

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

Mirka Štěpánková

**MEZINÁRODNĚPRÁVNÍ OCHRANA BEZPEČNOSTI
CIVILNÍHO LETECTVÍ**

INTERNATIONAL PROTECTION OF CIVIL
AVIATION SAFETY

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Jan Ondřej, CSc., DSc.

Katedra mezinárodního práva

2013

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 23.7. 2013

Mirka Štěpánková



Velice děkuji panu doc. Ondřejovi za ochotu a vstřícnost projevenou při zpracování této diplomové práce.

Obsah

Úvod.....	1
1. Základní pojmy	2
1.1 Letecké právo a civilní letectví.....	2
1.2 Činy nezákonného zasahování do činnosti civilního letectví.....	8
1.3 Bezpečnost.....	15
1.3.1 Rozdíl mezi security a safety	16
2. Odpovědnost států za ochranu bezpečnosti civilního letectví a základní lidská práva	19
2.1 Vymezení lidských práv majících vztah k bezpečnosti civilního letectví a o jeho ochraně před protiprávními činy	22
2.2 Bezpečnost civilního letectví a právo na lidskou důstojnost a ochranu soukromí	26
2.2.1 Právo na zachování lidské důstojnosti	27
2.2.2 Právo na ochranu soukromí	27
2.3 Právo na ochranu osobních údajů.....	32
2.4 Právo na svobodu pohybu, zdraví, náboženského vyznání	39
2.5 Bezpečnost civilního letectví a právo na život, sestřelení civilního letadla.....	43
Závěr	52
Seznam použité literatury a pramenů	54

Seznam zkratek

CRS	Computer Reservations System – Počítačový rezervační systém
CZP	Cestující, zboží a pošta
DHS	Department of Homeland Security – Ministerstvo vnitřní bezpečnosti USA
ECHR	European Convention on Human Rights - Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod
EPIC	Electronic Privacy Information Center - Centrum pro elektronické osobní údaje USA
EU	European Union - Evropská unie
GDS	Global Distribution System – Globální distribuční systém
ICAO	International Civil Aviation Organisation - Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICCPR	International Covenant on Civil and Political Rights – Mezinárodní pakt o občanských a politických právech
ICJ	International Court of Justice – Mezinárodní soudní dvůr
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development - Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů
PNR	Passenger Name Record – Jmenná evidence cestujících
RB	Rada Bezpečnosti
RE	Rada Evropy
SRA	Security Restricted Area - Vyhrazený bezpečnostní prostor
SARPS	Standarts and Recommended Practices – Standardy a doporučení ICAO
TSA	Transport Security Administratiton - Úřad pro dopravní bezpečnost USA
UDHR	Universal Declaration of Human Rights - Všeobecná deklarace lidských práv
WHO	World Health Organisation – Světová zdravotnická organizace

"Jakákoliv společnost, která se vzdá trochy svobody, aby získala trochu bezpečnosti, si nezaslouží ani jedno a přijde o obojí." (Benjamin Franklin)

Úvod

Miliony lidí po celém světě každý den vstupují do letištních terminálů, jejich veřejných i neveřejných částí a následně na paluby letadel.

Pokud se někdo pokusí o spáchání protiprávního činu proti civilnímu letectví nebo pokud takový čin na letišti nebo v letadle dokonce dokoná, bude mít tento akt s největší pravděpodobností dopad na velké množství osob různých národností.

Podle Preambule Úmluvy o civilním letectví má zajištění bezpečnosti civilního letectví význam pro zachování přátelství mezi národy a bezpečný rozvoj odpovídá zájmům všech států.

Bezpečnostní opatření zaváděná ve jménu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, vycházejí z konkrétních zákonodárství jednotlivých států a dopadají zejména na jednotlivce. Otázkou je, zda nadměrně nezasahují do jejich v minulosti pracně vydobytých základních práv.

Státy mají nelehký úkol najít rozumnou hranici mezi povinností zajistit bezpečnost a účinně čelit protiprávním činům proti civilnímu letectví, zejména teroristickým útokům a povinností chránit demokracii a přitom respektovat a zachovávat lidská práva, která jsou jejím základním znakem. Pokus o analýzu limitů lidských práv, které státy musí respektovat v jejich legitimním boji zejména proti leteckému terorismu jsou také těžištěm mé práce.

Primárně se budu zabývat právem na ochranu soukromí, lidské důstojnosti, a ochranu osobních údajů, dále právem na svobodu pohybu, náboženského vyznání a ochranu zdraví. V závěru se budu zabývat otázkou, zda je možné, a popřípadě za jakých podmínek zasáhnout do kogentními normami mezinárodního práva chráněného práva na život.

1. Základní pojmy

1.1 Letecké právo a civilní letectví

Letecké právo - Aviation Law není v právním systému autonomním odvětvím práva, ale spíše výběrem a seskupením pravidel z různých právních odvětví. Soubor právních norem upravujících právní vztahy v mezinárodním civilním letectví, jež jsou zakotveny v mezinárodních smlouvách uzavíraných svrchovanými státy, popř. se opírají o mezinárodní obyčej, se nazývá mezinárodní letecké právo.¹ Pokud tyto normy upravují vztahy mezi subjekty mezinárodního práva (včetně vztahů v oblasti civilního letectví), pak hovoříme o mezinárodním leteckém právu veřejném. Pokud tyto normy upravují vztahy mezi subjekty soukromého práva (včetně vztahů mezi leteckými podniky a cestujícími, popř. třetími osobami), obsahující mezinárodní prvek, hovoříme o mezinárodním leteckém právu soukromém.²

