné. Tyto incidenty nejčastěji zahrnují alkohol jako přispívající faktor, následují konflikty s ostatními cestujícími nebo incidenty vyvolané psychicky narušenými PAX. Vyskytlo se též několik případů vyhrožování a fyzického násilí.

1.3.5 Důsledky

V 77% případů došlo k varování viníka. 96% případů, kde byla vydána výstraha, bylo připojeno slovní varování a 8% zahrnovalo písemné varování. Ze statistických údajů lze vyvodit, že v některých případech došlo k ústnímu i písemnému varování.

V 10% případů byli pachatelé vyloženi před odletem, ačkoli v některých těchto případech bylo letadlo již vytlačeno ze „stojánky“ a z důvodu nepřizpůsobivého PAX se muselo vrátit, aby mohl být PAX vyloučen z přepravy.

Ve 2% případů byli pachatelé odmítnuti uskutečnit zpáteční let. Z logiky věci vyplývá, že cestující plánuje návrat se stejnou leteckou společností.

Případy, kdy jsou pachatelé zadrženi, nebo letadlo je nuceno „*divergovat*“ na jiné letiště, než je letiště plánovaného příletu, jsou klasifikovány jako závažné. Za rok 2008/09 bylo 44 hlášení z letu považováno za vážné. 29 hlášení zahrnovalo cestující, kteří byli zadrženi a 13 hlášení se týkalo odklonu, „*divertu*“ letadla. (jeden incident zahrnoval zadržení cestujícího a poté odklon, „*divert*“ letadla).

Hlášení o narušení bezpečnosti letu jsou vyplňována v momentě, kdy k incidentu došlo. Je tedy velmi obtížné stanovit, kolik incidentů vedlo k zatčení pachatelů nebo k jiné policejní akci. Nicméně policie či letištní bezpečnostní personál byl přítomen při 20 ze 44 vážných incidentů, 74 z 240 násilných incidentů a celkově u 505 nehod.

1.4 Útoky na letištích

Již v roce 1988 byl přijat dokument, který rozšiřuje působnost Montrealské úmluvy na další teroristické činy spáchané na letištích sloužících mezinárodnímu provozu. Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví z roku 1988.⁶⁸ Týká se násilných činů proti osobám na těchto letištích i proti letištním zařízením nebo letadlům na zemi.⁶⁹

⁶⁸ DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008, s. 360 – 361.

⁶⁹ ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 17.

Při přípravě útoků provádějí teroristé průzkumné operace za účelem zjištění ochranných opatření a vytipování nejslabších článků obrany. Pokud je například jejich prvotním cílem útok letiště a následně zjistí, že plocha je dobře chráněna, přesunou cíl útoků do terminálu.⁷⁰

Názorným případem je největší ruské letiště Domodědovo v Moskvě. V roce 2010 jím prošlo 22 milionů lidí. Osudným se stal rok 2004, kdy se krátce po vzletu stala 2 letadla obětí tzv. černých vdov, tedy samovražděných čečenských atentátnic. Incident vyvolal naléhavou potřebu bezpečnostního auditu. Došlo k přijetí velmi nákladných bezpečnostních opatření, která zahrnovala i instalaci tolik diskutabilních tělových skenerů. Letiště Domodědovo bylo poté bezpečnostními experty označeno za jedno z nejbezpečnějších na světě.

Dne 24. ledna 2011 se stalo nejrušnější Domodědovo cílem sebevražedného útoku. Dle federálního vyšetřovacího výboru Ruska byl za sebevražedného atentátníka identifikován dvacetiletý muž ze severního Kavkazu, přičemž útok byl zaměřen především na zahraniční občany. Exploze nastala v prostředí příletové haly letiště v blízkosti tzv. reclaim area, tedy prostoru pro vyzvedávání zavazadel. Způsobena byla improvizovaným zařízením obsahujícím kusky nakrájených drátů. Výsledkem bylo 35 mrtvých a 87 zraněných lidí.⁷¹

1.5 Geneze mezinárodněprávní ochrany bezpečnosti civilního letectví

Mezinárodní spolupráce států při potírání terorismu vznikla až po první světové válce se zvýšenou teroristickou činností. Úmluva o předcházení a potlačování terorismu z roku 1937 se stala vzorem pro některé pozdější smlouvy v této oblasti. Po druhé světové válce jsou uzavírány speciální úmluvy, a to zejména v souvislosti s růstem teroristických činů namířených proti dopravním objektům – letadlům.⁷² Systém a aplikace jednotlivých speciálních protiteroristických úmluv byl objasněn v předchozích kapitolách.

⁷⁰ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus II*. Praha : Police History, 1999. s. 60.

⁷¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Domododovo_International_Airport_bombing

⁷² POTOČNÝ, Miroslav, ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část*. 5., doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 77.

Otázkou potlačování terorismu v letecké dopravě se rovněž zabývají mezinárodní organizace, které představují důležitou roli při tvorbě a následné aplikaci instrumentů k potírání činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví.

1.5.1 Rada bezpečnosti OSN

Existují případy, kdy teroristické činy mohou ohrozit mezinárodní mír a bezpečnost. Hlavní zodpovědnost za udržování mezinárodního míru a bezpečnosti přisuzuje Charta OSN Radě bezpečnosti.

Protiprávní násilí může stát konat sám, svými formálními orgány, k aktům násilí však může podněcovat jednotlivce nebo skupiny jednotlivců nebo může násilné jednání kontrolovat.⁷³ Teroristické činy mohou být tedy organizovány nebo podněcovány státy proti jiným státům, může se však jednat i o činy, ke kterým nedává přímo nebo nepřímo podnět stát. V tomto případě jde o akty jednotlivců nebo skupin jednotlivců namířených zpravidla proti jinému státu.⁷⁴ K potírání teroristických činů páchaných jednotlivci slouží především výše uvedené smluvní instrumenty. V případech, kdy se k násilí uchýlí státy, jsou tyto akty ve smyslu článku 39 Charty OSN považovány za ohrožující mír a bezpečnost a zabývá se jimi Rada bezpečnosti OSN. V souvislosti s potíráním teroristických činů přijala řadu rezolucí, v nichž zdůrazňuje, že jedná podle kapitoly VII Charty OSN, čímž vytváří předpoklady pro uložení sankcí podle článku 41 Charty OSN.⁷⁵ V souvislosti s kritikou Libye za nesplnění požadavku vydat osoby podezřelé z atentátu na letadlo americké společnosti Pan Am nad Lockerbie ve Skotsku v roce 1988, vydala Rada bezpečnosti OSN rezoluci 731/1992 a v březnu 1992 další rezoluci 748, jimiž žádala Libyi o vydání obviněných. Chování Libye zde bylo klasifikováno jako ohrožení mezinárodního míru, v důsledku čehož byly Libyi uloženy ekonomické sankce.⁷⁶ Vzhledem k tomu, že Libye odkazovala při svém počínání na stanovy Montrealské úmluvy, 3. března 1992 podala návrh na arbitrážní žalobu proti USA a

⁷³ DAVID, Vladislav. *Pojmové vymezení mezinárodního terorismu*. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005, s. 176 – 177.

⁷⁴ POTOČNÝ, Miroslav., ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část*. 5., doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 75.

⁷⁵ *Ibid.*, s. 81.

⁷⁶ PLACHTA, Michael. *The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare*, EJIL, 2001, s. 129.

Velké Británii, avšak bez úspěchu.⁷⁷ Po nekonečných jednáních o principu „*aut dedere aut judicare*“⁷⁸ zakotveném v Haagské úmluvě dospěly všechny tři státy k vzájemné dohodě, že k soudnímu procesu dojde před skotskými soudci podle skotského práva pod podmínkou, že se soud bude odehrávat na neutrální půdě.⁷⁹ Rada bezpečnosti v návaznosti na toto rozhodnutí vydává rezoluci č. 1192, ve které stanovila, že sankce proti Libyi budou zrušeny ve chvíli, kdy se oba obvinění dostaví před soud.⁸⁰ V roce 1996 upozornila zpráva ministerstva zahraničí o stavu světového terorismu na to, že sankce Organizace spojených národů měly za následek výrazné snížení libyjské podpory terorismu. O tři roky později vydala Libye dva atentátníky, kteří podnikli bombový útok na let Pan Am 103 k soudnímu řízení v Haagu.⁸¹

Teroristické útoky na cíle v USA v září 2001 vedly k dalšímu zesílení boje proti mezinárodnímu terorismu. Ačkoliv jsou tyto útoky považovány za mstu za zahraniční politiku, kterou USA provádí zejména v zemích arabského světa, Rada bezpečnosti OSN tyto útoky odsoudila rezolucí č. 1368/2001. Dále v této souvislosti přijala rezoluci č. 1371/2001, která potvrdila, že jakýkoli akt mezinárodního terorismu zakládá hrozbu pro mezinárodní mír a bezpečnost. Tato rezoluce založila nový prvek, který lze spatřovat v tom, že se nevztahuje na konkrétní případ, jako je obvyklé v praxi Rady bezpečnosti, ale naopak se vztahuje obecně na každý akt mezinárodního terorismu. Rezoluce č. 1373 z 28. září 2001 o boji proti mezinárodnímu terorismu tak má povahu normotvorného aktu závazného pro všechny státy, protože Rada bezpečnosti výslovně zmínila kapitolu VII Charty OSN.⁸²

⁷⁷ V průběhu soudního jednání vydala Rada bezpečnosti výše zmiňovanou rezoluci 748, kterou soud nemohl žádným způsobem omezit, což vyvolalo ve světě debatu o vztahu pravomocí soudního orgánu Mezinárodního soudního dvora a politického orgánu Rady bezpečnosti; ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 65.

⁷⁸ Princip „buď vydej, nebo sud“

⁷⁹ Jako místo soudu bylo nakonec vybráno Kamp van Zeit v Nizozemí.

⁸⁰ ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 68 – 69.

⁸¹ SHAPIRO, Ian. *Politika zadržování : staronová strategie proti světovému terorismu*. Praha : Karolinum, 2009. s. 115 - 116.

⁸² POTOČNÝ, Miroslav., ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 82.

1.5.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) má status odborné organizace přidružené k OSN. Úsilí této organizace se zaměřuje zejména na vypracování a zdokonalování standardů a doporučení v oblasti civilní letecké dopravy. Ve své činnosti spolupracuje ICAO nejen s OSN, ale také s Evropskou konferencí pro civilní letectví (ECAC) či s Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IATA).

V návaznosti na zvýšenou teroristickou činnost počátkem 70. let minulého století přijala Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 37 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 přílohu (annex) č. 17 – Bezpečnost a ochrana mezinárodního civilního letectví před nezákonnými činy. Příloha č. 17 obsahuje standardy a doporučení pro administrativní a organizační opatření na odvrácení činů nezákonného zasahování. Rovněž stanoví postupy pro zpracování a provádění bezpečnostních programů pro mezinárodní letiště a pro provozovatele letadel.⁸³

System kontrol cestujících a jejich zavazadel byl proveden změnou přílohy (annexu) č. 17. Novelizaci vypracoval panel ICAO pro ochranu letectví (AVSEC) v návaznosti na bombový útok letu č. 103 společnosti Pan Am nad Lockerbie ve Skotsku 21. prosince 1988.

Teroristické útoky na New York a Washington dne 11. září 2001 přiměly AVSEC k přijetí dodatkové úpravy, která by měla být zahrnuta do změny č. 10 přílohy (annexu) č. 17, která vstoupila v platnost 1. července 2002. Mimo jiné stanoví požadavek, aby všichni cestující a všechna kabinová zavazadla byla kontrolována v místě zahájení přepravy před nastoupením do letadla provozujícího mezinárodní let. Cestující a zavazadla musí projít adekvátní bezpečnostní kontrolou při transitu na jiných letištích. Počínaje 1. lednem 2006 musí být všechna podaná zavazadla kontrolována před jejich naložením. Posádky letadel a letištní personál jsou podrobeny běžným prohlídkám, musí nosit zvláštní průkazy totožnosti.

V důsledku událostí z 11. září 2001, jakož i s ohledem na potenciální rizikové

⁸³ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005, s. 53.

situace vyvolané agresivními či neukázněnými cestujícími na palubě, byl zaveden nový standard vyžadující od provozovatelů přijmout adekvátní opatření, aby bylo neoprávněným osobám zabráněno vstoupit do pilotní kabiny.

Podobně jako v prostředí Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), byla i v rámci ICAO vypracována Bezpečnostní příručka (Doc. 8973 – Security Manual). Cílem příručky je potlačovat nezákonné činy proti civilnímu letectví.

1.5.3 Evropská legislativa

Bezpečnost letecké dopravy je jednou z oblastí právní úpravy v rámci evropského leteckého práva. Nařízením Rady č. 1592/2002 byla zřízena Evropská agentura pro leteckou bezpečnost (European AirSafety Agency - EASA), přičemž mezi její hlavní úkoly patří mimo jiné prosazování cílů Společenství v rámci bezpečnosti civilního letectví ve světovém měřítku.

Evropská konference pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference - ECAC) vydává za účelem koordinace činnosti letectví v Evropě řadu doporučení směřujících ke zkrácení časů na splnění formalit cestujících, zavazadel a zboží na letištích. V oblasti bezpečnosti vypracovala ECAC doporučení Doc No. 30.

Trestné činy spáchané v New Yorku a ve Washingtonu dne 11. září 2001 ukázaly, že terorismus je jednou z největších hrozeb. Ochrana bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy se stala důvodem pro vydání Nařízení Evropského Parlamentu a Rady ES č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Hlavním cílem tohoto nařízení je stanovit a provádět vhodná opatření Společenství k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.⁸⁴ Nařízení stanovilo obligatorní povinnost každého členského státu přijmout národní program bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy a odpovídající program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví a program bezpečnostního výcviku v civilním letectví. Ministerstvo dopravy České republiky vydává národní bezpečnostní programy ochrany civilního letectví ČR před protiprávními činy v souladu s Nařízením č. 2320/2002 a nařízením Komise ES č. 1217/2003 ze dne 4. července 2003, kterým se stanoví společné specifikace pro Národní programy řízení kvality bezpečnosti civilního letectví. Národní programy schvaluje

⁸⁴ Úřední věstník EU, Nařízení EP a Rady ES č. 2320/2002.

bezpečnostní rada ČR a Ministerstvo dopravy je uveřejňuje v Letecké informační příručce, kterou vydává a vede Řízení letového provozu ČR.

S Národním bezpečnostním programem jsou povinni se seznámit a dodržovat jej všichni provozovatelé letišť, letečtí dopravci, poskytovatelé letových provozních služeb včetně letištních, poskytovatelé služeb při odbavovacím procesu na letišti a ostatní fyzické a právnické osoby zúčastněné na civilním letectví, nebo ty, které mají svá pracoviště v prostorech letiště.⁸⁵

Pokud jde o normativní akty Parlamentu České republiky upravující otázky civilního letectví, jedná se v současné době o zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Vzhledem k tomu, že je ČR členem ICAO, vychází letecký zákon v řadě svých ustanovení z úpravy obsažené v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví z roku 1944. Stejným dokumentem upravujícím ochranu mezinárodního letectví před protiprávními činy je předpis L17 Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy.

1.5.4 Predikce vývoje

V globálním kontextu lze uvést, že během posledních deseti let se ochrana letectví před nezákonnými činy zdokonalila. Došlo k přijetí mnoha normativních aktů, jejichž posláním je eliminovat počet teroristických útoků proti civilní letecké dopravě. Mezinárodní organizace pro civilní letectví zavedla a zvelebila řadu preventivních opatření, jež jsou schopna reagovat na potenciální hrozby zraňující civilní leteckou dopravu.

Největší výzvou k takovému postupu se staly zejména události z 11. září 2001 a dále útoky proti civilním letadlům, které následovaly v dalších letech. Například již v prosinci 2001 se pokusil atentátník Richard Reid odpálit letadlo společnosti American Airlines na lince 63 z Paříže do Miami výbušninou ukrytou v botě. Britský občan byl obžalován z pokusu o vraždu 183 cestujících a 14 členů posádky, kteří byli 22. prosince na palubě letadla. Federální soud v Bostonu jej poslal na doživotí do vězení.⁸⁶ 25. prosince 2009 se pokusil Umar Farouk Abdulmutallab odpálit amatérsky vyrobenou

⁸⁵ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005, s. 280.

⁸⁶Dostupné z: <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,203478,00.html>

výbušninu skládající se ze dvou chemických látek na lince Northwest Airlines letící z Amsterdamu do Detroitu.⁸⁷

Teroristické útoky proti Spojeným státům americkým z 11. září 2001 přiměly mimo jiné Organizaci spojených národů k tomu, aby vyhlásila za svou prioritu zesílenou spolupráci států při prevenci a potlačování mezinárodního terorismu. Členské státy byly vyzvány k urychlené ratifikaci a plné implementaci relevantních mezinárodních úmluv proti terorismu.⁸⁸ Na základě rezoluce Valného shromáždění OSN č. 51/210 z 17. prosince 1996 byl zřízen Výbor ad hoc pro přípravu komplexní úmluvy o potírání mezinárodního terorismu. Základem pro diskusi se stal revidovaný návrh Úmluvy, předložený jako pracovní dokument ze strany Indie. V roce 2002 byl Výborem připraven již ucelený návrh této Úmluvy, který obsahuje i definici terorismu. Podle ní terorismus představuje mimo jiného protiprávní a úmyslné konání s cílem způsobit smrt nebo vážnou tělesnou újmu kterékoliv osobě, vážnou škodu na veřejném nebo soukromém majetku, včetně veřejně užívaného místa, na státním nebo vládním zařízení a na systému veřejné dopravy. Toto konání přitom povede nebo pravděpodobně povede k velké hospodářské ztrátě, pokud účelem tohoto konání je vzhledem k jeho povaze či kontextu zastrašit obyvatelstvo nebo donutit vládu nebo mezinárodní organizaci něco učinit nebo se zdržet nějakého chování.⁸⁹

Ačkoli byl tento dokument koncipován jako ucelený návrh úmluvy, jeho schválení není v žádném případě snadno dosažitelné. Největším problémem stále zůstává definice „terorismu“ či „teroristického trestného činu“. Právě tato definice je většinou delegací považována za klíčovou otázku, podobně jako rozsah použití úmluvy a především vztah mezi navrhovanou komplexní úmluvou a existujícími dílčími úmluvami proti mezinárodnímu terorismu. V úvahu by teoreticky přicházely dva možné přístupy. Dle prvního by se uplatnilo interpretační pravidlo *lex posteriori derogat priori*, a to v souladu s článkem 30 Vídeňské úmluvy o smluvním právu z roku 1969. Komplexní úmluva o mezinárodním terorismu by tak po svém vstupu v platnost měla přednost před staršími smlouvami, a to v případě, že by se obsahově překrývaly. Podle

⁸⁷ Dostupné z: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/12/26/AR2009122601150.html>

⁸⁸ ŠTURMA, Pavel, *Problémy nových mezinárodních smluv proti terorismu: mezi universalismem OSN a regionalismem Rady Evropy*. In: SCHEU, Harald, Christian, *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005, s. 190.

⁸⁹ POTOČNÝ, Miroslav., ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 76.

druhého přístupu by dosavadní dílčí úmluvy byly považovány za *lex specialis* a měly by tedy aplikační přednost před komplexní úmluvou proti mezinárodnímu terorismu. Kompromisem by bylo stanovisko, kdy by komplexní úmluvě náležela komplementární úloha, tedy zejména vyplňování „*mezer*“ v existujících protiteroristických úmluvách. V létě 2004 bylo konstatováno, že návrh úmluvy je téměř dokončen. Zbývalo dořešit některé otázky, které se týkaly návrhu článků 2 bis a 18.⁹⁰

Na regionální úrovni je dosud nejkompexnějším dokumentem Evropská úmluva o potlačování terorismu uzavřená v roce 1977. Ačkoliv termíny terorismus ani teroristický čin neobsahuje, je jejím cílem zajistit, aby pachatelé určitých činů, které depolitizuje, neunikly stíhání a potrestání. Mezi tyto trestné činy zahrnuje skutkové podstaty obsažené v Úmluvě o potlačování protiprávního zmocnění se letadel a Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. K revizi Evropské úmluvy o potlačování terorismu vyzvalo Parlamentní shromáždění v doporučení č. 1426 v roce 1999. Výbor ministrů Rady Evropy podpořil myšlenku revize úmluvy v Deklaraci o boji proti mezinárodnímu terorismu z roku 2001 a vypracováním příslušných návrhů pověřil nově zřízenou Multidisciplinární skupinu pro mezinárodní protiteroristickou akci. Skupina měla ve své práci především vycházet z doporučení č. 1426, které požadovalo zrušení čl. 13 Úmluvy a navrhovalo, aby byly za trestné nově prohlášeny příprava teroristického činu, členství v teroristické skupině, financování a materiální zabezpečení terorismu a dále útoky proti majetku a materiálním zdrojům. Protokol se však nijak nepokouší o obecnou definici teroristického činu.⁹¹

Úmluva Rady Evropy o prevenci terorismu, přijatá 16. května 2005 na summitu ve Varšavě je tak nejnovějším mezinárodně trestněprávním instrumentem. Ve svém čl. 1 zavádí pojem „*teroristický trestný čin*“, který však přímo nedefinuje. Podobně jako v Protokolu k Evropské úmluvě o potlačování terorismu, odkazuje pouze na definice obsažené v mnohostranných úmluvách uvedených v Příloze. V článcích 5 ž 7 vymezuje nové skutkové podstaty veřejného vyzývání ke spáchání teroristického trestného činu,

⁹⁰ ŠTURMA, Pavel. *Problémy nových mezinárodních smluv proti terorismu: mezi universalismem OSN a regionalismem Rady Evropy*. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005, s. 193.

⁹¹ *Ibid.*, s. 197 – 198.

náboru pro terorismus a výcviku pro terorismus. Pro trestnost těchto činů přitom není nutné, aby byl teroristický trestný čin skutečně spáchán (čl. 8).⁹²

Jako reakci na teroristické útoky na USA přijala Evropská unie za belgického předsednictví v roce 2001 pouze několik rozhodnutí, která se týkala především spolupráce v oblasti soudnictví a policie. V letech 2004 až 2007 působil v rámci EU koordinátor protiteroristických politik, ale jeho role zůstala nenaplněna a v zásadě nepřinesla žádná závažnější opatření.⁹³

Úmluvy pro zajištění bezpečnosti civilního letectví jsou příkladem toho, že teroristický čin nemusí vždy směřovat k donucení státu. Účinnější boj s leteckým terorismem není dostatečný. Jedním ze stěžejních problémů stíhání terorismu na mezinárodněprávní úrovni je skutečnost, že v současné době neexistuje žádný mezinárodní instrument, který by obsahoval všeobecně přijímanou definici mezinárodního terorismu ani komplexní úpravu týkající se terorismu.⁹⁴

Lze jen litovat neúspěchu pokusů navrhovaných během mimořádného shromáždění Mezinárodní organizace civilního letectví v Římě konané ve dnech 28. srpna až 21. září 1973. Žádný z návrhů, jež zde byly předloženy pro účinnější boj s leteckým pirátstvím, nezískal potřebný počet hlasů.⁹⁵ Civilní letecká doprava je tak odsouzena pouze k aplikaci protiteroristických aktů, které byly přijaty v rámci boje s nezákonnými činy v 70. letech minulého století, jejichž využitelnost k potírání činů ohrožujících civilní letectví je v prostředí 21. století velmi omezená.

Rezoluce Rady bezpečnosti OSN vyzývá státy k rozšíření aktivizace společného mezinárodního úsilí a opatření v souladu se závazky Charty OSN s cílem zajistit maximální bezpečnost a spolehlivost civilního letectví. Opatření, které mají za cíl tyto principy naplnit, však v žádném případě nesmějí narušovat obecné principy mezinárodního práva a Charty OSN. Takovýmto narušením, jež bylo příčinou svolání Rady bezpečnosti OSN, byla jednostranná akce Izraele v roce 1976, který provedl ozbrojený útok na ugandské letiště Entebbe v souvislosti s únosem letadla, jež přistálo

⁹² Ibid., s. 205.

⁹³ KUPSA, Jiří. *Možnosti aktivních preventivních opatření k omezení hrozby terorismu*. In: BLAHOŽ, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 79.

⁹⁴ POTOČNÝ, Miroslav., ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 76.

⁹⁵ DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008, s. 360 – 361.

na tomto letišti. Z diskuse v Radě bezpečnosti vyplynulo, že většina států posuzuje takové odvetné akce jako akty agrese proti suverénnímu státu, včetně nepovoleného vstupu do vzdušného prostoru suverénních států. Bohužel, některé státy, které nechtěly připustit veřejné odsouzení Izraele za tuto akci, zabránily tomu, aby Rada bezpečnosti OSN přijala rezoluci, jež by odsoudila takováto protiprávní opatření v boji s nezákonnými akty proti civilnímu letectví. V roce 1977 bylo Valné shromáždění OSN nuceno vrátit se znovu k problematice ochrany civilního letectví před nezákonnými akty v souvislosti s únosem západoněmeckého letadla do Somálska. Ve své rezoluci Valné shromáždění zvláště zdůraznilo, že jakákoli společná nebo individuální opatření přijímaná státy při potlačování nezákonných činů proti civilnímu letectví musí odpovídat principům a cílům OSN, deklaracím a úmluvám a že se musí provádět bez narušení suverenity a územní celistvosti států, přičemž je třeba spolupracovat s OSN a ICAO.⁹⁶

Z výše uvedeného vyplývá, že absolutní ochranu prostřednictvím legislativních instrumentů zajistit nelze. Z tohoto důvodu jsou nezbytná četná preventivní opatření, spočívající v důkladných kontrolách všech osob vstupujících, jakož i zavazadel vnášených do vyhrazených částí letiště.

1.6 Preventivní bezpečnostní opatření

Většina opatření protiteroristického charakteru jsou přijímána až jako reakce na nově vzniklou bezpečnostní situaci. Jedná se především o zákonná i fyzická omezení možností teroristů pronikat na území států a provádět zde operativní činnost. I přes veškerá bezpečnostní opatření přijatá na základě řady incidentů v letecké dopravě v 90. letech minulého století, kdy se zdálo, že je letecký terorismus na ústupu, došlo k únosu Boeingu společnosti Egypt Air, kdy se teroristům podařilo do letadla propašovat automatické pistole, samopaly a ruční granáty.⁹⁷

Okruh bezpečnostních opatření v civilním letectví se stal zejména po útocích z 11. září 2001 prioritním zájmem státních bezpečnostních složek na celém světě. Ochrana civilní letecké dopravy ve svém souhrnu představuje soubor postupů a nařízení

⁹⁶ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005, s. 100 – 101.

⁹⁷ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus II*. Praha : Police History, 1999, s. 163.

vztahujících se nejen na oblast vzdušné bezpečnosti, ale také pozemní. Je málo pravděpodobné, aby protiprávní čin, který ohrožuje bezpečnost v civilní letecké dopravě, byl výsledkem působení jednoho činitele. Ve většině případů se jedná o souhrn více faktorů. Z tohoto hlediska je tedy nezbytné aplikovat četná preventivní opatření, ačkoliv jejich omezující účinky mají v mnoha směrech negativní dopad na cestující i posádky letadel. Cílem předcházení vzniku ohrožení bezpečnosti protiprávními činy je zejména prevence možných únosů letadel, bombových útoků či ohrožení bezpečnosti agresivními cestujícími, která je úzce spjatá se zvyšováním obecného povědomí o bezpečnosti civilního letectví. Z tohoto hlediska je zejména důležitá vzájemná spolupráce mezi státy, a to nejen v oblasti přípravy nových legislativních norem, či koncepčních materiálů a jejich novelizace, ale také především zlepšování informovanosti mezi všemi subjekty zúčastněnými na ochraně civilního letectví před protiprávními činy či vyhodnocování bezpečnostních rizik. Identifikace hrozby je přitom prvním krokem v procesu zjišťování míry rizika jednotlivých událostí. Krokem dalším je určení, pravděpodobnosti výskytu dané hrozby⁹⁸ a jejího dopadu na bezpečnost civilní letecké dopravy.

Přes veškerou legislativní protiteroristickou činnost Mezinárodní organizace pro civilní letectví nedošlo od roku 1988 ke vzniku žádné mezinárodní úmluvy, která by se specializovala na boj proti leteckému terorismu a přitom odstranila nedostatky předchozích smluvních instrumentů. Tokijská úmluva z roku 1963 přitom vykazovala závažné nedostatky již v roce 1970 v souvislosti s únosem pěti letadel, který zorganizovali členové Lidové fronty pro osvobození Palestiny. Nedostatky Haagské a Montrealské úmluvy z let 1970 a 1971, ve kterých byly již stanoveny konkrétní skupiny protiprávních činů v letecké dopravě i pravidla spolupráce mezi smluvními státy, se prokázaly při řešení případu Lockerbie, ve kterém došlo ke kritice principu „aut dedere, aut judicare“. Žádná z výše jmenovaných úmluv přitom neřeší problematiku preventivních opatření, která by měla případně znemožnit teroristům daný čin vůbec uskutečnit. Diskuzi o potřebě lepšího zabezpečení nejen letadel, ale i letišť vyvolal zejména bombový útok na palubě letadla Boeing 747 v roce 1985.⁹⁹ V roce 1988 byl

⁹⁸ RPN – Risk Priority Number; RPN 1 – Nízká úroveň rizika; RPN 2 – Střední úroveň rizika; RPN 3 – Vysoká úroveň rizika

⁹⁹ 24. 11. 1985 unesli 3 únosci letadlo společnosti Egypt Air na lince Athény – Káhira. Jeden únosce byl zastřelen policistou na palubě. Letadlo přistálo na Maltě z důvodu doplnění paliva. Únosci pro výstrahu

proto přijat poslední doplněk Montrealské úmluvy, Protokol o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví. Řešením celé problematiky by bylo přijetí komplexní úmluvy postihující terorismus, což je však vzhledem k neexistenci jednotné definice terorismu velice obtížné.

Bezpečnostní opatření jako celek se všeobecně zpřísnila v letech 2001 a 2006. Existuje však významný letecký dopravce, který má díky „*svému původu*“ specifické bezpečnostní předpisy, které svou nekompromisností převyšují pravidla jiných společností na světových letištích. Jedná se o izraelskou společnost El Al Israel Airlines, jejíž cestující jsou podrobováni důkladným prohlídkám a podrobným pohovorům před každým letem. Navíc v době příletu a odletu letadla i jeho pobytu na letištní ploše jsou v okolí nastavena zvýšená bezpečnostní opatření. Specifický systém je dán prostředím, ve kterém společnost funguje. Její letadla, posádky i cestující, kteří ji využívají, jsou prakticky neustále vystaveni hrozbě teroristického útoku. Podle všeobecného srovnání je bezpečnostní systém společnosti El Al založen spíše než na rentgenových kontrolách na pohovorech, které provádějí vyškolení pracovníci. Na zaplacení těchto dodatečných bezpečnostních procedur má izraelská vláda vyčleněnou vysokou finanční sumu, kterou poskytuje přímo dopravci El Al.¹⁰⁰

Únos Boeingu 707 El Al, ke kterému došlo 22. července 1968 na pravidelné lince z Říma do Tel Avivu a který byl vůbec prvním únosem izraelského letadla, se stal totiž podnětem pro vznik nové izraelské bezpečnostní doktríny, na jejímž základě byly vypracovány nové obranné taktiky a postupy ochrany leteckého provozu.¹⁰¹ Od roku 1968 tedy nedošlo již k žádnému dokonanému únosu izraelského letadla, veškeré pokusy o něj byly na základě preventivních bezpečnostních opatření včas odhaleny. V březnu 2008 vydalo bezpečnostní oddělení Ministerstva dopravy Izraele dodatečná bezpečnostní opatření v souvislosti s rostoucími aktivitami teroristických organizací ohrožujících bezpečnost civilních letů do Izraele. Na základě tohoto preventivního opatření je velitel letounu především povinen zajistit důsledné dodržování bezpečnostních postupů pro přístup do pilotní kabiny. Současně je zde stanoven přísný

zavraždili několik cestujících. Při zásahu egyptských ozbrojených sil bylo letadlo zničeno a celkem zahynulo 60 osob z 98 na palubě.

¹⁰⁰ <http://www.flymag.cz/article.php?id=4384>

¹⁰¹ BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus II.*. Praha : Police History, 1999, s. 165 - 166.

požadavek sterilní paluby letadla.¹⁰²

Teroristický útok na Světové obchodní centrum v New Yorku 11. září 2001, odhalil další četné mezery týkající se mezinárodně právních aspektů boje proti nezákonným činům v civilní letecké dopravě. V této souvislosti došlo k přijetí četných opatření, která jsou nutná pro snížení zranitelnosti letecké dopravy. Mezinárodní organizace pro civilní letectví vydává doplněk 27 k příloze 6, v němž nově vymezuje podmínky přístupu do prostoru pilotní kabiny. Prezident Bush však i po útocích odmítal hlasy volající po tom, aby z pracovníků kontrolujících cestující na letištích udělal federální zaměstnance.¹⁰³ Bezpečnostní kontroly tu do nedávné doby prováděli studenti, zaměstnaní leteckými společnostmi.