Primárním pramenem mezinárodního leteckého práva je dodnes Úmluva o mezinárodním civilním letectví - Convention on International Civil Aviation z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“).³ Na základě článku 43 Chicagské úmluvy byla v roce 1944 zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví - International Civil Aviation Organization (dále jen „ICAO“). Jejím úkolem je tvorba mezinárodních norem a pravidel letecké dopravy ve prospěch bezpečnosti, efektivity a pravidelnosti. ICAO plní také funkci prostředníka spolupráce mezi 88 členskými státy ve všech oblastech civilního letectví. Nejvyšším orgánem je Shromáždění ICAO, které tvoří zástupci všech členských států. Výkonným orgánem je Rada ICAO, kterou tvoří zástupci 36 států. Shromáždění se schází minimálně jednou za tři roky, určuje program a směr činnosti organizace a věnuje se otázkám, které nejsou specificky určeny Radě ICAO. Předsedou rady je Roberto Kobeh González, generálním tajemníkem Raymond Benjamin.⁴ K Chicagské úmluvě se váže od počátku 18 příloh, tzv. Annexů, v řadě Annex 1 až

¹ MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. Dostupný z: http://www.google.cz/books?hl=cs&lr=&id=YqaYJ3R0nKQC&oi=fnd&pg=PR1&dq=michael+milde&ots=4mfHnzp6f2&sig=_RcXgHAFONi8UavdfHP-K_vTCc&redir_esc=y

² ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 10. ISBN: 80-86199-95-9.

³ Zákon č. 147/1947 Sb. Dostupný z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=15810&fulltext=147~2F1947&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>

⁴ Dostupný z: <http://www.osn.cz/system-osn/specializovane-agentury/?i=122>

Annex 18, které definují standardy mezinárodního civilního leteckého provozu. Jedná se o mezinárodní normy a doporučované předpisy (dále jen „SARPS“) schválené Radou ICAO na základě článku 54 Chicagské úmluvy. Hlavní rozdíl mezi standardy a doporučeními je ten, že těmito standardy stanovené požadavky na bezpečnost mezinárodního civilního letectví je nezbytné členskými státy aplikovat, zatímco doporučení týkající se bezpečnosti jsou pouze členskými státem navrhována.⁵ Podle článku 90 Chicagské úmluvy jsou přílohy po schválení Radou předkládány každému smluvnímu státu. Každá příloha nebo její doplněk nabývá platnosti po uplynutí tří měsíců ode dne, kdy byly předloženy smluvním státům, nebo po uplynutí delší doby stanovené Radou, leč by většina smluvních států mezitím oznámila Radě svůj nesouhlas. Rada ihned oznámí všem smluvním státům, jakmile některá příloha nebo její doplněk nabudou platnosti. Přílohy jsou posléze přebírány jednotlivými státy v zákonné formě, tzv. leteckých předpisů. V českém zákonodárství tyto Annexy tvoří letecké předpisy L1 až L18.⁶

- L 1 Způsobilost leteckého personálu civilního letectví – Personnel Licensing
- L 2 Pravidla létání – Rules of the Air
- L 3 Meteorologie – Meteorological Service for International Air Navigation
- L 4 Letecké mapy – Aeronautical Charts
- L 5 Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu – Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
- L 6 Provoz letadel – Operation of Aircraft
- L 7 Poznávací značky letadel – Aircraft Nationality and Registration Marks
- L 8 Předpis o letové způsobilosti letadel - Airworthiness
- L 9 Zjednodušení formalit - Facilitation
- L 10 Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Aeronautical Telecommunications
- L 11 Předpis o letových provozních službách – Air Traffic Services

⁵ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 27. ISBN: 80-86199-95-9.

⁶ Dostupné z:

http://cs.wikipedia.org/wiki/Mezin%C3%A1rodn%C3%AD_organizace_pro_civiln%C3%AD_letectv%C3%AD

- L 12 Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví – Search and Rescue
- L 13 Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů – Aircraft Accident and Incident Investigation
- L 14 Letiště - Aerodromes
- L 15 Předpis o letecké informační službě – Aeronautical Information Services
- L 16 Ochrana životního prostředí – Environmental Protection
- L 17 Bezpečnost - Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy - Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference
- L 18 Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

ICAO v roce 2006 vytvořilo jednotné požadavky na systém řízení bezpečnosti – Safety Management System, závazné pro všechny členské státy ICAO. Tyto požadavky byly publikovány v dokumentu Doc. 9859 Safety Management Manual, který je základem pro budoucí Annex 19.⁷

Příloha L17⁸ je základním předpisem pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Poprvé byla zpracována v roce 1974. Příloha 17 uvádí, že cílem ochrany civilního letectví před protiprávními činy ochrana bezpečnosti cestujících, posádek, pozemního personálu a ostatní veřejnosti.

Pro řešení nejrůznějších právních otázek týkajících se činnosti civilního letectví je velmi důležitá definice letadla.

Letadlo je podle L 17 „zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“⁹ Podle článku 8 Chicagské úmluvy není žádné bezpilotní letadlo způsobilé létat bez pilota nad územím smluvního státu, aniž by k tomu mělo zvláštní povolení. Hlava III. Chicagské úmluvy upravuje tzv. státní příslušnost letadel. Letadlo může být zapsáno do rejstříku pouze

⁷ PLOCH, Jindřich; ŽIHLA, Zdeněk. Úloha katedry letecké dopravy VŠO v Praze při realizaci národního znalostního centra pro oblast Security v letecké dopravě. In: ZÝKA, J.; ŽIHLA, Z.: *Ochrana civilní letecké dopravy (Airport transport security) 2012, 1. mezinárodní vědecká konference, sborník příspěvků, 20. - 21. listopadu 2012, Praha, Česká republika*. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s., 2012, s. 90. ISBN: 978-80-86841-40-3.

⁸ Dostupné z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

⁹ Dtto pozn. č. 8

jednoho států.

Prvním mezinárodním dokumentem upravujícím právní klasifikaci letadel byla Úmluva o úpravě letectví - Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation z roku 1919 (dále jen „Pařížská úmluva“).¹⁰ Její článek 30 dělil letadla na státní a soukromá. Článek 3 Chicagské úmluvy rozlišuje mezi letadly státními a letadly civilními. Státní letadla definuje jako letadla používaná pro účely vojenské, celní a policejní, na tato letadla se ustanovení Úmluvy nevztahují.¹¹

Protože je mezinárodní letecké právo součástí obecného mezinárodního práva veřejného, oblast mezinárodněprávní regulace civilního letectví ovlivňují obecně uznané principy současného mezinárodního práva. Nacházíme je především v článku 2, bodě 1, 2, 3, 4 a 7 Charty¹² Organizace spojených národů (dále jen „OSN“). Patří mezi ně princip svrchované rovnosti všech států, princip poctivého plnění mezinárodněprávních závazků, princip řešení mezinárodních sporů pokojnými prostředky, princip zřeknutí se v mezinárodních stycích hrozby silou nebo použití síly proti územní celistvosti nebo politické nezávislosti kteréhokoliv státu, jakož i jiným způsobem a princip nevměšování se do věcí, které podstatně patří do vnitřní pravomoci kteréhokoliv státu.