Další rozsáhlá preventivní opatření reagující na zvýšené riziko teroristického útoku prostřednictvím kapalných výbušnin vnesených na palubu letadla, jsou okamžitě aplikována na základě Nařízení Evropské komise č. 1546/2006¹⁰⁴, poté kdy britská policie v srpnu 2006 odhalila plán 24 osob vyhodit do vzduchu několik letadel mezi Londýnem a USA pomocí nenápadné kapalné třaskaviny.¹⁰⁵ Tímto nařízením se stanoví nová bezpečnostní pravidla, která omezují množství tekutin, které je možno vzít přes bezpečnostní kontrolu na palubu letadla. Tato pravidla se týkají všech cestujících odlétajících z letišť v EU do jakékoli destinace.

Z výše uvedeného vyplývá, že i přes maximální úsilí vyvíjené ve snaze předcházet teroristickým útokům směřujícím vůči civilní letecké dopravě, nemůže být riziko spočívající v nezákonných činech nikdy stoprocentně eliminováno. Expert na bezpečnostní systémy Ivan Flek v tomto směru konstatuje: „*Odhalit výbušninu v palubním zavazadle je dnes v podstatě nemožné*“.¹⁰⁶ Cestu letadlem lze v tomto ohledu považovat za projev příkladné statečnosti.¹⁰⁷

¹⁰² Cestující jsou povinni zůstat sedět připoutáni bezpečnostními pásy na svých místech cca 40 minut před vstupem letounu do vzdušného prostoru státu Izrael.

¹⁰³ CLARKE, A. Richard. *Strategie války proti terorismu*. Praha: Alfa Publishing, 2005, s. 229.

¹⁰⁴ Aplikována dnem 6. listopadu 2006 na všech letištích v Evropské unii, Norsku, Islandu a Švýcarsku. Na základě nařízení ES č. 1546/2006 je povoleno mít malé množství tekutin v příručním zavazadle nebo přímo u sebe. Tyto tekutiny musí být v jednotlivých obalech, z nichž každý může mít maximální objem 100 ml. Tyto obaly musí být v jednom průhledném uzavíratelném sáčku s kapacitou ne větší než 1 litr.

¹⁰⁵ Chaos. Letadla v nebezpečí. *MFDNES*. Dostupné z: [www:](http://www.mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=533352)

<<http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=533352>>.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ BAUER, Alain; RAUFER, Xavier. *Válka teprve začíná : Scénáře pro 21. století*. Vyd.1. Praha : Themis, 2004, s. 24.

1.7 Lidsko-právní aspekty protiteroristických opatření

Po 11. září se z přístupu k letadlům stala překážková dráha jako na vojně, vyžaduje se zevrubná prohlídka příručního zavazadla i pečlivé osobní kontroly.¹⁰⁸

Neexistuje sporu o tom, že letecký terorismus vážně ohrožuje lidská práva a je proto nezbytné proti němu bojovat dostatečně účinnými prostředky. Zároveň je však třeba mít na zřeteli, že ani preventivní a represivní opatření nesmí být důvodem pro porušování mezinárodních standardů lidských práv.¹⁰⁹

Strany Chicagské úmluvy z roku 1944 se shodly na tom, že je potřeba přijmout opatření k eliminaci zbytečných zdržení mezinárodních letů při provádění pohraničních, celních a jiných kontrol. Nezbytným předpokladem je zjednodušování formalit aplikovaných vůči cestujícím. Speciální pozornost zkrácení času při provádění kontrol je obsažena v příloze 9 Úmluvy.¹¹⁰ Současná bezpečnostní rizika ohrožující leteckou dopravu vyžadují zosílení bezpečnostních preventivních kontrol na letištích. Za nejnebezpečnější formu nezákonného vměšování lze považovat ohrožení bombou, únos letadla či případ nálezu podezřelého předmětu nebo látky na palubě, která by mohla způsobit biochemické nebo radioaktivní ohrožení osob. Pokud bychom vzali v úvahu relativní dostupnost všech těchto prostředků a poměrně snadný způsob jejich vnesení na palubu letadla, nelze mít žádné námítky v souvislosti s restriktivními opatřeními vůči cestujícím a posádkám letadel v podobě detailních fyzických či osobních kontrol.

Otázkou zůstává kam, až dalece mohou taková opatření zajít, pokud mají být prováděna v souladu se zákonem a ctít Úmluvy na ochranu lidských práv a základních svobod. Princip vlády práva, na kterém spočívá evropský systém ochrany lidských práv, se přímo promítá v celé jedné skupině konkrétních ustanovení Evropské úmluvy o ochraně lidských práv, poskytujících záruky procesní povahy charakteristické pro

¹⁰⁸ Ibid., s. 27.

¹⁰⁹ ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na mezinárodní terorismus (vybrané otázky)*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002, s. 206.

¹¹⁰ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005, s. 190-191.

právní stát.¹¹¹ Článek 5 Úmluvy taxativně uvádí přísně vymezené případy a konkrétní okolnosti, za kterých lze omezit svobodu a osobní bezpečnost.¹¹²

Účinnost bezpečnostních opatření lze zajistit pouze tehdy, pokud budou efektivně aplikována bez výjimky na všech letištích v destinacích po celém světě. Zabezpečit takový postup není jednoduché. Stejně jako jsou velmi často opomíjeny bezpečnostní postupy spojené s mezipřistáním letadla, nejsou bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel prováděna stejně precizně ve všech destinacích.

V srpnu 2008 v Londýně byl prozrazen plán 24 osob odpálit až 11 dopravních letadel směřujících z londýnského letiště Heathrow do různých destinací v USA. V těsné časové posloupnosti po odhalení plánovaných útoků dochází k výraznému omezení osobních věcí, které si mohou vzít cestující s sebou na palubu letadla. Např. cestující společnosti British Airways si nemohli vzít na palubu žádné příruční zavazadlo. Pokud chtěl někdo z rodičů vzít i láhev pro malé dítě, musel před kontrolou na letišti obsah požit.¹¹³ Na základě této události vydává Evropská komise Nařízení 1546/2006, kterým se s okamžitou platností omezuje způsob přepravy a přípustné množství tekutin a gelů v kabinách letadel. Daná bezpečnostní opatření jsou akceptovatelná, avšak stále musí respektovat ustanovení mezinárodních smluvních instrumentů v oblasti lidských práv. V rozporu by např. bylo odebrání kosmetických přípravků cestujícímu, pokud měl možnost tyto pořídit ve vyhrazených prostorách letiště.

Odhalení výbušnin 29. října 2010 v Dubaji poukazuje na fakt, že bezpečnostní kontroly na letištích jsou a budou neodmyslitelnou součástí civilní letecké dopravy. Dle informací britské vojenské výzvědné služby (Secret Intelligence Service - SIS) se mělo jednat o zařízení, které by v případě aktivace za letu mohlo připravit o život mnoho lidí. V době, kdy šéf společnosti British Airways Martin Broughton tvrdí, že většina bezpečnostních procedur na letištích je „úplně zbytečná“, jde o případnou připomínku skutečnosti, že teroristické hrozby jsou stále stejně vážné, a navíc, že teroristé jsou

¹¹¹ ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 2. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 29.

¹¹² PIKNA, Bohumil. *Některé aktuální aspekty a možnosti omezení základních práv v České republice z hlediska ústavního a evropského práva po 11. září 2001*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002, s. 74.

¹¹³ MFDNES. Chaos na letištích zasáhl i Ruzyni. Dostupné z [www: <http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=460201>](http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=460201)

schopni měnit modus operandi.¹¹⁴

Stále více diskutovanou otázkou je způsob provádění bezpečnostních kontrol. Cestující i posádky letadel jsou dnes kontrolovány prostřednictvím několika detekčních přístrojů, každý však zvládne jen omezený úkol. V souvislosti s tímto problémem přichází experti s dalšími řešeními. Jedním z nich by mohla být infračervená kamera, která na dálku sleduje teplotní změny v cévách pod pokožkou cestujících. Zjistí tak zvýšení teploty i změnu srdečního rytmu, který v cévách žene krev. Obojí naznačuje nervozitu. K tomu ovšem musí bezpečnostní pracovníci vyvolávat neklid podezřelých tím, že například vystaví fotografie teroristů, jež běžní cestující neznají, kódová slova známá zločincům a podobně. Znervózňující stimuly se však musejí stále měnit a tajit. Při testech přístroj vykázal spolehlivost 95 procent. Postupně přibývají i další přístroje. Například detektor, který ve vzduchu odebraném od cestujícího najde stopy výbušnin a drog. Nebo zařízení, jež vysílá slabé elektromagnetické záření, které se odráží od pokožky, přináší rozmazaný obraz nahého těla a ukáže, zda pod oblečením není skryta zbraň. Žádný z těchto přístrojů však nenajde například výbušninu spolknutou nebo schovanou v tělních dutinách.¹¹⁵

Prvotní reakcí na masivní teroristické útoky v USA z 11. září 2001 bylo přijetí četných vnitřních bezpečnostních opatření, která mají v zásadě policejní a kontrarozvědný charakter.¹¹⁶ K tomu, aby byl naplněn základní cíl protiteroristických opatření, kterým je zamezit teroristům v provedení jejich útoku na vybraný cíl, musí být tato opatření do značné míry plošná. Postihují tedy nejen skutečné teroristy, ale i obyvatelstvo demokratických států. V některých zemích jsou tato protiteroristická opatření značně rozsáhlá a omezují lidská práva a občanské svobody.¹¹⁷ Jak ukazuje vývoj po 11. září 2001, v řadě demokratických zemí se objevila společenská poptávka po vyšší bezpečnosti, a to i za cenu určitého omezení svobody občanů. Příkladem

¹¹⁴ <http://www.e15.cz/nazory/zahranicni-tisk/the-daily-telegraph-stala-priorita>

¹¹⁵ <http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nova-kamera-odhali-na-letisti-vystresovaného-teroristu>

¹¹⁶ KUPSA, Jiří. *Možnosti aktivních preventivních opatření k omezení hrozby terorismu*. In: BLAHOŽ, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 76.

¹¹⁷ *Ibid.*, s. 73- 74.

mohou být zvláštní vojenské tribunály USA pro souzení cizinců obviněných z účasti na terorismu, nebo přijímání speciálních protiteroristických zákonů v některých zemích.¹¹⁸

1.7.1 Americký zákon Patriot Act

Dne 26. října 2001 byl v USA schválen obsáhlý zákon proti terorismu, USA Patriot Act, který státu a jeho institucím poskytuje různé prostředky k tomu, aby osoby podezřelé z přípravy teroristických činů byly sledovány a případně i zatýkány. Na základě těchto opatření dochází k rozsáhlému omezování základních lidských práv, jelikož umožňují zatknout někoho již na základě pouhého nijak nepodloženého podezření.¹¹⁹ Spojené státy nasazují v boji proti terorismu zcela nevybíravě všechny prostředky. Přitom si většinou vykládají po svém i mezinárodní právo. Například na vojenské základně Guantanámo¹²⁰ vězní lidi pouze kvůli jejich náboženství a mlhavým podezřením¹²¹. Krátce po teroristických útocích na New York a Washington prezident Bush učinil prohlášení: „*Neustaneme, dokud teroristické skupiny působící globálně neodhalíme, nepochytáme a nezničíme*“.¹²² Postup Spojených států a podmínky, za kterých jsou zajatci vězněni je podroben celosvětové kritice. Jde o to, že váleční zajatci spadají pod ochranu ženevské konvence, která obsahuje zásadu presumpce nevinny.¹²³

Po 11. září 2001 se objevila nová legitimita, která zcela záměrně podrývá soustavu soudního systému a ničí právní řád. Zatímco byla posílena národní bezpečnost, nová legislativa není určena na ochranu občanů před terorismem. V listopadu 2001 podepsal prezident George W. Bush nařízení vytvářející vojenské komise nebo tribunály k vyšetřování osob podezřelých z terorismu. Podle tohoto nařízení mohou být cizinci, ať už z USA nebo odjinud, obviněni z podpory mezinárodního terorismu. Ministr spravedlnosti Ashcroft výslovně prohlásil, že si teroristé nezaslouží ústavní

¹¹⁸ ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na mezinárodní terorismus (vybrané otázky)*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002, s. 206 – 207.

¹¹⁹ K realizaci těchto snah byly ustaveny speciální nadnárodní pracovní skupiny, jako Foreign Terrorist Tracking Task Force nebo Financial Investigation Group.

¹²⁰ Za války v Afghánistánu zajaly USA na 3000 bojovníků Talibanu a Al-Káidy. S oficiálním zdůvodněním, že ve věznicích v Afghánistánu není dost místa, tak bylo v lednu 2002 převezeno na základnu Guantanámo na Kubě asi 600 zajatců.

¹²¹ SCHLEYOVÁ, Nicole; BUSSEOVÁ, Sabine. *Války USA : Kronika agresivního národa*. Praha : BRÁNA, 2004, s. 187.

¹²² KEPEL, Gilles. *Válka v srdci islámu*. Praha: Karolinum, 2006, s. 106.

¹²³ SCHLEYOVÁ, Nicole; BUSSEOVÁ, Sabine. *Války USA : Kronika agresivního národa*. Praha : BRÁNA, 2004, s. 196.

ochranu. Jsou to soudy pro odsuzování, nikoli pro výkon spravedlnosti. Bezprostředně po útocích z 11. září byly v USA uvězněny stovky lidí na základě pestré škály vykonstruovaných obvinění.¹²⁴

Zákon Patriot Act vytvořil mnoho nových trestných činů. Velmi volně definován je trestný čin vnitrostátního terorismu. Je jím čin ohrožující lidské životy, porušující trestní zákon a který se zdá být zaměřen na zastrašení nebo donucování civilního obyvatelstva nebo na ovlivnění politiky vlády zastrašováním nebo donucováním. Celkově představuje nová legislativa jeden z nejdrastičtějších útoků na občanské svobody za posledních padesát let. Protiteroristické zákony mají na svědomí nejen likvidaci občanských svobod, ale likvidují i spravedlnost. Obvinění se rovná vině. Koncept presumpce neviný byl až do prokázání viny zrušen.¹²⁵

1.7.2 Kanadský zákon C-42

Kanadská protiteroristická legislativa přijala krátce po útocích z 11. září 2001 zákon C-42. Tímto zákonem byly odstraněny dva základní pilíře trestního práva při určování viny. Mens rea, tedy záměr pachatele zločin spáchat a actus reus, fakt spáchání zločinu. Jednoduše řečeno, jestliže se stát rozhodne, že byl spáchán teroristický čin a že jste s ním byli jakkoli spojeni, jste vinni bez ohledu na to, jestli jste čin skutečně spáchali a zamýšleli jej spáchat, či nikoli.

Bylo zrušeno právo odmítnout výpověď. Lidé nebo organizace obviněné z toho, že jsou teroristy, jsou zapsáni na seznam. Kdokoli se dostane do styku se zapsanou osobou nebo organizací, je pokládán za teroristu. Majetek a bankovní účty mohou být zmrazeny a zabaveny kvůli pouhému obvinění z terorismu. Tresty jsou nepřiměřené a kruté.¹²⁶

Kontroverzní zákon C-42 byl zrušen kanadským parlamentem v dubnu 2002.¹²⁷

¹²⁴ CHOSSUDOVSKY, Michael. *War and Globalisation. The Truth Behind September 11*. Praha: Global Outlook. 2002, s. 7 – 8.

¹²⁵ Ibid., s. 9 – 10.

¹²⁶ Ibid., s. 10.

¹²⁷ Ibid., s. 7.

1.7.3 Protiteroristická legislativa v EU

Ačkoli protiteroristická legislativa přijatá v EU rovněž přispívá k omezování občanských práv a svobod, obecně je považována za méně drastickou než v USA a Kanadě. Například v Německu poskytuje protiteroristická legislativa mimořádné pravomoci. Zpřísňuje také zákony týkající se deportovaných osob.¹²⁸

Již na mimořádném zasedání Evropské rady 21. září 2001 byla v Bruselu přijata výzva k co nejširší celosvětové koalici proti terorismu, přičemž se trvá na tom, aby tento přístup byl v souladu s respektováním základních svobod.

První ucelený mezinárodní dokument, který pojednává o vztahu mezi lidskými právy a protiteroristickými opatřeními byl přijat na půdě Rady Evropy dne 15. července 2002. Směrnice výboru ministrů Rady Evropy o lidských právech a boji proti terorismu nejprve potvrzuje pozitivní závazek států k ochraně základních práv každého jednotlivce, zejm. práva na život před teroristickými akty. Všechna opatření proti terorismu musí respektovat lidská práva a zásadu rule of law a vyvarovat se svévolnosti a jakéhokoliv diskriminačního nebo rasistického zacházení. Směrnice dále připomíná, že všechna opatření, která státy přijímají k boji proti terorismu, musí být zákonná. Případná omezení lidských práv musí být co nejpřesněji vymezena a musí být nezbytná a přiměřená vzhledem ke sledovanému cíli.¹²⁹

Preambule směrnice zdůrazňuje význam boje proti terorismu pro ochranu lidských práv a vyzývá členské státy Rady Evropy k předcházení a potlačování terorismu. Následuje vlastní text tvořený sedmnácti body, který v mnohém připomíná klasičtější mezinárodní smlouvu. Významným ustanovením je bod I, který připomíná závazek států chránit základní práva osob v jejich jurisdikci (především právo na život) před teroristickými činy a potvrzuje, že tento závazek plně ospravedlňuje boj států proti terorismu. Děje se tak ovšem pouze za předpokladu, že státy samy v rámci svých protiteroristických aktivit respektují lidská práva a princip vlády práva, vyhýbají se

¹²⁸ Ibid., s. 11.