Historicky se vyvinuly i základní principy leteckého práva. Jsou jimi princip respektování suverenity státu nad jeho vzdušným prostorem, princip zajištění bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy a princip svobody létání v mezinárodním vzdušném prostoru.¹³ Vzdušným prostorem, který je součástí státního území, se rozumí prostor nad suchozemským územím a vnitřními i pobřežními vodami států, končí na okraji spodní hranice kosmického prostoru, což je asi 100 km od povrchu Země.¹⁴

Nestátní - civilní letectví představuje jednu ze dvou hlavních kategorií létání, dalo by se dále rozdělit na letectví soukromé a obchodní. Podstatou civilního letectví je

¹⁰ Zákon č. 35/1924 Sb. Dostupné z: <http://www.marecek.cz/storage/umluvalet%201919.pdf>

¹¹ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 153. ISBN: 80-86199-95-9.

¹² Charta Organizace spojených národů a Statut mezinárodního soudního dvora, Informační ústředí OSN v Praze, 1973.

¹³ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 18-24. ISBN: 80-86199-95-9.

¹⁴ POTOČNÝ, Miroslav. *Mezinárodní právo veřejné, zvláštní část*. 2. doplněné vydání. Praha: C.H. Beck, 1999, s. 93. ISBN: 80-7179-188-1.

mezinárodní a vnitrostátní přeprava osob, zboží a pošty. Protože již od zhruba poloviny 20. století letadla přelétávají hranice států, jedná se především o dopravu mezinárodní.

Jakmile první letadla pronikla do vzdušných prostorů jiných států, vznikla potřeba zajistit ochranu vzdušného prostoru suverénních států a zajištění jejich bezpečnosti a ochrany před vnějšími zásahy a vytváření podmínek pro dobrý rozvoj mezinárodní letecké dopravy.¹⁵

V Pařížské úmluvě byl princip suverenity nad vzdušným prostorem vyjádřen v jejím článku 1. Také podle článku 1 Chicagské úmluvy smluvní státy uznávají úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím každého státu. Pro státní letadla platí, že žádné letadlo nesmí vletnout do jakékoli letové hladiny vzdušného prostoru cizího státu bez povolení, souhlasu nebo jen tolerance. Potřeba autorizace ovšem existuje stejně pro civilní letadla smluvních států používaná k pravidelné dopravě cestujících, zamýšlejících vletnout do vzdušného prostoru jiných států, ať členů Úmluvy a nebo ne. Článek 1 tedy nedovoluje letadlům registrovaným v cizích státech vletnout bez povolení do vzdušného prostoru jiných států, ale články 25 a 26 tuto možnost předvídají. Jejich obsahem je pomoc letadlu registrovanému v cizím státu ocitнувšímu se v tísni na jeho území a vyšetřováním vážných leteckých havárií letadla smluvního státu na území jiného smluvního státu. O nepovoleném vletu se hovoří také v článku 9 c) v souvislosti se zakázanými oblastmi.¹⁶

Letadla přelétávající území cizího státu podléhají výlučně jurisdikci územního státu, ovšem obvykle jen pokud jde o skutečnosti, které se svými důsledky projevují na zemi. Při přistání na cizím území již cizí letadla podléhají jurisdikci územního státu plně. Souhlas k přeletu a přistání týkající se pravidelné mezinárodní dopravy dává stát buď jednotlivě, nebo pro všechny přelety a přistání všeobecně na základě dvoustranné nebo vícestranné mezinárodní smlouvy, obvykle za podmínky vzájemnosti.¹⁷

Letadla, která nejsou používána k pravidelným mezinárodním leteckým dopravním službám smí přelétávat nebo přistávat na území smluvních států bez k tomu

¹⁵ ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN: 978-80-7179-728-9.

¹⁶ CHENG, Bing. *The Law of international air transport*. London: Stevens and Sons, 1962, s.112. ISBN: 978-0420354808.

¹⁷ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 151-152. ISBN: 978-80-7400-398-1.

předem obdrženého svolení.

Pravidelná i nepravidelná mezinárodní civilní letecká doprava se provádí především za účelem přepravy cestujících, zboží a pošty (dále jen „CZP“) za úplatu, což znamená, že má komerční (obchodní) povahu. Pravidelné lety se uskutečňují pouze jako lety obchodní. Mezinárodní lety neobchodní povahy se uskutečňují v mnohem menším rozsahu, jsou nepravidelné povahy. Zahrnují například oficiální návštěvy státních činitelů, lety privátních letadel, lety sportovní, prázdné přelety letadel běžně používaných k přepravě cestujících, atd.¹⁸ Pro smluvně upravovanou pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu se vyvinul termín pět tzv. svobod vzduchu (leteckých svobod). Na základě praktických zkušeností z vedení linek a přípojů mezi nimi vznikly ještě pojmy 6. - 9. svoboda. Jde pouze o jejich alternativy, které se v praxi vyskytují – tzv. kvazisvobody, odborné technické termíny, ne právní pojmy, kterých se ale hojně používá nejen při jednáních o dohodách ale i při sporech.¹⁹ Označují formy oprávnění, které v rámci smlouvy (letecké dohody na vládní úrovni) poskytuje jedna smluvní strana druhé. Nicméně strany si většinou oprávnění poskytují navzájem.²⁰

- 1. Svoboda: Právo přeletu cizího teritoria bez přistání na tomto cizím teritoriu. Např. letadlo kanadské společnosti z Toronto do Mexico City, přelétávající území USA
- 2. Svoboda: Právo přistávat na cizím teritoriu z jiných než obchodních důvodů zejména z důvodu doplnění paliva nebo tzv. technického přistání. Např. letadlo kanadské společnosti z Toronto do Mexico City, tankující palivo v USA.
- 3. Svoboda: Právo letu a přepravy nákladu z vlastního teritoria do cizího teritoria. Např. letadlo kanadské společnosti na lince Toronto – Chicago.
- 4. Svoboda: Právo letu a přepravy nákladu z cizího státu do vlastního státu. Např. letadlo americké společnosti na lince Toronto – Chicago.
- 5. Svoboda: Právo letu a přepravy z jednoho cizího státu do jiného cizího státu a návazný let do domovského státu. Např. letadlo katarské společnosti na lince

¹⁸ ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 117. ISBN: 80-86199-95-9.

¹⁹ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: GALILEO CEE Service ČR s. r. o., 2007, s. 40. ISBN: 978-80-239-9206-9.

²⁰ HOLBA, Karel; JANKŮ, Pavel. *Letecká legislativa*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze o. p. s., 2009, s. 45-47. ISBN: 978-80-86841-11-3.

Bangkok - Kuala Lumpur – Doha.

- 6. Svoboda: Právo provádět přepravy cestujících, zboží a pošty mezi třetími zeměmi se zastávkou v domovském státu. Např. letadlo egyptské společnosti na lince Dubai - Cairo – Paris.
- 7. Svoboda: Právo provádět přepravy CZP z jednoho cizího státu do jiného cizího státu s vynecháním území státu, v němž je letadlo registrováno. Např. letadlo italské společnosti na lince Kuala Lumpur – Jakarta.
- 8. Svoboda: Konsekutivní kabotáž - dopravce přepravuje CZP uvnitř jednoho cizího státu v rámci letu z/do domovského státu. Např. letadlo kanadské společnosti na lince Chicago - New York – Toronto.
- 9. Svoboda: Právo čisté kabotáže, kdy dopravce přepravuje CZP uvnitř jednoho cizího státu, přičemž domovský stát není zapojen. Např. letadlo italské společnosti na lince Beijing – Shanghai.²¹

Tyto svobody, které jsou vlastně výjimkou předvídanou v článku 6 Chicagské úmluvy, jsou upravené v Dohodě o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb - International Air Services Transit Agreement z roku 1944 (tzv. Dohoda o 2 svobodách)²² a Mezinárodní dohodě o letecké dopravě - International Air Transport Agreement z roku 1944 (tzv. Dohoda o pěti svobodách – přepravních právech).²³ Poválečná praxe potvrdila, že bilaterální právní úprava prostřednictvím dohod o leteckých službách se stala převažující metodou úpravy komerčních svobod vzduchu. Tento systém je aplikován na pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu, zatímco nepravidelná doprava prostřednictvím charterových letů má volnější režim.²⁴

Ochrana vzdušného prostoru je součástí ochrany území státu, slouží k zajištění safety a security letu, dodržování leteckých předpisů a života a majetku na zemi.

1.2 Činy nezákonného zasahování do činnosti civilního letectví

Množina s názvem činy nezákonného zasahování do civilního letectví - Acts of

²¹ Dostupný z: http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air

²² Dostupný z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss06034&cd=77&typ=r>

²³ Dostupný z: <http://cil.nus.edu.sg/1944/1944-international-air-transport-agreement/>

²⁴ KLÚČKA, Ján. *Mezinárodní právo veřejné. Všeobecná a osobitná část.* 2. Vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2011, s. ISBN: 978-80-80784-14-0.

Unlawful Interference obsahuje různé protiprávní činy.

Hlava I. předpisu L17²⁵ definuje protiprávní činy jako „činy nebo pokusy o činy ohrožující bezpečnost civilního letectví, které zahrnují, ale neomezují se na

- protiprávní zmocnění se letadla,
- zničení letadla v provozu,
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letišti nebo do prostoru leteckých zařízení,
- držení zbraně, nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla, nebo na letišti,
- použití letadla v provozu za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo životního prostředí,
- takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.“

Protiprávní činy v civilním letectví mají nepříznivý vliv na bezpečnost a efektivitu mezinárodní letecké dopravy a ohrožují životy cestujících a posádek nasazených v letecké dopravě. Ohrožují nejen životy cestujících a posádek ve vzduchu, ale i tisíce nevinných lidí na zemi. Výraz „nezákonný čin“ je, často neprávem, zaměňován s výrazem „teroristický útok“. Právnícká komunita bohužel zatím nemá ustálenou definici terorismu. Ačkoli většina protiprávních činů v mezinárodním civilním letectví je politicky motivována a jako takové mohou být považovány za teroristické činnosti, identifikovat všechny protiprávní činy jako teroristické útoky by znamenalo ignorovat trestné činy spáchané bez motivu šílenými nebo sebevraždnými atentátníky nebo akty, které nemusí nutně zahrnovat násilí.²⁶

Terorismus zahrnuje celou řadu protiprávních násilných jednání různých subjektů

²⁵ Dostupný z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

²⁶ YOUNG, Barbara Elisabeth. *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*. Air & space law 2003, svazek 28, číslo 1, s. 2. Dostupný z: <http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>

rozdílných právních řádů. Současná situace v mezinárodních vztazích si vynutila, aby ze stále širšího okruhu teroristických činů se vydělily ty, které se nedotýkají jen státních zájmů. Tak se vedle termínu terorismus vytvořil pojem mezinárodní terorismus - tedy takový, který obsahuje mezinárodní prvek.

Právní aspekty mezinárodního terorismu pokrývají celou řadu problémů – otázky mezinárodní spolupráce při potírání mezinárodní zločinnosti včetně otázky vydávání pachatelů těchto činů, pojetí mezinárodního práva trestního, související otázky ochrany lidských práv či odpovědnosti států.