¹²⁹ ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na mezinárodní terorismus (vybrané otázky)*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002, s. 207.

diskriminačnímu jednání, neodchylují se od kogentních norem mezinárodního práva a při přijímání jakýchkoli opatření se pohybují v mezích platného práva.¹³⁰

2. Ohrožení civilního letadla ve vzdušném prostoru

Letadlo ve vzdušném prostoru letícím pod imatrikulací civilního dopravního prostředku se může stát nejen nástrojem teroristického útoku, ale i cílem ozbrojeného činu ze strany subjektu mezinárodního práva, tedy státu.

Vzdušný prostor¹³¹ je součástí státního území. Podléhá plně a výlučně suverénní moci teritoriálního státu. Úmluva o civilním letectví¹³² z roku 1919, dle místa vzniku nazývána též Pařížská tuto zásadu potvrdila. Úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1944, uzavřená v Chicagu ve svém čl. 1 stanoví obdobně, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím“.¹³³

Mezinárodní legitimní opatření v případě únosů civilních letadel teroristy a jejich zneužití proti veřejným cílům, jsou otázkou, na které mezinárodní právo nedává jednoznačné odpovědi. Poměrně roztržštěnou se zdá být i úprava postupu pro případ vychýlení podezřelého letadla z letové trasy.¹³⁴

¹³⁰ BÍLKOVÁ, Veronika. *Boj proti terorismu a Rada Evropy*. Trestněprávní revue 3/2003, s. 69.

¹³¹ Vzdušný prostor je prostor nad státním suchozemským územím a vnitřními i pobřežními vodami. Sahá po okraj spodní hranice kosmického prostoru. Ta však zatím nebyla státy smluvně přesně stanovena. Citováno z: POTOČNÝ, Miroslav., ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 143 – 144.

¹³² Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 vstoupila pro Československou republiku v působnost dnem 1. ledna 1924 a byla ratifikována 33 státy. Stala se prvním význačným mezinárodně právním dokumentem, který položil nejen základy mezinárodního leteckého práva, ale také poprvé v historii uzákonil princip suverenity státu nad vzdušným prostorem. V ustanovení článku 1 Pařížské úmluvy bylo stanoveno, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu, pokud jde o vzdušný prostor nad jeho územím, současně Úmluva definovala toto území jako území mateřské a koloniální spolu s pobřežními vodami přiléhajícími k jmenovanému území. Článkem 2 Úmluvy si smluvní státy vzájemně dohodly pokojný přelet civilních letadel nad vzdušným prostorem, který se rozprostírá nad jejich územím. Na základě článku 3 měl každý smluvní stát právo zakázat přelety letadel nad určitými oblastmi svého svrchovaného území a to jak z důvodů vojenských, tak v zájmu veřejné bezpečnosti. Umístění a rozsah těchto zakázaných oblastí musel být předem uveřejněn a notifikován všem smluvním státům. Významné omezení svobody přeletu spočívalo i v tom, že zřízení pravidelných mezinárodních linek bylo vázáno na souhlas států, jejichž vzdušným prostorem měly být vedeny. Dostupné z: KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva. s. 18.

¹³³ POTOČNÝ, Miroslav, ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část. 5.*, doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 144.

¹³⁴ Po 11. září 2001 došlo k několika incidentům, kdy byl systém protivzdušné obrany NATO uveden do vyššího stavu pohotovosti. Toto opatření však vedlo k významnému zvýšení počtu zákroků na civilní

Je pozoruhodné, že ačkoli se problematika právního statusu civilního letadla, které se nachází ve vzdušném prostoru určitého suverénního státu a poté je zneužito jako nástroj teroristického útoku, po útocích na New York a Washington opět stala předmětem jednání nejen vlád jednotlivých svrchovaných států, ale především řady mezinárodních organizací působících v oblasti civilního letectví, nedošlo v tomto směru k žádnému významnému posunu.

V následujících kapitolách se zaměřím na případy, kdy došlo k sestřelení dopravního letadla pouze na základě nepodložených informací, ačkoliv se nejednalo o přímé ohrožení strategických cílů a zbytečně došlo k usmrcení civilních osob. Případy, kdy přes všechna bezpečnostní opatření došlo ke zneužití civilního letadla pro teroristický čin a přitom bezpečnostní obranné strategie dané země nevyužily legitimní dostupné prostředky k odvrácení útoku, představují protipól této práce. Zaměřím se předně na otázky osobní působnosti, tedy kdo a za jakých podmínek je kompetentní vydat rozkaz k použití vojenských prostředků směřujících k zamezení zneužití civilního letadla pro teroristické účely. Dále nastíním stěžejní dokumenty řešící tuto problematiku v souvislosti s lidsko-právními aspekty, jejichž citlivost je příznačná pro incidenty tohoto druhu.

2.1 Civilní letadlo jako nástroj teroristického útoku

Záměrné zneužití letadla jako prostředek útoku formou sebevražedného atentátu není žádným novým jevem. Z období druhé světové války jsou všeobecně známi sebevražední kamikadze piloti mířící na určené cíle. S letouny napěchovanými výbušninami a palivem se vrhali střemhlav na spojenecké lodě. Sebevražedný únos civilního letadla je obzvláště efektivní formou terorismu, nejen pro svoji účinnost, ale především mnohostranný faktor strachu.

Prvním historicky známým případem, kdy došlo k pokusu zneužití civilního letadla, jako nástroje sebevražedného teroristického útoku se stal v prosinci roku 1994 let společnosti Air France. V souvislosti s volbami v Alžíru unesli čtyři mudžaheddínové z alžírské Ozbroyené islámské skupiny (Groupe Islamique Armé, GIA) letadlo typu airbus s 283 cestujícími na palubě. Jejich cílem se měla stát Eiffelova věž v

letouny v roce 2002, a to nejčastěji z důvodu ztráty spojení, nesprávné volby nouzového kódu či nebyly dodrženy pokyny služeb řízení letového provozu.

Paříži. Při mezipřistání v Marseille zaútočila zvláštní jednotka národního četnictva a všechny čtyři teroristy zastřelila. V srpnu 2002 byl ve Švédsku zadržen Kerim Sadok Chatty, jehož záměrem bylo unést letadlo společnosti Ryanair a narazit s ním do budovy amerického velvyslanectví.¹³⁵

Důsledky zneužití civilního letadla k teroristickým útokům mohou být stejné nebo srovnatelné jako použití zbraní, čehož jsou dokladem zejména teroristické útoky v New Yorku a ve Washingtonu 11. září 2001.¹³⁶ Spojené státy americké se staly 11. září 2001 v ranních hodinách místního času terčem řady cílených, koordinovaných a dlouhodobě připravovaných útoků, které byly provedeny prostřednictvím unesených letadel. V New Yorku a ve Washingtonu při nich zahynulo na 3000 lidí.¹³⁷ Vzhledem k velkému množství aktuálně dostupných informací, které nekorespondují s oficiálně vydanými zprávami, týkajícími se těchto útoků, není smyslem mé práce v této kapitole je jakkoli podrobně analyzovat.

2.2 Civilní letadlo jako cíl ozbrojeného útoku

V minulosti došlo k případům, kdy se do pozice subjektu, který svým jednáním ohrozil bezpečnost civilního letectví, ať již ve svém, nebo cizím vzdušném prostoru dostal suverénní stát jako subjekt mezinárodního práva. Sestřelení civilního letadla státy zpravidla odsuzují a pokládají je za porušení mezinárodního práva, a to i v případech, kdy takové letadlo narušilo vzdušný prostor cizího státu¹³⁸ nebo i když je stát považuje za významnou bezpečnostní hrozbu. Civilní letadlo samo o sobě nepředstavuje pro územní stát nebezpečí z hlediska použití síly. Mimořádnou pozornost si v tomto kontextu vyžádal případ sestřelení libyjského letadla Boeing 727 Izraelem, k němuž došlo v únoru 1973 nad Sinajským poloostrovem. Izrael sestřelení omlouval tím, že letadlo se chovalo podezřele, a vznikl tak dojem, že by mohlo být ovládané teroristy a použité k sebevražednému útoku buď na izraelské jaderné zařízení v oblasti, nebo na izraelské ozbrojené síly umístěné na Sinaji. I přes toto zdůvodnění byl čin, který si

¹³⁵ <http://www.rotten.com/library/crime/terrorism/terror-tactics/kamikaze-jet-hijacking/>

¹³⁶ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. s. 6.

¹³⁷ VESELÝ, Zdeněk. *Přehled dějin mezinárodních vztahů II : od roku 1914 do počátku 21. století*. Praha : VŠMUV, 2005, s. 323-324.

¹³⁸ Např. sestřelení letadla Cathay Pacific Čínou v roce 1954, letadla El-AL Bulharskem v roce 1955, korejských letadel KAL 902 a KAL 007 v letech 1978 a 1983.

vyžádal 106 lidských životů, odsouzen řadou států a Rada ICAO jej označila za porušení principů zakotvených v Chicagské úmluvě. Daný incident a reakce mezinárodního společenství na něj potvrzují, že primární zákaz sestřelení se vztahuje na všechna civilní letadla bez ohledu na to, zda se chovají „řádně“, nebo určitým způsobem naruší suverenitu určitého státu.¹³⁹

1. září 1983 se z dosud nezjištěných příčin let dopravního letadla Korejských aerolinií KAL 007¹⁴⁰ odchýlil ze své pravidelné trasy a dostal se oproti svému letovému plánu cca 90 km do vzdušného prostoru Sovětského svazu nad jižním Sachalinem.¹⁴¹ Vzdušné síly Sovětského svazu vyslaly ihned poté, co byl na jejich radarových obrazovkách lokalizován letoun KAL 007, dva stíhací letouny, které po zaměření letadla, a to i přes jeho zcela zřetelnou civilní imatrikulaci, obdržely od svého velitelství povolení k palbě na cíl. Bez provedení dalších manévrů, které by velitele civilního letadla upozornily na nestandardní situaci, sovětsí vojenští piloti rozkaz potvrdili a odpálily dvě rakety vzduch – vzduch. Letoun s 269 pasažéry a 12 členy posádky se rozpadl přímo ve vzduchu.¹⁴² Okolnosti sestřelení tohoto letadla jsou předmětem mnoha hádanek. Jasně je pouze to, že 269 lidí a dvanáct členů posádky na palubě padlo za obětí obavám ze špionáže mezi zeměmi Východu a Západu v čase studené války. Jasně je i to, že americké tajné služby mohly životy lidí zachránit a v reálném čase jen nečinně přihlížely.

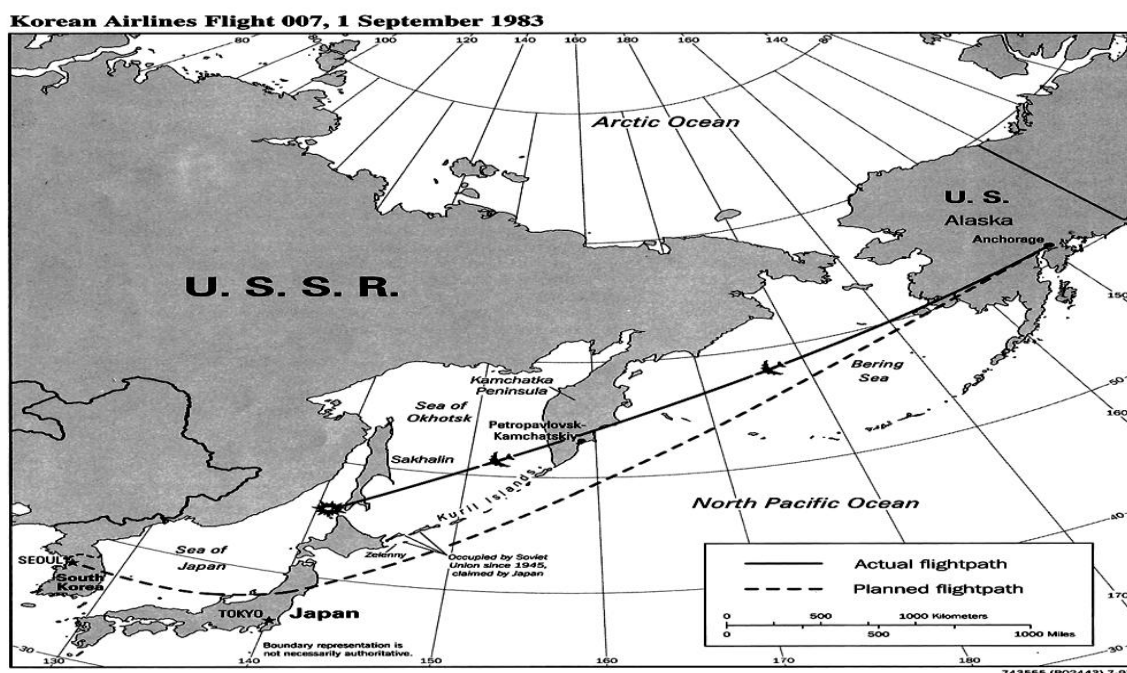
¹³⁹ BÍLKOVÁ, Veronika; GRIVNA, Tomáš; HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

¹⁴⁰ Letoun byl v noci na 1. září 1983 po mezipřistání v Anchorage na Aljašce nedopatřením naveden posádkou kapitána Chung Byung-in na kurs, který se odchyloval severozápadním směrem. Boeing 747 se tak ocitl nad poloostrovem Kamčatka, na kterém bylo umístěno mnoho sovětských vojenských základen. Stroj přeletěl Ochotské moře a nakonec se ocitl nad vojensky stejně důležitým ostrovem Sachalin. V dochované radiové komunikaci nenasvědčovalo nic tomu, že by si posádka byla vědoma chybného kursu. Asi 90 vteřin předtím, než by let KAL – 007 dosáhl japonského vzdušného prostoru dostal sovětský bojový pilot Gennadij Osipovič rozkaz letoun zničit. Rakety jeho stíhacího letounu nezasáhly nepřátelské špionážní letadlo, ale civilní letoun korejských aerolinií. Sestřelený Boeing 747 s 269 lidmi na palubě linky KAL – 007 poblíž sovětského ostrova Sachalin se zřítíl do moře.

¹⁴¹ Při cestovní rychlosti tohoto typu letadla v letové hladině se jedná asi o 4 minuty letu.

¹⁴² Dostupné z: <http://www.airdisaster.com/cgi-bin/database.cgi>

Let Korean Airlines 007, 1. září 1983



I přes tehdejší vypjatou atmosféru studené války vyvolaly důsledky tohoto jednání okamžitou mezinárodní reakci. V rámci mezinárodního leteckého práva byla tato situace okamžitě reflektována na 25. zasedání Mezinárodní organizace pro civilní letectví v roce 1984, na kterém byl přijat článek 3bis Chicagské úmluvy. Tímto článkem se smluvní státy zavázaly, že každý stát se musí zdržet použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu bez ohledu na režim vzdušného prostoru, a že v případě zadržování letadla nesmí být ohroženy životy na palubě.¹⁴³

Incident dodnes není vysvětlen. Mezinárodní organizace pro civilní letectví ve své závěrečné vyšetřovací zprávě incident označila pouze za politováníhodnou shodu okolností. Podle oficiálních dokumentů byl Boeing sestřelen poté, co se odchýlil od svého kurzu a dvakrát se dostal do sovětského vzdušného prostoru. Sovětské velení, které za letadlem poslalo opakovaně své stíhací stroje, ho považovalo za americký špionážní letoun, a vydalo příkaz k jeho sestřelení. Šlo tedy skutečně o celou řadu nešťastných událostí, když si posádka ne všimla odchylky od kurzu a když pilot sovětské

¹⁴³ JUNEK, Vladimír. *Mimořádné shromáždění ICAO*, Letecký obzor, 1984, č. 27.

stíhačky nebyl schopen rozeznat civilní letadlo od vojenského? Tento incident je obestřen mnoha záhadami, které oficiálně vydanou zprávu zpochybňují. Sovětský pilot Genadij Osipovič, který korejský letoun sestřelil, později prohlásil: „*Myslím, že tam byly dva Boeings. První byl prázdný, a ten jsem i sestřelil. Skutečná linka KAL 007 s cestujícími se zřejmě dostala do japonského vzdušného prostoru, kde byla sestřelena Japonci.*“¹⁴⁴

2.2.1 Význam čl. 3 bis Chicagské úmluvy

Úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1947 neupravovala v době svého vzniku ještě podmínky zadržování letadel. V čl. 1 Úmluvy smluvní státy uznávají, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzduchovým prostorem nad svým územím. Stěžejním ustanovením Mezinárodní úmluvy o civilním letectví je čl. 3 písm. a). V tomto článku Úmluva stanoví výlučnou působnost na letadla civilní, nikoliv státní. Pojem státního letadla je dále vymezen v čl. 3 písm. b) této Úmluvy jako letadlo používané ve službách vojenských, celních a policejních.¹⁴⁵ Zneužití civilního letectví k účelu, který by byl neslučitelný s účely Úmluvy o mezinárodním civilním letectví je vyjádřen v čl. 4 Úmluvy. Zákaz či omezení létání letadel jiných států nad jistými oblastmi svého území, jakož i oprávnění žádat, aby každé letadlo, které vstoupí do zakázaných oblastí, přistálo v okamžiku, jakmile to bude možné, a to na některém letišti určeném na jeho území, je vyjádřením čl. 9 písm. c) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, pokud se jedná o případné zásahy proti civilnímu letadlu.

Incident s jihokorejským letadlem v 80. letech minulého století, vyvolal okamžitou reakci a ve světle mezinárodního práva byla tato situace okamžitě řešena. Výsledkem byl Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, článek 3 bis.

Tímto článkem se smluvní strany zavázaly, že každý stát se musí zdržet použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu bez ohledu na režim vzdušného prostoru a že v případě zadržování letadla nesmí být ohroženy životy na palubě. Aplikace článku 3 bis Chicagské úmluvy je však možná pouze v případě nezneužití civilních letadel

¹⁴⁴ <http://www.flymag.cz/article.php?id=4384>

¹⁴⁵ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000, s. 75.

k účelům odporujícím cílům Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Názorným případem zneužití letadla proti cílům civilního letectví je situace, kdy letoun ve vzdušném prostoru státu není pod přímou kontrolou kompetentního velitele letu a současně existuje předpoklad, že bude zneužit jako nástroj teroristického útoku.¹⁴⁶

Každý stát je při výkonu své suverenity oprávněn požadovat přistání civilního letadla, které se nachází v jeho vzdušném prostoru bez povolení, na některém určeném letišti, nebo jestliže jsou pro to rozumné důvody vedoucí k závěru, že toto letadlo je používáno k účelům neslučitelným s cíli mezinárodní letecké dopravy. V takovém případě může stát prostřednictvím svých vzdušných sil dát takovému letadlu jakékoliv pokyny. Za takový případ lze jen těžko považovat let KAL 902, který se při letu z Paříže do Soulu silně odchytil od kursu a u Murmansku přeletěl sovětské hranice. 450 km jižně od Murmansku přinutilo sovětské vojenské letectvo civilní letoun KAL 902 k přistání na zamrzlém jezeře. Výzvě k přistání předcházela sovětská tepelně naváděná raketa, která zasáhla letadlo a připravila o život dva cestující.¹⁴⁷

Smluvní státy se mohou uchýlit k použití jakýchkoliv vhodných prostředků, za předpokladu jejich slučitelnosti s příslušnými pravidly mezinárodního práva. Na druhé straně jsou všechny státy povinny přijmout vhodná opatření, kterými bude k jakýmkoliv účelům neslučitelným s cíli Chicagské úmluvy zakázáno úmyslné použití jakýchkoliv civilních letadel.¹⁴⁸

Z hlediska mezinárodního leteckého práva je nejzávažnějším ustanovením článku 3 bis odstavec a), který obsahuje povinnost zdržet se použití zbraně proti civilnímu letadlu za letu a v případě zadržování neohrozit životy osob na palubě a bezpečnost letadla. Článek 3 bis lze rovněž považovat za další posílení článku 2 odst. 4 Charty Organizace spojených národů, podle něhož se každý členský stát OSN vyvaruje jednání neslučitelného s cíli OSN.¹⁴⁹

Odkaz na článek 3 bis v té podobě, v jaké jej chápou Spojené státy včetně Ruska je diskutabilní. Letoun ztrácí svůj statut a lze proti němu provést veškerá účinná

¹⁴⁶ KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 119.

¹⁴⁷ ULFKOTTE, Udo: *Der Krieg im denkeln*: Eichborn AG, Frankfurt, 2007, s. 385.

¹⁴⁸ KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007, Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 120.

¹⁴⁹ *Psp.cz*. FS ČSFR 1990-1992. Dostupné z [www](http://www.psp.cz/eknih/1990fs/tisky/t1117_00.htm):
<http://www.psp.cz/eknih/1990fs/tisky/t1117_00.htm>.

opatření, pouze v případě, že se ocitne v cizím vzdušném prostoru. Současně nekomunikuje, není pod aktivní kontrolou oprávněného velitele letadla, nedodrží letovou trať a je dán předpoklad, že bude použit jako nástroj teroristického útoku.

V předchozích letech se však vyskytly případy, kdy tomu bylo zcela jinak a ustanovení článku 3 bis nebylo respektováno. Americká vojenská loď v Perském zálivu 3. července 1988 identifikovala civilní íránské dopravní letadlo, Airbus A-300 s 290 lidmi na palubě jako letadlo vojenské a během několika minut je bez jakéhokoliv varování sundala z nebe.¹⁵⁰ Článek 3 bis byl přitom přijat v rámci mimořádného zasedání Mezinárodní organizace civilního letectví již v roce 1984.

Nechtěné sestřelení civilního letadla, navíc v době míru, je v každém případě politováníhodný incident, ke kterému však občas dochází i po skončení studené války a ne v době napjatých mezinárodních vztahů. Následné spory zúčastněných zemí trvají velmi dlouho a k uklidnění situace dochází mnohdy až po měsících vyjednávání. K podobnému případu došlo v říjnu 2001, kdy bylo při letu č. 1812 z izraelského Tel Avivu do ruského Novosibirsku sestřeleno ukrajinskou raketou letadlo ruské letecké společnosti Siberia Airlines Tu – 154M. Na jeho palubě zemřelo více než 70 osob. Ukrajinské úřady včetně prezidenta Leonida Kučmy několik dní kategoricky odmítaly jakoukoliv spojitost této nehody s právě probíhajícím cvičením svého námořnictva v oblasti jižní Ukrajiny, avšak pod tíhou důkazů ruské vyšetřovací komise, o několik dní později přiznaly plnou odpovědnost za tento incident. Jelikož drtivou většinu cestujících na palubě představovali cestující izraelské národnosti, byla v roce mezi Ukrajinou a Izraelem podepsána dohoda o kompenzacích pro pozůstalé. Podobná smlouva byla podepsána i s Ruskou federací.¹⁵¹

2.2.2 Události 11. září 2001

Bezkonkurenčně přední obranný systém Spojených států se stal 11. září 2001 v ranních hodinách terčem útoků prostřednictvím unesených dopravních letadel. Systém, jehož rozpočet se v roce 2001 pohyboval kolem 340 miliard eur.¹⁵² Severoamerické velitelství protivzdušné obrany (North American Aerospace Defense

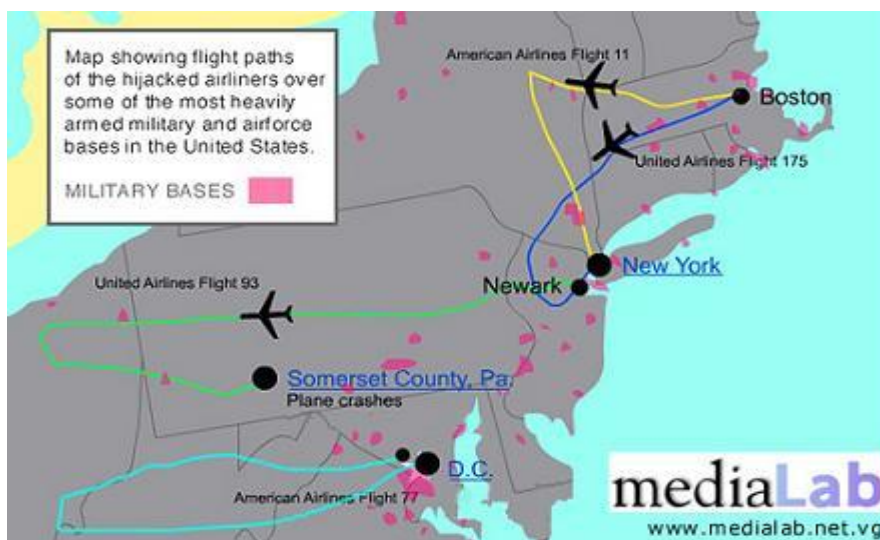
¹⁵⁰ ULFKOTTE, Udo. *Der Krieg im Dunkeln*. Frankfurt am Main, 2006, Eichborn AG, s. 388.

¹⁵¹ <http://www.flymag.cz/article.php?id=4384>

¹⁵² BAUER, Alain, RAUFER Xavier. *Válka teprve začíná, Scénáře pro 21. století*. Praha: Themis, 2004, s. 12, 45.

Command, NORAD), které poskytuje varování před případným leteckým či raketovým útokem a zajišťuje vzdušnou svrchovanost a obranu severní Ameriky, 11. září 2001 selhalo. Síly NORAD se toho dne účastnily povinných cvičení na téma únos letadel ve vzdušném prostoru USA. Tato cvičení, všechna konaná ve stejnou dobu, zanechala na obranu celých Spojených ¹⁵³ států 15 letounů. To vedlo k paralyzování a zmatečným pokusům o obranu (operátoři měli na radarech v jeden okamžik 22 cílů a nevěděli, u kterých se jedná o skutečnou situaci unesení letadla a u kterého jde o jedno ze cvičení. Města New York a Washington brání letecká základna Andrews, situovaná asi 15 mil od New Yorku. Tamní stíhačky a speciálně vycvičení profesionální piloti, kteří jsou v nepřetržité pohotovosti, dosáhnou New York během asi 4 minut. První náraz se odehrál v 8:46 (let č. 11 do Severní věže), první náznak nestandardního chování, implikujícího únos letadla nastal v 8:13. Již v tento čas měly být NMCC, FAA, a jiné úřady a agentury podle běžných předpisů v pohotovosti a koordinovaně odvrátit nebezpečí a hájit bezpečnost obyvatelstva. Bezpečnostní experti ubezpečují, že takové selhání jako 11. září 2001 nelze vysvětlit ani zmatkem po nečekaném přepadu. Všechno naopak ukazuje na záměrnou sabotáž systému jako součást koordinovaného útoku.¹⁵⁴

Mapa znázorňuje letové cesty unesených letadel z 11. září 2001 nad některými nejvíce střeženými oblastmi USA



¹⁵³ Viz. Příloha II.

¹⁵⁴ http://cs.wikipedia.org/wiki/Konspira%C4%8Dn%C3%AD_teorie_o_%C3%BAto%C3%ADch_z_11._z%C3%A1%C5%99%C3%AD#Nedostate.C4.8Dn.C3.A1_nebo_pomal.C3.A1_reakce_na_.C3.BAnosy_letadel

Na základě této události byla znovu otevřena možnost použití ozbrojené síly proti civilnímu letadlu. V tomto kontextu je třeba zodpovědět dva zásadní problémy, které podstatně ovlivňují posouzení dané záležitosti. Jedná se o to, zda se zákaz sestřelení civilního letadla, v té podobě, jak se postupně zformoval v mezinárodním právu, vztahuje na všechny civilní lety, tedy včetně těch, unesených teroristy; a o to, zda tento zákaz platí i v období po 11. září 2001. Na jedné straně tak vyvstává otázka, zda je přípustná realizace práva na sebeobranu s použitím ozbrojené síly, tak jak je upravena mezinárodním právem. Otázka práva na sebeobranu skutečně vyvstala v souvislosti s 11. zářím 2001. Bezprostředně po útocích vydává Rada bezpečnosti OSN rezoluci 1368¹⁵⁵, kterou odsuzuje teroristické útoky na USA a současně je prohlašuje za hrozbu pro mezinárodní mír a bezpečnost. 28. září 2001 následuje rezoluce 1373¹⁵⁶, kterou zakazuje všem státům financování i jinou podporu terorismu.¹⁵⁷ V těchto rezolucích bylo potvrzeno právo na individuální nebo kolektivní sebeobranu jak je uznáno Chartou OSN. Rezoluce bohužel neoznačily teroristické útoky jako ozbrojené útoky s výslovným odkazem na čl. 51 Charty OSN. Není tudíž zcela jednoznačné, zda lze spojení sebeobranu a mezinárodního terorismu v těchto rezolucích považovat za uznání možnosti použít v těchto případech sebeobranu. V případě realizace práva na sebeobranu vyvstává otázka, zda lze teroristické útoky považovat za ozbrojený útok ve smyslu čl. 51 Charty OSN. Je nutné, aby teroristické útoky ve smyslu čl. 51 Charty byly posuzovány případ od případu, zejména s ohledem na jejich rozsah a účinky. V tomto směru nelze možnost realizace sebeobranu v souladu s mezinárodním právem zcela vyloučit.¹⁵⁸

Čl. 3 bis Chicagské úmluvy se vztahuje obecně na všechna civilní letadla. Ta jsou v Chicagské úmluvě vymezena negativně jako letadla jiná než státní, přičemž státním letadlem se zde rozumí „*letadlo používané ve službách vojenských, celních a policejních*“ (čl. 3 písm. b Chicagské úmluvy). Vzhledem k tomu, že civilní letadlo unesené teroristy do žádné z těchto kategorií nespadá, nepochybně si i za takto extrémní

¹⁵⁵ U.N. Security Council Resolution 1368, U. N. Doc. S/RES/1368 (2001), přijata 12. 9. 2001

¹⁵⁶ U.N. Security Council Resolution 1373, U. N. Doc S/RES/1373 (2001) přijata 28. 9. 2001

¹⁵⁷ ONDŘEJ, Jan. *Odzbrojení : prostředek zajištění mezinárodní bezpečnosti*. 2.rozš.vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008, s. 17.

¹⁵⁸ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávní sympóziium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 7.

situace zachovává svůj původní status a i vůči němu zůstává primárně v platnosti pravidlo zakotvené v čl. 3 bis Chicagské úmluvy.¹⁵⁹

11. září 2001 dle oficiální zprávy Bílého domu nedošlo k žádnému sestřelení civilního letadla uneseného teroristy. Naopak Severoamerické velitelství protivzdušné obrany zůstalo nečinné. Případ vyvolal četné diskuze na mezinárodní i vnitrostátní úrovni týkající se právě precizního vymezení podmínek použití vojenských prostředků proti dopravnímu letadlu, jež bylo uneseno teroristy a na jehož palubě jsou přítomny i jiné osoby, než pachatelé.

2.3 Rozhodovací proces

Jak již bylo uvedeno výše, samotný problém má dvě vzájemně související roviny. Především je třeba stanovit a uvést do vzájemné shody příslušné právní normy mezinárodního a vnitrostátního práva. Druhá rovina pak musí zcela jasně definovat osobní působnost, tedy kdo a za jakých podmínek je kompetentní vydat rozkaz k použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla pro teroristické účely.

V současné době existují dva rozdílné přístupy týkající se výše uvedené problematiky, tedy postupu států v případě použití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku.

První pojetí, které je reprezentováno USA, Kanadou, Ruskem, ale i Českou republikou, ctí zásadu neuplatnění článku 3 bis Chicagské úmluvy na letoun nacházející se ve vzdušném prostoru státu, který není pod aktivní kontrolou oprávněného velitele letadla, dále neposkytuje součinnost a nekomunikuje se službou řízení letového provozu a současně nedodrжуje trať stanovenou letovým plánem a je zde dán předpoklad, že bude použito jako nástroj teroristického útoku. V tomto případě ztrácí letoun svůj statut podle článku 3 bis Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a lze proti němu provést veškerá účinná opatření, která takovému útoku zabrání a to bez ohledu na to, zda se na jeho palubě nachází rukojmí či nikoliv.