Rozlišujeme mezi dvěmi základními druhy mezinárodního terorismu:

- Státní terorismus je takový, který může být organizován nebo páčán pouze orgánem státu, což znamená, že státy se uchylují k násilí buď prostřednictvím svých orgánů nebo k aktům násilí podněcují jednotlivce nebo skupiny jednotlivců nebo jejich násilné jednání kontrolují. Podstatným rysem je akt násilí přičitatelný státu jako subjektu mezinárodního práva, jenž za něj nese mezinárodní odpovědnost.
- Terorismus s mezinárodním prvkem, nadnárodní neboli mezinárodní v užším slova smyslu, bývá páčán soukromými osobami či skupinami osob bez jakéhokoli podnětu státu a je namířen zpravidla proti jinému státu, pokud obsahuje mezinárodní prvek.²⁷

Za chování fyzických ani právnických osob, pokud nejednají jako orgány státu, byť i pouze jako orgány de facto, nenese stát odpovědnost, byla-li v důsledku jejich chování jinému státu způsobena nějaká újma.²⁸ Pokud násilný akt spáchají jednotlivci nebo skupiny jednotlivců, pak je takový akt přičitatelný jen jednotlivcům a jedná se o porušení vnitrostátního trestního práva. Ovšem je-li jednatel v postavení státního orgánu, může porušit i normu mezinárodního práva a dopustit se tak zločinu podle mezinárodního práva. Cizímu státu újmu působící chování soukromých osob vyvolá protiprávnost chování státu v tom smyslu, že adekvátně nepostihl pachatele, kteří přes

²⁷ ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 3. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 95. ISBN: 978-80-7400-318-9.

²⁸ ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 600. ISBN: 978-80-7179-728-9.

veškerá preventivní opatření ze strany státu inkriminované činy spáchali.²⁹

Znaky mezinárodního terorismu jsou:

- Mezinárodní prvek
- Násilí nebo hrozba jeho použití namířená proti civilnímu obyvatelstvu
- Protiprávnost takového násilí
- Vyvolání strachu
- Publicita³⁰

Cílem útoku bývá zpravidla také donucení státu (ne však vždy – příkladem toho jsou úmluvy zajišťující bezpečnosti civilního letectví), aby něco učinil nebo se zdržel určitého chování.³¹

Problém terorismu má hlediska bezpečnostní i právní, ale vychází obvykle z politických příčin.³²

Terorismus, který ohrožuje celý svět v dnešní době, proti kterému bojujeme a snažíme se mu předcházet, se začal vyvíjet koncem 60. let minulého století. Nejoblíbenějšími terči v té době se staly dopravní prostředky, zvláště pak letadla. Mezi lety 1968 – 1977 došlo k 414 únosům letadel, pro které se vžil název letecké pirátství – hijacking – skyjacking. Jako příklad může sloužit společný únos pěti letadel na linkách do New Yorku spojený s masovým držením rukojmí v roce 1970 palestinskými partyzány.³³

Letecký terorismus v této době se spojuje především s teroristy z oblasti středního východu a s politickými a náboženskými motivy. Tito teroristé se brzy přestali orientovat pouze na únosy letadel a zavedli zcela nové typy útoků, především používání výbušnin, útoky na letadla na zemi, útoky na samotná letiště a dokonce i útoky s pomocí letadel. Při těchto útocích se již ani mnohdy nepokoušejí uniknout a v někdy jsou

²⁹ ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 601. ISBN: 978-80-7179-728-9

³⁰ DAVID, Vladislav. Pojmové vymezení mezinárodního terorismu. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005, s. 176-188. ISBN: 978-80-889-67-6.

³¹ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 81 - 82. ISBN: 978-80-7400-398-1.

³² DAVID, Vladislav. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 378. ISBN: 978-80-87212-86-8.

³³ BÍNA, Ladislav; Žihla, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vydání. Brno: CERM, 2011, s. 21 - 22. ISBN: 978-80-7204-707-9.

dokonce ochotni obětovat svůj život, čímž se zrodila nová velmi nebezpečná forma terorismu, tzv. sebevražedný terorismus, kterému není snadné čelit.³⁴

V zájmu účinného potírání takovéto kriminality, která přesahuje státní hranice a vztahuje se k bezpečnosti civilního letectví, státy převzaly některé speciální povinnosti k spolupráci mezinárodními úmluvami o potírání únosů letadel.³⁵

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě civilních letadel - The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft z roku 1963 (dále jen „Tokijská úmluva“)³⁶ ve svém článku 1 uvádí, že se vztahuje na „činy trestné podle trestního zákona a činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými činy či nikoli, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla.“ Článek 11 upravuje protiprávní zmocnění se letadla.

Tokijská úmluva se tedy týká činů, které by mohly ohrozit bezpečnost letadla nebo osob a zboží v letadle nebo které narušují pořádek a disciplínu v letadle.

Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel - The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft z roku 1970 (dále jen „Haagská úmluva“)³⁷ vymezuje trestné činy ve svém článku 1. Haagská úmluva stanovila, že v případě únosu letadla má trestní příslušnost stát, kterému patří letadlo, stát, kde letadlo přistálo, a stát, do něž se uchýlili únosci. Úmluva nepředepisuje vydání, nýbrž pouze stanoví, že se trestný čin únosu pokládá za opravňující k vydání osoby v souladu se smlouvami o vydávání osob, které uzavřely smluvní strany.

Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví - The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of

³⁴ RAK, Jakub. *Metody a druhy preventivních opatření v oblasti problematiky terorismu v letecké dopravě*. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, s. 11. Bakalářská práce.

³⁵ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 78. ISBN: 978-80-7400-398-1.