Druhá skupina států naopak i při naplnění skutečností uvedených v předchozím přístupu, použití zbraní proti civilnímu letadlu absolutně vylučuje. Sestřelení uneseného letadla s pasažéry, i když slouží jako zbraň, je proti právu na život a zákon, který to

¹⁵⁹ BÍLKOVÁ, Veronika; GRIVNA, Tomáš; HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

umožňuje, je proto protiústavní. V Německu o tom jednoznačně rozhodl ústavní soud v Karlsruhe, který posuzoval zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru. Podle ústavních soudců je mimo jiné povolení k sestřelení letadla prohřeškem proti ústavnímu omezení vnitrostátního použití spolkové armády.¹⁶⁰ Podobnou argumentaci sdílí i právní praxe ve Švýcarsku, Nizozemí a v Irsku.¹⁶¹

V případě osobní působnosti za vydání rozkazu proti civilnímu letadlu je zcela jasné, že takové rozhodnutí nebude v žádném případě úkonem technickým, ale bude zahrnovat velké množství neopominutelných vojenských, politických a zejména etických faktorů. Z uvedeného vyplývá, že osoba oprávněná k vydání takového rozhodnutí musí splňovat určité požadavky. Musí mít především neomezený přístup ke všem relevantním informacím, včetně informací zpravodajského charakteru, schopnost rozhodnout se rychle a kvalifikovaně na základě širších společenských a mezinárodních souvislostí a zejména schopnost přijmout politickou i odbornou odpovědnost. Vydání příslušného rozhodnutí má tedy silný psychologický i etický podtext, kdy je třeba zvážit, zda předpokládaná škoda na lidských životech a majetku způsobená uneseným letadlem bude větší, než likvidace letadla samotného. To vše ve velmi krátkém časovém úseku, který by byl zřejmě vyměřen několika minutami, v horším případě vteřinami. Právě zde může dojít k nesprávnému zhodnocení situace a vzniku fatální chyby.¹⁶² Je proto nanejvýš důležité zajistit komplexní, kvalitní a rychlé informační zdroje pro všechny zainteresované subjekty s cílem eliminovat riziko chybného rozhodnutí na minimum. V rámci pracovního programu Právního výboru ICAO je v současnosti řešena možnost modifikace článku 3 bis Chicagské úmluvy, který by v budoucnosti stanovil základní práva a povinnosti států v této oblasti.¹⁶³

¹⁶⁰ Rozhodnutí Spolkového ústavního soudu č. 23, ze dne 14. 02. 2006

¹⁶¹ KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 120.

¹⁶² Například v případě sestřeleného letadla KAL 007 první zpráva ICAO uváděla: „*Další dvě a půl hodiny (počítáno od 50. minut letu, kdy se pilot KAL 007 ozval) se Boeing konstantně vychyloval z kurzu za hřobového ticha v letadle: nejen za naprosté nekomunikace posádky s řídicími letového provozu, ale i totálního dvě a půl hodinového mlčení posádky mezi sebou. Posádka nepromluvila ani slovo až do sestřelení letadla*“. Zatímco druhá zpráva ICAO uváděla, že „*v kabině posádky panovala normální uvolněná atmosféra, kdy se posádka mezi sebou žoviálně bavila...*“ Druhý pilot dokonce naznačoval, že „*let je nudný*“, takže i 2. zpráva ICAO prohlašuje, že „*posádka si očividně vůbec neuvědomovala, že je v sovětském vzdušném prostoru...*“.

¹⁶³ KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva, s. 125.

Některé státy, např. Ruská federace, Slovensko, Estonsko, přijaly v poslední době předpisy, které dávají jejich orgánům možnost v krajním případě o sestřelení letadla rozhodnout. Je ovšem třeba říci, že tyto předpisy nejsou obsahově jednotné a týkají se jen části států.¹⁶⁴ Ruská Duma přijala dne 26. února 2006 nový protiteroristický zákon jako reakci na události v Beslanu v září 2004. Po dlouhé diskusi a rozhodnutí prezidenta Putina, které určuje kompetentní agenturu (Federální služba bezpečnosti – FSB), je nyní v Rusku možné sestřelit civilní letadlo unesené teroristy, pokud nereaguje na varovné signály.¹⁶⁵ Francie přijala podobný zákon ještě před teroristickými útoky na Spojené státy 11. září 2001.¹⁶⁶

Také ve Slovenské republice připouští novela č. 11/2006 ze 14. prosince 2005 slovenského zákona č. 143/1998 o civilnom letectve v § 4c odst. 2 použití opatření proti narušiteli vzdušného prostoru a to: a) odklonění letu, b) vynucení přistání, c) hrozbu použití zbraní, d) vystřelení varovných výstřelů nebo světelných signálů mimo narušitele vzdušného prostoru, pokud není dále uvedeno jinak. Ustanovení § 4c odst. 3 jasně stanoví podmínky pro použití ozbrojené síly vůči potvrzenému narušiteli vzdušného prostoru, jestliže je přerušeno jediným možným opatřením na odvrácení nebezpečí použití vzdušného objektu proti životu lidí nebo způsobení zvlášť závažného následku. Kompetenci k použití výše uvedených opatření podle § 4c odst. 2 a 3 rozhoduje na základě § 4c odst. 5 ministr obrany Slovenské republiky. V případě jeho nepřítomnosti rozhoduje o opatřeních podle § 4c odst. 3 člen vlády pověřený na základě § 4c odst. 7 předsedou vlády, což může být ministr vnitra Slovenské republiky.¹⁶⁷

Mnohé jiné země, např. Švédsko a Německo naopak výše uvedené postupy kritizují a odmítají se k nastavenému trendu připojit.¹⁶⁸ V Německu dosud existuje praxe, podle které v případě hrozícího napadení státu musí o obraně rozhodnout Spolkový sněm. Pokud se nemůže sejít, musí obranu schválit alespoň poslanci

¹⁶⁴ BÍLKOVÁ, Veronika. GRÍVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

¹⁶⁵ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávní sympóziium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 9.

¹⁶⁶ http://zpravy.idnes.cz/mf-dnes-unesene-letadlo-lze-v-cesku-sestrelit-faj-/domaci.asp?c=A070107_220528_domaci_zra

¹⁶⁷ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávní sympóziium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 8.

¹⁶⁸ BÍLKOVÁ, Veronika. GRÍVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

bezpečnostního výboru obou komor parlamentu. Pakliže už došlo k napadení Spolkové republiky, vyhlašuje případ obrany státu prezident. Sestřelení uneseného letadla v Německu zatím není možné, nicméně v prostředí ministerstva vnitra probíhají diskuze ohledně návrhu změnit ústavu a eventuální krajní situaci řešit radikálním způsobem – unesený stroj sestřelit.

Ve Velké Británii jsou prakticky každý měsíc v akci stíhačky, aby kontrolovaly podezřelá letadla v britském vzdušném prostoru. Závěrem lze uvést, že ačkoli je v současné době v rámci pracovního programu Právního výboru ICAO řešena možnost modifikace článku 3 bis Chicagské úmluvy, po 11. září 2001 k případu únosu civilního letadla teroristy a jeho následnému sestřelení nedošlo, takže o tom, jak by státy tuto situaci hodnotily, lze jen spekulovat.¹⁶⁹

2.3.2 Rozhodovací proces ČR

V České republice je základním dokumentem řešícím problematiku zneužití civilního letadla k teroristickému útoku, zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon stanovuje základní povinnost zabezpečovat nedotknutelnost vzdušného prostoru České republiky a koordinaci vojenského letového provozu s civilním letovým provozem.

Po vstupu ČR do NATO se stát zapojil do evropského integrovaného systému protivzdušné obrany NATO NATINADS (NATO Integrate Air Defence System), který představuje základní prvek kolektivní obrany NATO a zabezpečuje integritu evropského vzdušného prostoru. Systém tvoří spojení národních systémů protivzdušné obrany států NATO v evropském prostoru pod jednotným aliančním velením. Obecně lze říci, že systém je ve všech zemích NATO nastavený přibližně stejně.

Určujícím dokumentem, ze kterého vycházejí resortní normy a předpisy Ministerstva obrany ČR je Usnesení vlády ČR ze dne 10. října 2001, č. 1044 k materiálu „*Použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku*“.

ČR je zapojena do systému RENEGADE. Vzdušný prostor ČR je monitorován 24. hodin směnným provozem. Právo použít jakýchkoliv sil proti identifikovanému letounu RENEGADE nad územím ČR podléhá pouze rozhodnutí National

¹⁶⁹ Ibid., s. 328.

Governmental Authority (NGA).

Obecný postup při vychýlení podezřelého letadla z trasy je stanovený tak, že nejprve vystartují stíhací letouny Armády České republiky a pokusí se letoun identifikovat a navázat s ním spojení. Pokud nereaguje, pokusí se ho přinutit k přistání. Poslední a krajní variantou by bylo rozhodnutí „národní autority“ NGA o použití zbraní. Osoba, resp. osoby určené jako NGA oprávněné k vydání rozhodnutí o zákroku proti civilnímu letadlu použitému jako nástroj teroristického útoku musí splňovat následující požadavky:

- a) schopnost učinit rozhodnutí s vědomím vojensko-technických i širších společenských a mezinárodních souvislostí,
- b) přístup ke všem relevantním informacím včetně zpravodajských,
- c) možnost nepřetržitého spojení se stupni velení,
- d) schopnost nést za rozhodnutí politickou odpovědnost.

Jako osoba splňující v optimální míře všechny požadavky je ve výše uvedeném usnesení uveden ministr obrany. Ten je zastupitelný pouze v nepřítomnosti nebo momentální nedosažitelnosti náměstkem ministra obrany nebo náčelníkem Generálního štábu Armády České republiky.¹⁷⁰

Přestože je rozhodnutí sestřelit civilní letadlo rozsudkem smrti pro stovky nevinných lidí, podle bývalého šéfa generálního štábu Armády ČR, „*může nastat okamžik, kdy to bude nevyhnutelné*“. Příkladem by byla situace, kdy letadlo míří jako zbraň na Pražský hrad či na jadernou elektrárnu.

Pokud by obdobná situace nastala, byla by řešena individuálně z hlediska ohrožení bezpečnosti státu a následných dopadů útoku na civilní obyvatelstvo. Do pohotovosti by byly aktivovány bezpečnostní složky – Policie ČR, BIS, Armáda ČR, ÚZSI, Hasičský záchranný sbor. Zasedal by Ústřední krizový štáb, kterému v případě ohrožení vnitřní bezpečnosti zasedá ministr vnitra. V návaznosti na něj by byly svolány další krizové štáby jednotlivých subjektů, v případě Policie ČR by se jednalo o krizový štáb policejního prezidenta. Podle okolností by se potom postupovalo v rámci příslušných zákonů, kterými by byly zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník a zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád.

¹⁷⁰ Informace byla diplomantce poskytnuta na základě žádosti Ministerstvem obrany České republiky podle zákona č. 106/1999 Sb.

Teroristický útok na ČR, včetně nácvičku reálných situací a aktivace výše uvedených orgánů, byl před několika měsíci procvičován v rámci cvičení Krize 2010.¹⁷¹

2.4 Lidsko-právní aspekty sestřelení civilního letadla

Sestřelení civilního letadla, jehož se zmocní teroristé a chtějí je zneužít coby nástroje útoku, vyvolává v mezinárodním právu dvě klíčové otázky. První se týká toho, zda současné mezinárodní právo opravňuje stát za výjimečných okolností k sestřelení letadla, nebo mu alespoň dovoluje ospravedlnit je některou z okolností vylučujících protiprávnost. Druhá souvisí s tím, zda se sestřelením letadla dopustí stát porušení lidských práv osob, jež zde zahynou, konkrétně porušení práva na život a případně na lidskou důstojnost.¹⁷²

Otázkou použití zbraní, které vedou k sestřelení dopravního letadla, se zabýval Spolkový ústavní soud SRN. Kontroverzní zákon o bezpečnosti letecké dopravy tzv. Luftsicherheitsgesetz¹⁷³ byl dne 15. března 2006 shledán protiústavním. Inkriminovaným se stalo ustanovení § 14 odst. 3, které opravňuje ministra obrany SRN dát příkaz k sestřelení civilního letadla, pokud lze důvodně předpokládat, že letadlo ohrozí lidské životy na zemi a pokud je sestřelení letadla jediným opatřením k odvrácení bezprostředně hrozícího nebezpečí. Spolkový ústavní soud dospěl k závěru, že zmocnění ozbrojených sil podle § 14 odst. 3 Luftsicherheitsgesetz, zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru k bezprostřednímu použití zbraní vedoucí k sestřelení letadla, které má být použito proti životu lidí, není i do budoucna slučitelné s právem na život (čl. 2 odst. 2 Základního zákona) ve spojení se zárukami lidské důstojnosti (čl. 1 odst. 1 Základního zákona), do té míry, do jaké jsou dotčeny nezúčastněné osoby na palubě letadla.¹⁷⁴

Proti tomuto ustanovení podalo pět advokátů a jeden pilot ústavní stížnost, ve

¹⁷¹ Informace poskytnuta diplomantce na základě žádosti Ministerstvem vnitra České republiky podle zákona č. 106/1999 Sb.

¹⁷² BÍLKOVÁ, Veronika. GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

¹⁷³ Bundesverfassungsgericht Judgment of 15. February 2006 – 1 BvR 357/05 – Authorisation to shoot down aircraft in the Aviation Security Act void.

http://www.bverfg.de/entscheidungen/rs20060215_1bvr035705.html

¹⁷⁴ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávne sympóziium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 8.

kteře bylo kromě chybějící kompetence spolkového zákonodárce k vydání takového zákona namítáno, že zákon, který umožňuje, aby byl obětován lidský život k záchraně jiného života, porušuje lidskou důstojnost a právo na život. Zvláštností tohoto zákona bylo podle stěžovatelů to, že není cíleně stříleno na únosce (s rizikem, že může být zasaženo i rukojmí), ale to, že prostředky protivzdušné obrany státu jsou nasazeny přímo proti obětem únosu, neboť je na ně pohlíženo, jako na součást zbraně v rukou teroristů.¹⁷⁵

Německý Ústavní soud argumentoval i tím, že k podstatě člověka patří svobodně se rozvíjet a určovat svůj život. Povinnost k respektování a ochraně lidské důstojnosti tak obecně vylučuje, aby byl z člověka učiněn objekt jednání někoho jiného.¹⁷⁶

V odůvodnění rozhodnutí zcela jednoznačně rozlišuje mezi únosci na straně jedné a cestujícími na druhé straně. Lidská důstojnost zakazuje státním orgánům použít člověka jako objekt jejich akce, a to i pro záchranu jiných. Pokud státní moc použije smrti bezmocných cestujících k záchraně jiných osob, stávají se pasažéři pouhými objekty, což přehlíží ústavní status těchto osob jako subjektů nadaných důstojností a nezadatelnými právy. Soud zcela odmítl hypotetickou utilitaristickou teorii o výběru menšího zla založenou na zvažování následků sestřelení a následků, ke kterým by mohlo dojít při použití civilního letadla jako zbraně. Ústavní soud připomněl, že právo na život a právo na zachování lidské důstojnosti implikuje nejen zákaz státu porušit tato práva, ale též povinnost je ochránit před útoky jiných osob. Situace, kdy se rozhoduje o sestřelení civilního letadla, cestující depersonalizuje a zbavuje je jejich skutečné hodnoty jako lidské bytosti.

V odůvodnění rozhodnutí se Ústavní soud rovněž dotkl otázky faktické možnosti splnit podmínky § 14 odst. 3 Luftsicherheitsgesetz s ohledem na krátkou dobu, ve které je třeba před rozhodnutím o sestřelení všechny podmínky zjistit. Na základě stanovisek expertů Soud konstatoval, že v takových situacích je extrémně složité navázat komunikaci s posádkou a ověřit, zda jsou informace únosců pravdivé či nikoliv. Požadované informace by nemuselo přinést ani vnější pozorování letadla. Rovněž situace v letadle se může měnit z minuty na minutu, či v řádech sekund. Minimum času

¹⁷⁵ BÍLKOVÁ, Veronika. GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva. *Trestněprávní revue* 11/2008, s. 328.

¹⁷⁶ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávne sympóziu, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 8.

k rozhodnutí s přihlédnutím k velikosti území státu implikuje rozhodnutí učiněné pod extrémním tlakem, při němž vzrůstá nebezpečí chybného rozhodnutí. Odmítnuta byla též teze, že každý kdo nastupuje do letadla, tím dává souhlas k sestřelení, tedy i se smrtí v případě únosu.¹⁷⁷

V případě, kdy bezprostřední použití zbraní směřuje proti neobsazenému letadlu nebo výlučně proti osobám, které chtějí letadlo použít jako útočnou zbraň proti životům na zemi, dospěl Německý Ústavní soud k závěru, že § 14 odst. 3 je v souladu se Základním zákonem. Sestřelení letadla v případě, kdy se na jeho palubě nacházejí pouze únosci, považuje Soud za ospravedlnitelné. V tomto případě se nejedná o zachování důstojnosti, pachatelé nejsou považováni za objekt, naopak jejich postavení odpovídá postavení agresora jako subjektu, jehož chování je mu přičitatelné a v tomto případě je aplikovatelná přiměřenost. Soud tak dospěl k závěru, že tam, kde je rozumné předpokládat, že letadlo bude použito k zabití lidí, jeho sestřelení bude přiměřené.¹⁷⁸

Omezit úplný výkon některých lidských práv lze i z hlediska závazků mezinárodního práva. Stát může k tomuto opatření přistoupit, pokud tak stanoví zákon a je to nezbytné pro účely národní bezpečnosti, veřejného pořádku, zdraví, morálky, demokratické společnosti, práv a svobod druhých osob. Opatření k odstoupení od převzatých závazků, pokud ovšem nebudou neslučitelná s ostatními závazky podle mezinárodního práva, smí stát přijmout za mimořádné situace. Jedná se ovšem o nejzazší prostředek v případě, kdy stát není schopen plnit konvenčními prostředky rule of law svoji ochrannou funkci vůči osobám, statkům a území v jeho jurisdikci. Po 11. září 2001 lze však vysledovat, že tato ochranná opatření jdou v ruku v ruce s opatřeními v oblasti vnější bezpečnosti a obrany státu.¹⁷⁹

Závěrem lze tedy uvést, že k možnosti omezení základních práv v návaznosti na teroristické útoky v USA z 11. září 2001, zvláště potom s ohledem na krajní řešení za použití vojenských stíhaček vyslaných do vzduchu s jediným cílem – sestřelit dopravní letadlo, je třeba přistupovat velmi opatrně.

¹⁷⁷ BÍLKOVÁ, Veronika. GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

¹⁷⁸ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české mezinárodnoprávní sympóziu, Slovenská spoločnosť pre medzinárodné právo. Bratislava, 2008, s. 8.

¹⁷⁹ PIKNA, Bohumil. *Některé aktuální aspekty a možnosti omezení základních práv v České republice z hlediska ústavního a evropského práva po 11. září 2001*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002, s. 67.

Zákaz použití zbraní proti civilnímu letadlu, jenž je explicitně vyjádřen v čl. 3 bis Chicagské úmluvy a má účinky erga omnes je prima facie nelegální. Nejedná se sice o zásah do čl. 2 odst. 4 Charty OSN zakazujícího použití síly, dochází zde ale k porušení smluvně, a v současnosti jistě i obyčejově zakotveného zákazu sestřelení civilního letadla, byť s teroristy. Daná právní situace se vytvořila již v průběhu studené války a ani události z 11. září 2001 a následná „*válka proti terorismu*“ nevyvolaly zatím její formální změnu. Sestřelení civilního letadla je tedy stále nutno chápat jako mimořádný postup přijatelný pouze v extrémních situacích, kdy hrozí riziko závažného teroristického útoku, přičemž jej nelze odvrátit jinak.¹⁸⁰

Závěr

V této diplomové práci jsem se pokusila objasnit, že Mezinárodněprávní ochranu bezpečnosti civilního letectví nelze prostřednictvím dostupných instrumentů zajistit. Je s podivem, že mezinárodní civilní letecká doprava není z pohledu svrchovanosti jako jedné z mála lidských činností dostatečně regulována na mezinárodněprávní úrovni. Soustava úmluv přijatých v souvislosti s narůstajícím počtem nezákonných činů vůči civilní letecké dopravě je nedostatečná. Zdá se, že v praxi náležitá oprávnění přebírá Rada bezpečnosti OSN, která svými rezolucemi stanoví příslušné sankce vůči státům, jež se dopouští podpory terorismu.

Rada Bezpečnosti OSN svými rezolucemi č. 731, 748, 883 a 1192 vytvořila precedens pro vyvarování se jakýchkoliv vyjednávání s teroristy, tak jak bylo stanoveno v Montrealské úmluvě. Prostřednictvím článku 24 Charty OSN je tak Rada bezpečnosti OSN oprávněna přijímat rezoluce, které staví zavedené multilaterální protiteroristické úmluvy do pozadí.

Došla jsem k závěru, že Spojené státy americké nepostupují v boji s terorismem, a to i leteckému podle platných norem mezinárodního práva. Po teroristických útocích 11. září 2001, přijaly Spojené státy americké za své stanovisko, že jsou zapojeni do "globální války proti teroru". V souvislosti s takto vyhlášenou „*válkou*“ odmítly respektovat mnohá obecně platná ochranná ustanovení, uplatňovaná v ozbrojených

¹⁸⁰ BÍLKOVÁ, Veronika. GRÍVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008, s. 328.

konfliktech. USA učinily prohlášení, že se z různých důvodů na některé soupeře v této „válce“ nevztahují.¹⁸¹ Nejasnost amerických představ se odráží ve strategii preventivních výpadů. Nová americká obranná doktrína byla formálně vyhlášena v dokumentu, předloženém Kongresu USA 20. září 2002. Prohlašuje se v něm, že éra odstrašování a udržování protivníka v patřičných mezích je pryč a že USA – bude-li to nutné i bez spolupráce s jinými zeměmi - jsou připraveny k rozsáhlým akcím proti terorismu.¹⁸² Strategie národní bezpečnosti z roku 2002 přiznává Spojeným státům právo zasáhnout vojensky kdekoli na světě na základě toho, že Spojené státy vedou válku proti teroristům, kteří působí po celém světě.¹⁸³ Tento výrok je prezentován ještě ve stejném dokumentu z roku 2006. Tento postoj je spojován až s nástupem Bushovy administrativy, do té doby si žádná vláda právo na vojenský zásah kdekoli na světě neosobovala.

Po téměř deseti letech, které uplynuly od útoků na budovy Světového obchodního centra v New Yorku a armádní budovu Pentagon ve Washingtonu 11. září 2001, stále není jasné, za jakých okolností k této akci došlo. Dosud s jistotou nevíme, zda Usáma bin Ládín byl opravdovým vůdcem Al-Káidy, anebo jejím pouhým mluvčím a mediální star. Stále není jasné, kdo naplánoval útok z 11. září. Jak vznikla skupina 19 „živých bomb“ a jakým způsobem přešla k činu. Stále nevíme, jaká hierarchie vládla mezi iniciátory útoku, kudy vedly cesty jejich osobností k terorismu a jaké sítě je podporovaly, a to jak ve Spojených státech, tak ve světě. Stále nejsou známa data narození dvanácti z devatenácti potenciálních útočníků¹⁸⁴ z 11. září. Dokonce není jisté, zda teroristická skupina zvaná Al-Káida skutečně existuje v té podobě, jak je všeobecně chápána.¹⁸⁵ Přitom Al-Káida není ani tak základnou v tradičním vojenském významu, jako spíše databází spojující přívržence džihádu, kteří již všude na světě pracují s internetem.¹⁸⁶ Má svůj původ ve studené válce. Vyvinula se v pozdních osmdesátých letech během boje proti sovětskému vpádu do Afghánistánu, který byl řízen USA, Saúdskou Arábií a evropskými vládami. Na základě funkčních struktur, které z té doby

¹⁸¹ *Lawofwar.org*. What is war. Dostupné z [www: <http://lawofwar.org/introduction.htm#What Is War?>](http://lawofwar.org/introduction.htm#What%20Is%20War?>)

¹⁸² GRAY, John. *Al Kajda: a co to znamená být moderní*. Praha: Mladá fronta, 2005, s. 96.

¹⁸³ SHAPIRO, Ian. *Politika zadržování : staronová strategie proti světovému terorismu*. Praha : Karolinum, 2009, s. 31.

¹⁸⁴ 15 ze Saúdské Arábie, 2 z Arabských emirátů, 1 Egyptan a 1 Libanonec

¹⁸⁵ BAUER, Alain, RAUFER Xavier. *Válka teprve začíná, Scénáře pro 21. století*. Praha: Themis, 2004, s. 49 – 50.

¹⁸⁶ KEPEL, Gilles. *Válka v srdci islámu*. Praha: Karolinum, 2006, s. 12.

zdědila, se stala prvním provozovatelem nekonvenčního válčení, působícím celosvětově.¹⁸⁷ Hlavní podezřelý z teroristických útoků na New York a Washington Usáma bin Ládin je výtvozem americké zahraniční politiky během afghánsko-sovětské války pod patronátem CIA. Je možné, že 11. září bylo příkladem globálně organizovaného odporu vůči moci USA.¹⁸⁸ Ale je možné, že 11. září je pouhý výmysl amerických a izraelských tajných služeb, jistá záminka k rozpoutání ofenzivy, která sleduje cíl jediný, a to zmocnit se ropného bohatství Blízkého východu.¹⁸⁹

Vzhledem ke skutečnosti, že řada informací je často oficiálně držena po dlouhou dobu v tajnosti, lze o podobných úvahách pouze spekulovat. Nicméně v minulosti došlo k řadě odhalení, která vnáší do politiky takové velmoci, jakou představují Spojené státy více světla. Ať již se jedná o válku v Nikaragui¹⁹⁰, operaci Northwoods¹⁹¹, při které mělo mimo jiné dojít k sestřelení prázdného letounu, ze kterého by se vzápětí stalo letadlo se školní výpravou¹⁹², tak v neposlední řadě mučení vězňů na Guantánamu na základě pestré škály vykonstruovaných obvinění. Na základě těchto dnes již dostupných informací lze s jistou dávkou realistického pohledu pochybovat o událostech 11. září, tak jak je Spojené státy dodnes interpretují. Předně, již dva měsíce před útoky byl Usáma bin Ládin, pro Američany „nejhledanější osoba“, hospitalizován v Americké nemocnici v Dubaji. Pokud by americké úřady měly zájem na tom bin Ládina uvěznit před 11. zářím, udělaly by to. Potom by ovšem ztratily záminku k zahájení masivní vojenské operace ve Střední Asii.¹⁹³ Ve dnech, které následovaly po 11. září 2001, kdy bylo zjištěno, že patnáct z devatenácti vzdušných pirátů mělo saúdskou státní příslušnost, sto čtyřicet jiných příslušníků Saúdskoarabského království, z nichž většina patří k vládnoucí rodině, jakož i k rodině Bin Ládina, urychleně opouští Spojené státy, kde žili. Zvláštními letadly jsou repatriováni zpět do Saúdské Arábie. Šetření, jež dva

¹⁸⁷ GRAY, John. *Al Kajda: A co to znamená být moderní*. Praha: Mladá fronta, 2005, s. 82 – 83.

¹⁸⁸ Ibid., s. 94.

¹⁸⁹ KEPEL, Gilles. *Válka v srdci islámu*. Praha: Karolinum, 2006, s. 111 – 112.

¹⁹⁰ Nikaragua se v osmdesátých letech stala předmětem amerického násilného útoku, při němž přišlo o život desítky tisíc lidí. Světový tribunál v roce 1986 odsoudil USA za nezákonné použití síly, načež USA vetovala rezoluci Rady bezpečnosti, vyzývající všechny státy k dodržování mezinárodního práva; CHOMSKY, Noam. *II. 9*. New York: Seven Stories Press, 2002, s. 20.

¹⁹¹ CIA chtěla organizovat teroristické útoky na americká města, letadla a občany, které by následně vláda USA připsala komunistické Kubě a tím získala podporu pro svržení Castrova režimu. Projekt se nakonec neuskutečnil

¹⁹² CHOMSKI, Noam. *Hegemonie nebo přežití, Americké tažení za globální nadvládou*. Praha: Mladá fronta, s. 110.

¹⁹³ CHOSSUDOVSKY, Michael. *War and Globalisation. The Truth Behind September 11*. Praha: Global Outlook. 2002, s. 2.

roky poté uskutečnil americký tisk, si položilo otázku, jaké to asi platily výjimky pro lety těchto letadel, když soukromé lety v americkém vzdušném prostoru byly v té době zakázány a k některým ze zmíněných letů do Saúdské Arábie byla povolení údajně vydána již 13. září.¹⁹⁴

Mnohé otázky přináší též očitá svědectví událostí 11. září, zejména potom za jakých okolností a zda vůbec došlo k únosu čtyř letadel a řízené vniknutí dvou z nich do věži Světového obchodního centra a zejména otázka, jak mohl únosce - pilot začátečník - provést tak náročný manévru. Nezřítla se ovšem jen „dvojčata“. Na Manhattanu 11. září 2001 spadl ještě třetí mrakodrap. Čtyřicet sedm pater vysoká sedmá věž Světového obchodního centra. Nenarazilo do ní žádné letadlo, přesto spadla k zemi úplně stejně jako stavba určená k demolici po odpálení nainstalované trhaviny. Faktem je, že v mrakodrapu úřadovaly složky, které měly teroristickým útokům zabránit. Místní oddělení FBI, tajných služeb a pohotovostní štáb. Je možné, že tu ve skutečnosti pracovali ti, kdo útoky na New York plánovali a kdo sem „unesené“ letouny naváděli. Podobné konstrukce přináší i útok prostřednictvím uneseného Boeingu na Pentagon ve Washingtonu. Později při vyšetřování se ukazuje, že vzniklý otvor neodpovídá velikosti Boeingu American airlines 757, navíc se z trosk letadla nic nenašlo. Vše ukazuje na možnost, že do Pentagonu nenarazil Boeing plný cestujících, ale Američany vystřelená raketa.¹⁹⁵

Vlády i veřejné mínění po 11. září 2001 kladou logicky zvýšený důraz na bezpečnost, a to i třeba za cenu určitých omezení svobody. Je však důležité, aby taková opatření byla přiměřená, šetřila podstatu lidských práv a hlavně byla realizována na základě a v rámci práva.¹⁹⁶ Událostí zcela zásadního významu pro svět a stejně tak pro všechny členské státy EU včetně České republiky se stalo zvolení Baracka Obamy do funkce prezidenta USA. 20. ledna 2009 pod křídly nové administrativy doznalo množství postojů Spojených států zásadních změn, jejichž právní dopady jsou ovlivněny právem ozbrojených konfliktů a obecného mezinárodního práva. Pokud jde o bezpečnostní strategii, lze však mnohé vyvozovat z toho, že funkce ministra obrany

¹⁹⁴ KEPEL, Gilles. *Válka v srdci islámu*. Praha: Karolinum, 2006, s. 139.

¹⁹⁵ LINDNER, Tomáš. Respekt. *Jak to bylo doopravdy*. 2010. č. 37. s. 48 – 49. Dostupné z: www.respekt.cz.

¹⁹⁶ ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na mezinárodní terorismus (vybrané otázky)*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita. 2002, s. 210.

byla svěřena Robertu Gatesovi, druhému ministru obrany z administrativy G. W. Bushe.¹⁹⁷

Závěrem lze konstatovat následující skutečnosti, které vyplývají z pojetí práce. Mezinárodněprávní ochrana bezpečnosti civilního letectví je roztržštěná a zcela nevyhovuje podmínkám civilního letectví v atmosféře 21. století. Optimálním řešením by bylo, aby státy vytvořily s konečnou platností univerzálně přijímanou definici terorismu, jejíž součástí by se stal i terorismus v letecké dopravě. Zdá se, že právě neexistence jednotné definice takového fenoménu, jakým je terorismus, hraje podstatnou roli v téměř nulové činnosti mezinárodních organizací, která by směřovala k vytvoření účinného instrumentu na ochranu bezpečnosti civilního letectví.

Další prioritní otázkou z pohledu tohoto tématu, je nevyhraněný přístup států ke sjednocení podmínek použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku. Z pohledu mezinárodního práva nelze akceptovat jednotlivé konkrétní vnitrostátní předpisy, které nerespektují lidská práva. Z pohledu tohoto kontroverzního tématu lze konstatovat, že unifikace mezinárodněprávní úpravy je v tomto ohledu více než žádaná.

Účelem práce bylo mimo jiné přispět k pochopení toho, jaké orgány jsou odpovědné za použití ozbrojené síly vůči dopravním letadlům a taktéž pozice USA jako subjekt mezinárodního práva v kontextu s právními vzorci chování, které jsou ochotny z pozice velmoci zneužít.

¹⁹⁷ EICHLER, Jan. *Mezinárodní bezpečnost v době globalizace*. Praha : Portál, 2009, s. 271-272.