³⁶ Vyhl. FMZV č. 102/1984 Sb. Úmluva vstoupila v platnost pro ČSSR na základě přístupu dne 23.5.1984. Dostupný z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=36322&fulltext=102~2F1984&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>

³⁷ Vyhl. FMZV č. 96/1974 Sb. Úmluva vstoupila v platnost pro ČSSR dne 6.5.1972. Dostupný z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=32779&fulltext=96~2F1974&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>

Civil Aviation z roku 1971 (dále jen „Montrealská úmluva“)³⁸ upravuje trestné činy v článku 1 a článku 1 bis. Montrealská úmluva zahrnuje násilné činy v letadle, zničení nebo vnášení zařízení nebo látek, které by mohly zabránit způsobilosti letadla k letu, a poškození navigačních zařízení. Smluvní strany se zavazují, že za tyto činy budou udělovat přísné tresty. Trestní jurisdikci mají: stát, kde letadlo přistálo, stát registrace letadla a stát, na jehož území se uchýlili pachatelé. Pokud by stát podezřelé osoby nevydal, je povinen je předat vlastnímu příslušnému orgánu k trestnímu stíhání.³⁹

Shrňme-li, Tokijská úmluva nevytvořila definici trestného činu únosu letadla nebo činů proti bezpečnosti civilního letectví, zavazuje jen strany učinit určitá opatření po spáchání jakéhokoliv činu, který určitým způsobem zasahuje do provozu nebo pořádku při letecké dopravě.

Haagská úmluva jasně hovoří o protiprávním zmocnění se letadla. Jeho podstatou je násilné protiprávní převzetí kontroly nad letadlem.⁴⁰

Montrealská úmluva rozšířila okruh protiprávních činů, pokus o spáchání některého z uvedených činů a spolupachatelství jsou rovněž trestné.⁴¹

Tokijská, Haagská i Montrealská úmluva se aplikují jen v případech kdy letadlo letí nad územím jiného státu než je stát registrace letadla.

Později byl přijat další dokument, doplňující Montrealskou úmluvu tak, že rozšiřuje působnost jejích ustanovení i na další teroristické činy spáchané na mezinárodních letištích. Protokol o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation z roku 1988 (dále jen „Protokol k Montrealské úmluvě“).⁴² Protokol k Montrealské úmluvě se vztahuje na teroristické útoky proti osobám spáchané přímo na veřejně přístupných částech letiště. Příkladem může být útok na letiště Domodědovo v Moskvě v roce 2001.

³⁸ Vyhl. FMZV č. 16/1974 Sb. Úmluva vstoupila v platnost pro ČSSR dne 9.9.1973. Dostupný z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=32609&fulltext=16~2F1974&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>

³⁹ TÜRK, Danilo. *Základy mezinárodního práva*. 1. vydání. Beroun: Eva Rozkotová, 2010, s. 354-355. ISBN: 978-80-904209-9-1.

⁴⁰ DAVID Vladislav; MALACKA Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde Praha, a.s., 2005, s. 83-84. ISBN: 80-7201-524-9.

⁴¹ DAVID Vladislav; MALACKA Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde Praha, a.s., 2005, s. 87-88. ISBN 80-7201-524-9.

⁴² Úmluva č. 138/2002 Sb. m. s. Dostupný z: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv7.pdf>

V roce 2001, v souvislosti s teroristickými útoky z 11. září přijalo 33. Valné shromáždění ICAO rezoluci A33-1,⁴³ kterým byl dán pokyn radě a generálnímu sekretariátu, aby začali řešit nově vznikající hrozby pro civilní letectví a přezkoumali stávající úmluvy o ochraně civilního letectví před protiprávními činy, zda těmto novým hrozbám vyhovují.⁴⁴

Na konferenci, která se konala ve dnech 30. srpna až 10. září 2010 v Pekingu na základě rozhodnutí Rady ICAO ze dne 30. října 2009 byla v roce 2010 přijata Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím - The Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (dále jen „Pekingská úmluva“), která nahrazuje Montrealskou úmluvu i Protokol k ní a Protokol doplňující úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagskou úmluvu) - The Supplementary Protocol to the 1970 Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (nové instrumenty jsou také označovány jako Beijing Convention and Protocol).

Tyto mezinárodní smlouvy zakotvují nové hrozby jako např. použití civilního letadla jako zbraně, použití civilního letadla k protiprávnímu rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek a použití takových látek při útoku na civilní letadlo a ustanovení o stíhání organizátorů či návodců ke spáchání trestného činu.⁴⁵

Trestný čin braní rukojmí je vymezen také v článku 1 Mezinárodní úmluvy proti braní rukojmí - The International Convention against the Taking of Hostages, která byla přijata v New Yorku v roce 1979.⁴⁶

Dokumentem OSN vztahujícím se k potírání mezinárodního terorismu je v roce 1994 přijatá rezoluce č. 49/60, jejíž součástí je Deklarace o opatřeních za účelem odstranění mezinárodního terorismu - Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism.⁴⁷ V roce 1996 byl ustanoven ad hoc výbor který přijal v roce

⁴³ Dostupný z: http://legacy.icao.int/icao/en/assembl/a33/resolutions_a33.pdf

⁴⁴ Icao journal č. 1, Volume 66, 2011, s. 14. Dostupný z: http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/6601_en.pdf

⁴⁵ Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol doplňující Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. Dostupný z:

<http://www.senat.cz/xqw/webdav/pssenat/original/63869/53943>

⁴⁶ Vyhl. FMZV č. 36/1988 Sb. Úmluva vstoupila v platnost pro ČSSR na základě přístupu dne 26.2.1988.

⁴⁷ Dostupný z: <http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm>

1997 Mezinárodní úmluvu o potlačování teroristických bombových útoků - International Convention for the Suppression of Terrorist Bombing.⁴⁸ V jejím článku 2 je vymezeno, jaká osoba může spáchat trestný čin.

V roce 2006 přijalo Valné shromáždění rezolucí č. 60/288⁴⁹ Globální protiteroristickou strategii, která obsahuje různá opatření boje proti terorismu.

Na regionální úrovni v rámci Rady Evropy (dále jen „RE“) je důležitá Evropská Úmluva o potlačování terorismu – European Convention on the suppression of terrorism přijatá ve Štrasburku v roce 1976.⁵⁰ Úmluva obsahuje seznam protiprávních činů – mezi nimi i únosy letadel a protiprávní činy s použitím bomb. V roce 2005 byla v rámci RE přijata také Úmluva o prevenci terorismu - Convention on the Prevention of Terrorism.⁵¹

1.3 Bezpečnost

Princip zajištění bezpečnosti mezinárodního civilního letectví patří mezi základní principy mezinárodního leteckého práva, protože úloha civilního letectví v mezinárodní dopravě je stále významnější, provoz na mezinárodních leteckých linkách stále frekventovanější a letecká technika stále dokonalejší.⁵²

Na otázku, jak mezinárodní právo chrání bezpečnost civilního letectví nalezneme základní odpověď v Chicagské úmluvě. V širším slova smyslu v Preambuli úmluvy, kde je uvedeno, že bezpečný vývoj mezinárodního civilního letectví může přispět k vytvoření a zachování přátelství mezi národy, kdežto jeho zneužití může ohrozit obecnou bezpečnost. V užším slova smyslu např. v jejím článku 9, který povoluje státu zakázat létání nad celým jeho vzdušným prostorem nebo jeho částmi např. z důvodu veřejné bezpečnosti.

Trend vývoje mezinárodního společenství 20. století směřuje k posilování mezinárodní ochrany lidských práv. Mluví se o bezpečnosti jednotlivců, která je

⁴⁸ Sdělení MZV č. 80/2001 Sb. m. s. Úmluva vstoupila v platnost pro ČR dne 23.5.2001.

⁴⁹ Dostupný z:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/504/88/PDF/N0550488.pdf?OpenElement>

⁵⁰ Dostupný z: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/090.htm>

⁵¹ Dostupný z: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/196.htm>

⁵² ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005, s. 22. ISBN: 80-86199-95-9.

součástí globální mezinárodní bezpečnosti.⁵³

1.3.1 Rozdíl mezi security a safety

Bezpečnostní politika letecké dopravy se člení na leteckou safety – Aviation Safety (dále jen „Safety“), která je orientovaná na zajištění provozní bezpečnosti letového provozu v oblasti právní, organizační, technické a provozní a leteckou security – Aviation Security (dále jen „Security“), která znamená vytváření a realizaci ochrany civilního letectví před protiprávními činy, které ohrožují jeho bezpečnost.⁵⁴ Jedná se o dva samostatné, a zároveň i vzájemně spojené pojmy.

Pojmy security a safety v Chicagské úmluvě řešila teorie v souvislosti s článkem 37, který ukládá smluvním státům spolupracovat k dosažení co možná nejvyšší jednotnosti v normách, které mohou zdokonalit létání. Po určité počáteční diskuzi se došlo k tomu, že bezpečnost ve smyslu safety v článku 37 v sobě rovněž obsahuje bezpečnost ve smyslu security. Pro vyloučení pochybností - safety opatření jsou přijímána, aby se zabránilo nehodám, zatímco security opatření mají zabránit úmyslným protiprávním činům. Lze říci, že security tvoří část safety. Pokud dojde k narušení security, automaticky to znamená, že bude ohrožena i safety letadla.⁵⁵

Safety lze chápat jako soubor opatření proti lidským chybám, zpravidla neúmyslnému jednání z nevědomosti nebo opomenutí pracovních povinností, chybějícím nebo nedokonale nastaveným provozním postupům, selhání techniky, či vlivu vyšší moci.

„Safety je souborem opatření proti lidským chybám, zpravidla neúmyslnému jednání z nevědomosti nebo opomenutí pracovních povinností, chybějícím nebo nedokonale nastaveným provozním postupům, selhání techniky či vlivu vyšší moci. Safety zahrnuje pravidla bezpečnosti, cíle, odpovědnosti, řízení rizik, řízení změn, zajišťování a propagaci v oblastech:

⁵³ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo soukromé, veřejné, obchodní*. 3. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 216. ISBN: 978-80-7380-181-6.

⁵⁴ BÍNA, Ladislav; Žihla, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vydání. Brno: CERM, 2011, s. 3. ISBN: 978-80-7204-707-9.

⁵⁵ YOUNG, Barbara Elisabeth. *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*. Air & space law. 2003, svazek 28, číslo 1. Dostupný z: <http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>

- *Konstrukce letiště - soulad letištních drah, odbavovacích ploch a letiště jako celku s technickými předpisy,*
- *postupů pro pozemní provoz letadel, snižování rizika jejich střetu s jiným letadlem, vozidlem, budovou nebo jinou překážkou, a to za všech myslitelných podmínek, včetně provozu za nízkých dohledností nebo např. hustého sněžení,*
- *řízení rizika střetu letadel s ptáky a zvěří,*
- *čistoty prostředí bez cizích předmětů a nepořádku, který by mohl vést k poškození letadla nebo k ohrožení cestujících či zaměstnanců,*
- *řádného výcviku a kvalifikace provozních pracovníků,*
- *bezpečných pracovních postupů, provozních řádů, směrnic,*
- *vytváření takzvané safety kultury.*⁵⁶

Security se zabývá ochranou civilního letectví před protiprávními činy. V praxi se zabývá nástroji a opatřeními za účelem prevence spáchání protiprávního činu v letadle, v terminálu či v blízkosti letiště.⁵⁷

Letecká security představuje prvek národní bezpečnosti. Jádro povinnosti uložené státu je v zajištění kompatibility s mezinárodními předpisy.⁵⁸

Podstatou a cílem všech security opatření v praxi je udělat vše pro prevenci zejména nezákonného činu proti civilnímu letectví a zabránění pronesení nebezpečných předmětů do vyhrazeného bezpečnostního prostoru – Security Restricted Area (dále jen „SRA“)⁵⁹ a na paluby letadel.

Security opatření jsou zaváděna a zpřísnována v důsledku konkrétních protiprávních činů, zejména v důsledku teroristických útoků, které byly vůči civilnímu letectví spáchány.

Významnou rolí security je prevence nebo redukce rizik, předcházení teroristickým útokům a špatné přepravě nebezpečného zboží. Security je jen jedním z aspektů safety. Přestože safe letadlo bude samozřejmě také secure, obráceně toto

⁵⁶ Dostupný z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/safety/>

⁵⁷ Dostupný z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/>

⁵⁸ YOUNG, Barbara Elisabeth. *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*. Air & space law. 2003, svazek 28, číslo 1, s. 32. Dostupný z: <http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>

⁵⁹ Kritická část vyhrazených bezpečnostních prostor letiště je definována v Nařízení Komise (ES) č. 1138/2004 o společné definici kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostor na letištích

neplatí. Letadlo může být secure v tom, že se na jeho palubě nenachází žádné bomby nebo zbraně, ale pokud bude převážet obrovské množství nebezpečného zboží, rozhodně nebude safe. Nehoda ValuJet 592 dokázala, že ke zničení letadla není třeba bomby.⁶⁰

Obecně by se dalo říci, že bezpečnost ve smyslu safety je spíše ochrana proti událostem, kdežto bezpečnost ve smyslu security je spíše ochrana proti úmyslnému poškození.