Seznam zkratek

AVSEC	Aviation Security Service - Panel ICAO pro ochranu letectví
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile - Francouzský úřad pro letecké vyšetřování
BIS	Bezpečnostní informační služba ČR
CAA	Civil Aviation Authority - Britský úřad pro civilní letectví
DEPA	Persons of lawful custody – Osoby, které jsou ve výkonu trestu odnětí svobody, nebo které jsou ve vazbě nařízené soudem a jsou pro jejich přepravu zákonné důvody.
DEPU	Deportees – Vyhošťované osoby
EASA	European Aviation Safety Agency - Evropská agentura pro leteckou bezpečnost
ECAC	European Civil Aviation Conference - Evropská konference pro civilní letectví
FAA	Federal Aviation Administration - Úřad pro civilní letectví USA
GIA	Groupe Islamique Armé - Ozbrojené islámské skupiny
IATA	International Air Transport Association - Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization - Mezinárodní organizace pro civilní letectví
INAD	Inadmissible persons – Osoby, kterým byl odmítnut vstup na území státu příslušnými orgány
MORS	Mandatory Occurrence Reporting Scheme
NATO	North Atlantic Treaty Organization – Severoatlantická aliance
NATINADS	NATO Integrate Air Defence System – NATO integrovaný systém protivzdušné obrany
NGA	National Governmental Authority
NMCC	National Movement Coordination Centre - Národní vojenské operační středisko
NORAD	North American Aerospace Defense Command - Severoamerické velitelství protivzdušné obrany
OSN	United Nation Organization – Organizace spojených národů

PAX	Passengers - Cestující
PFLP	Popular Front for Liberation of Palestine - Lidová fronta pro osvobození Palestiny
SIS	Secret Intelligence Service - Britské vojenské výzvědné služby
ÚZSI	Úřad pro zahraniční styky a informace

Seznam použité literatury a pramenů

Použitá literatura:

- BAUER, Alain; RAUFER, Xavier. *Válka teprve začíná : Scénáře pro 21. století*. Vyd.1. Praha : Themis, 2004.
- BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus I.* Praha : Police History, 1999.
- BRZYBOHATÝ, Marian. *Terorismus II.* Praha: Police history, 1999.
- CASSESE, Antonio. *International Criminal Law*. Oxford : Oxford university press, 2003.
- CLARKE, A. Richard. *Strategie války proti terorismu*. Praha: Alfa Publishing, 2005.
- ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd.1. Praha : LexisNexis, 2005.
- DAVID, Vladislav, MALACKA, Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha, Linde Praha, a.s. 2005.
- DAVID, Vladislav. *Pojmové vymezení mezinárodního terorismu*. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005.
- DAVID, Vladislav, SLADKÝ, Pavel, ZBOŘIL, František. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. Praha: Leges, 2008.
- EICHLER, Jan. *Mezinárodní bezpečnost v době globalizace*. Praha: Portál, 2009.
- GRAY, John. *Al Kajda: A co to znamená být moderní*. Praha: Mladá fronta, 2005.
- CHENG, Bin. *The law of international air transport*. New York: Oceana publications, 1962.
- CHOMSKY, Noam. *II. 9*. New York: Seven Stories Press, 2002.
- CHOMSKI, Noam. *Hegemonie nebo přežití, Americké tažení za globální nadvládou*. Praha: Mladá fronta.
- CHOSSUDOVSKY, Michael. *War and Globalisation. The Truth Behind September 11*. Praha: Global Outlook. 2002.

- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009.
- JOYNER N.D. *Aerial Hijacking as an international crime*. New York: Oceana Publications, INC., 1974.
- JUNEK, Vladimír. *Ochrana civilního letectví, Letectví a kosmonautika*, 1978.
- KEPEL, Gilles. *Válka v srdci islámu*. Praha: Karolinum, 2006.
- KREJČÍ, Oskar. *Mezinárodní politika*. Praha: Victoria Publishing, 1997.
- KUPSA, Jiří. *Možnosti aktivních preventivních opatření k omezení hrozby terorismu*. In: BLAHOŽ, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008.
- MALENOVSKÝ, Jiří, DAVID, Vladislav. *Mezinárodněprávní aspekty potlačování mezinárodního terorismu*, Právnická fakulta MU Brno, sv. 46, Brno 1983.
- MUSIL, Jan, KONRÁD, Zdeněk, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2004.
- NAPOLEONI, Loretta. *Terror incorporated*. New York: Seven stories, 2005.
- ONDŘEJ, Jan. *Odzbrojení : prostředek zajištění mezinárodní bezpečnosti*. 2.rozš.vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008.
- PIKNA, Bohumil. *Některé aktuální aspekty a možnosti omezení základních práv v České republice z hlediska ústavního a evropského práva po 11. září 2001*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002.
- PLACHTA, Michael. *The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare*, EJIL, 2001.
- POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ, Jan. *Obecné mezinárodní právo v dokumentech*. Praha : C.H.Beck, 2000.
- POTOČNÝ, Miroslav, ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo veřejné – Zvláštní část*. 5., doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2006.
- SHAPIRO, Ian. *Politika zadržování : staronová strategie proti světovému terorismu*. Praha : Karolinum, 2009.
- SCHLEYOVÁ, Nicole; BUSSEOVÁ, Sabine. *Války USA : Kronika agresivního národa*. Praha : BRÁNA, 2004.

- ŠTURMA, Pavel, NOVÁKOVÁ, Jana, BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní a evropské instrumenty proti terorismu a organizovanému zločinu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2003.
- ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 2. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2003.
- ŠTURMA, Pavel, *Problémy nových mezinárodních smluv proti terorismu: mezi universalismem OSN a regionalismem Rady Evropy*. In: SCHEU, Harald, Christian, *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005.
- ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na mezinárodní terorismus (vybrané otázky)*. In: DANČÁK, Břetislav; ŠIMÍČEK, Vojtěch. *Bezpečnost České republiky: Právní aspekty situace po 11. září 2001*. Brno: Masarykova univerzita, 2002.
- TURNER, James S.G. *Piracy in the air*. Naval War College Review, 1969.
- ULFKOTTE, Udo. *Der Krieg im denkeln*. Frankfurt: Eichborn AG, 2007.
- ULFKOTTE, Udo. *Hrozba terorismu*. Praha: Ikar, 2003.
- VESELÝ, Zdeněk. *Přehled dějin mezinárodních vztahů II : od roku 1914 do počátku 21. století*. Praha : VŠMVV, 2005.

Odborné práce:

- BÍLKOVÁ, Veronika; GRIVNA, Tomáš; HERCZEG, Jiří. *Scénář Renagade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue 11/2008.
- KLÍMA, Richard. *Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového prostoru*. Brno, 2007. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva.
- ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. Slovensko-české medzinárodnoprávne sympóziu, Slovenská spoločnosť pre medzinárodné právo. Bratislava, 2008.

Zákony, mezinárodní úmluvy:

- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Listina základních práv a svobod, vyhlášená předsednictvem České národní rady ze dne 16. 12. 1992 jako součást ústavního pořádku České republiky pod č. 2/1993 Sb., ve znění úst. zák. č. 162/1998 Sb.
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 273/2008 o Policii Sb.
- Úmluva o úpravě letectví (Paříž, 1919)
- Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944)
- Úmluva o volném moři (Ženeva, 1958)
- Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokio, 14. září 1963) č. 102/1984 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haag, 16. prosince 1970) č. 96/1974 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montreal, 23. září 1971) č. 16/1974 Sb.
- Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví přijatou v Montrealu 23. září 1971 (Montreal, 24. února 1988) č. 138/2002 Sb. m. s.

Směrnice a nařízení ES pro oblast letecké dopravy:

- Směrnice Rady 2003/110/ES ze dne 25. listopadu 2003 o pomoci při tranzitu za účelem vyhoštění leteckou cestou

- Směrnice Rady 2004/82/ES ze dne 29. dubna 2004 o povinnosti dopravců předávat údaje o cestujících
- Směrnice Komise 2008/49/ES ze dne 16. dubna 2008, kterou se mění příloha II směrnice EP a Rady 2004/36/ES, pokud jde o provádění prohlídek na odbavovací ploše u letadel, která používají letiště Společenství
- Nařízení EP a Rady č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví
- Nařízení Komise č. 1217/2003 ze dne 4. července 2003, kterým se stanoví společné specifikace pro národní programy kontroly kvality bezpečnosti civilního letectví
- Nařízení Komise č. 622/2003 ze dne 4. dubna 2003, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- Nařízení Komise č. 1546/2006 ze dne 4. října 2006, kterým se mění nařízení (ES) č. 622/2003, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti

Podzákoné právní předpisy:

- Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- Vyhláška MD č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.
- L 17 Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
- L 18 Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

Judikatura:

- Rozhodnutí Spolkového Ústavního soudu č. 23, ze dne 14. února 2006. Bundesverfassungsgericht Judgment of 15. February 2006 – 1 BvR 357/05 – Authorisation to shoot down aircraft in the Aviation Security Act void. http://www.bverfg.de/entscheidungen/rs20060215_1bvr035705.html

Další prameny a internetové zdroje:

- LINDNER, Tomáš. Respekt. *Jak to bylo doopravdy*. 2010. č. 37. www.respekt.cz.
- www.mvcr.cz. Terorismus. http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/rs_atlantic/mvcr/prevence/terorismus/4773.html.
- BRZYBOHATÝ, Marian. *Současný terorismus* http://www.army.cz/avis/vojenske_rozhledy/2002_2/46.htm
- <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article70903.html>
- <http://www.army.cz/nato/nato-8493/>
- <http://www.rotten.com/library/crime/terrorism/terror-tactics/kamikaze-jet-hijacking/>
- www.faa.gov/crimacts
- [http://www.undemocracy.com/S-RES-286\(1970\).pdf](http://www.undemocracy.com/S-RES-286(1970).pdf)
- Dokumenty OSN A/RES/2645/XXV, <http://daccess-dds.ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/349/10/IMG/NR034910.pdf?OpenElement>
- http://cs.wikipedia.org/wiki/%C3%9A_nosy_Dawson's_Field
- http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/uk/2000/uk_confidential/1089694.stm
- Airdisaster.com. Accident database. <http://www.airdisaster.com/cgi-bin/database.cgi>
- <http://www.boeing.estranky.cz/clanky/letecke-katastrofy-v.html>;
<http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=5728>
- www.beck.cz.
- <http://www.caa.co.uk/CAP382>.
- http://en.wikipedia.org/wiki/Domodovo_International_Airport_bombing
- www.osn.com
- www.icao.int
- <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,203478,00.html>
- <http://www.washingtonpost.com/wpdyn/content/article/2009/12/26/AR2009122601150.html>

- Chaos. Letadla v nebezpečí. *MFDNES*.
<http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=533352>
- MFDNES. Chaos na letištích zasáhl i Ruzyni. Dostupné z www:
<<http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=460201>>
- <http://www.e15.cz/nazory/zahranicni-tisk/the-daily-telegraph-stala-priorita>
- <http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nova-kamera-odhali-na-letisti-vystresovaneho-teroristu>
- <http://www.rotten.com/library/crime/terrorism/terror-tactics/kamikaze-jet-hijacking/>
- <http://www.airdisaster.com/cgi-bin/database.cgi>
- *Psp.cz*. FS ČSFR 1990-1992.
http://www.psp.cz/eknih/1990fs/tisky/t1117_00.htm.
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Konspira%C4%8Dn%C3%AD_teorie_o_%C3%BA_toc%C3%ADch_z_11._z%C3%A1%C5%99%C3%AD#Nedostate.C4.8Dn.C3.A1_nebo_pomal.C3.A1_reakce_na_.C3.BA_nosy_letadel
- http://zpravy.idnes.cz/mf-dnes-unesene-letadlo-lze-v-cesku-sestrelit-faj-domaci.asp?c=A070107_220528_domaci_zra
- *Lawofwar.org*. What is war. [http://lawofwar.org/introduction.htm#What Is War?](http://lawofwar.org/introduction.htm#What%20Is%20War?)
- http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/Prehled_narizeni_ES/prehled.htm
- <http://www.flymag.cz/article.php?id=4384>
- <http://killtown.911review.org/>
- <http://fc911.wordpress.com/2011/02/13/dokument-911-press-for-truth/>

Seznam příloh

Příloha č. I

Komparace klíčových dat dostupných CAA od roku 2004 do roku 2009

	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09
Počet ohlášených incidentů					
Vážné	53	56	58	31	44
Podstatné	1,433	1,303	2,161	2,671	3,485
Celkový počet ohlášených incidentů	1,486	1,359	2,219	2,702	3,529
Podávání zpráv					
% civilních leteckých společností ve Velké Británii zapojených do programu	77%	75%	85%	87%	89%
% přepravených cestujících leteckými společnostmi ve Velké Británii zapojených do programu	92%	91%	95%	94%	95%
Kontext					
Počet letů/vážný incident	17,000	16,000	18,000	35,000	24,000
Počet přepravených cestujících v miliónech/vážný incident	2.1	2.0	2.1	4.0	2.8
Pachatelé					
Pachatelé muž/žena	80:20	80:20	75:25	74:26	73:27
Pachatelé cestující sami	25%	24%	18%	17%	13%

Podrobnosti o incidentech					
Násilné incidenty	183 (12%)	142 (10%)	172 (8%)	197 (7%)	240 (7%)
Násilné incidenty vůči posádce	79	64	58	99	106
Faktory					
Alkohol	530 (36%)	479 (35%)	746 (34%)	1,041 (39%)	1,315 (37%)
Alkohol požitý před letem	151	118	172	232	310
Alkohol požitý na palubě poskytnutý posádkou	95	90	124	134	115
Alkohol požitý na palubě z vlastních zásob	154	171	215	282	391
Kouření	562 (38%)	546 (40%)	563 (25%)	643 (24%)	746 (21%)
Kouření na toaletě	430	455	459	564	705

Příloha č. II

Přehled časové posloupnosti letů 11. září 2001

- Let 11 American Airlines (AA 11) Boeing 767 z Bostonu letiště Logan - Los Angeles
- Let 175 United Airlines (UA 175) Boeing 767 z Bostonu letiště Logan - Los Angeles
- Let 77 American Airlines (AA 77) Boeing 757 z Washingtonu D.C. letiště Dulles - Los Angeles
- Let 93 United Airlines (UA 93) Boeing 757 z New Jersey, letiště Newark - San Francisco

Číslo letu	Čas vzletu	Cíl nárazu	Čas nárazu
Let AA 11	07:59	New York City Severní věž WTC	08:46:40
Let UA 175	08:14	New York City Jižní věž WTC	09:03:11
Let AA 77	08:20	Arlington Pentagon	09:37:46
Let UA 93	08:42	Shaksville	10:03:11

English summary

International protection of civil aviation safety (in particular against acts endangering the safety of aviation)

International legal protection of the safety of civil aviation is among the youngest of the legal sector, which is largely due to the specific nature of this human activity. Air transport is still seen as the safest way to carry people across our planet. Every minute they are in the air thousands of civilian aircraft flying by. Most of them reaches their goal without problems. But there are moments, when the crew and passengers of the aircraft get into a situation that can end tragically.

It can be argued that the existence of conventions of the International Civil Aviation Organization (ICAO) governing the issues of illegal interference against civil air transport to avoid direct and acceptable universal definition, which would establish aspects of public international law in the context of combating air terrorism. Several international treaties concerning the illegal activities directed against international civil aviation, e.g. Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft of 1963, Convention for the Suppression of unlawful seizure of aircraft of 1970, Convention for the Suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation of 1971 and the Protocol on combating unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, Supplementary Convention on the Suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, do not provide sufficient protection.

The focus of work in the first chapter is the civil air transport and its vulnerability. Vulnerability in the form of action, which fundamentally threaten the safety of civil aviation. Civil air transport is, due to its nature, be regarded as prestigious area and there is no dispute that all the attacks against her, causing the publicity in the international scale. The composition of the passengers is multinational, any incident against civilian aircraft thus arresting the attention of many foreign governments. There are a number of factors that a civil aircraft in the leading positions of an easy subject for blackmail or as means of targeted attack. Part of the first chapter is for obvious reasons, also a summary of the preventive security measures in connection with acts of unlawful interference against air transport.

In connection with the terrorist attacks of 11. September 2001 in New York and Washington, it was necessary to incorporate into the thesis also the second part of the area on the right of a sovereign State, use any of the armed forces against the civilian aircraft which is in its airspace. Central to this chapter became the adjustment of the rights and obligations of States in the event of a threat to State security and the subsequent attack on the civilian population for the use of unconventional weapons – civilian aircraft.

The purpose of this thesis is to assess the basic international conventions and their application to specific cases of unlawful acts against civil air transport, and further the issue of combating unlawful interference to civil aviation in sovereign State, in emergency situations.

In conclusion, it can be concluded that the international protection of the safety of civil aviation through the available instruments cannot be 100% secure. It is surprising that the international civil air transport is not from the perspective of sovereignty as one of the few human activities sufficiently regulated, on the international level. System of conventions adopted in the context of an increasing number of illegal acts against civil air transport is inadequate. The United Nations Security Council, in light of both the bombing at Lockerbie and the attacks of September 11th, is in essence doing away with the need for international anti-terrorism conventions, such as the Montreal Convention. These anti-terrorist conventions are meant to foster cooperation between states in matters regarding acts of international state-sponsored terrorism.

Governments and public opinion after September the 11th are logically increased emphasis on safety, and that even at the cost of certain restrictions on freedom. However, it is important, that such measures were appropriate, investigated the nature of human rights and was implemented on the basis of and within the law.

The aim of the dissertation work was inter alia, contribute to the understanding of what the authorities are responsible for the use of the armed forces to civil aircraft, and also position of United States as a body of international law in the context of the legal behaviour formula, which they are prepared to exploit from a position of power.

Klíčová slova: bezpečnost civilního letectví – letecký terorismus – sestřelení
civilního letadla

Key words: the safety of civil aviation – air terrorism – shoot down civil
aircraft