- Příklad safety nehody - ValuJet 592: Letadlo ValuJet Airlines odlétalo 11.5.1996 z Floridy do Atlanty v Georgii. Už v době, kdy nabíralo výšku, se v nákladovém prostoru se začal šířit požár. Měly jej na svědomí nelegálně přepravované chemické kyslíkové generátory, patřící jedné dodavatelských společností ValuJet Airlines. Jeden z generátorů byl nespíše rozpálený a vysoká koncentrace kyslíku v prostoru způsobila bleskové šíření požáru. Piloti nestačili přistát a letadlo devět minut po startu se zřítilo do bažin na Floridě. Všech 110 lidí na palubě přišlo o život.⁶¹
- Příklad security nehody - Pan Am 103: 21.12.1988 započal let Pan American World Airways z Londýna Heathrow do New Yorku v USA. Nad skotským městečkem Lockerbie vybuchla v zavazadlovém prostoru letadla bomba. V důsledku této sabotáže se letadlo zřítilo. Neštěstí bylo až do 11.9.2001 považováno za nejhorší teroristický útok. Kromě všech osob na palubě letadla zemřelo ještě 11 lidí na zemi.⁶² Libyjský občan Abdel Basset Ali al-Megrahi, který byl jako jediný uznán vinným a v roce 2001 odsouzen skotským soudem k doživotí, ale minimálně 27 letům vězení, byl v roce 2009 propuštěn kvůli smrtelné nemoci do Libye.⁶³

Státy se původně zaměřovali na začleňování mnohostranných represivních opatření. Poté ale přístup změnila a začaly se více soustředit na provádění a následně

⁶⁰ Dostupný z:

https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.1&thid=13ce2fbae0524859&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/?ui%3D2%26ik%3D261c2c173f%26view%3Datt%26th%3D13ce2fbae0524859%26attid%3D0.1%26disp%3Dsafe%26realattid%3Df_hd8quwa50%26zw&sig=AHIEtbSkM11gjzsyFvUl-1gcHB4dqZba6Q

⁶¹ Dostupný z: <http://21stoleti.cz/blog/2007/11/16/10-katastrof-ktere-zvysily-bezpecnost-letani/>

⁶² Dostupný z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Let_Pan_Am_103

⁶³ Bild-bundesausgabe, 21.8.2009

i zpřísnování security opatření v souvislosti s útoky na civilní letadla v 70. letech minulého století.⁶⁴ Kdyby k nim v historii nedošlo, problematika bezpečnosti civilního letectví by se dnes asi stále řešila jen na úrovni safety.

2. Odpovědnost států za ochranu bezpečnosti civilního letectví a základní lidská práva

V této kapitole bude pojednáno o odpovědnosti ve smyslu povinnosti státu k ochraně civilního letectví před akty terorismu jako nejzávažnějšími činy, které proti němu směřují v souvislosti s lidskými právy a jejich nutné ochraně.

Z mezinárodních smluv týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy plynou povinnosti států jako subjektů těchto smluv, zároveň ale státy musí respektovat závazky, které vyplývají z mezinárodních úmluv o ochraně lidských práv, jimiž jsou vázány.

Otázka, jak sladit dodržování lidských práv v boji proti terorismu, je jednou z nejobtížnějších v současném právu vůbec.⁶⁵

Otázkou je, zda boj proti terorismu ospravedlňuje opouštění principů lidských práv a principu právního státu, je-li tedy přípustné ve jménu boje za lidská práva porušovat lidská práva, případně v jaké míře, tzn. že řešíme otázku, co má prioritu, zda svoboda či bezpečnost, respektive pokud existuje možnost dospět k nějakému přijatelnému kompromisu. Stojí proti sobě na jedné straně individuální svobody jednotlivců s nutností použít efektivní prostředky k zajištění bezpečnosti civilního letectví.⁶⁶

Lidská práva úzce souvisejí s bezpečností států a celkovou mezinárodní bezpečností, jíž je ochrana civilního letectví součástí. S rozvojem mezinárodněprávní

⁶⁴ YOUNG, Barbara Elisabeth. *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*. Air & space law. 2003, svazek 28, číslo 1, s. 2. Dostupný z: <http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>

⁶⁵ BALÁŠ, Vladimír. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Blahož, Josef, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 135. ISBN: 978-80-86775-20-3.

⁶⁶ STOČESOVÁ, Simona. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Blahož, Josef, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 399. ISBN: 978-80-86775-20-3.

ochrany lidských práv již stát nemůže volně upravovat postavení jednotlivců, je vázán normami mezinárodního práva.⁶⁷ Státy tím, že přijímají mezinárodní závazky v oblasti lidských práv, zároveň omezují svou volnost chování při úpravě vnitřních věcí a realizaci svých kompetencí ve vztahu k jednotlivým osobám.⁶⁸ Mezinárodní právo těmito závazky vlastně omezuje výkon suverenity státu.⁶⁹

Povinnost státu k ochraně bezpečnosti, tedy i bezpečnosti civilního letectví proti aktům terorismu, se odvozuje i od práva lidských práv, a to ve dvou směrech. První z nich je premisa, že teroristické akce mohou, a často tomu tak je, způsobit vážné porušení lidských práv svých obětí. Tento aspekt byl poprvé zmíněn ve Vídeňské deklaraci a Akčním programu - Vienna Declaration and Programme of Action⁷⁰ přijatým na Světové konferenci o lidských právech v roce 1993 shrnující universální podstatu myšlenky lidských práv a vyslovují potřebu bojovat proti všem formám rasismu, xenofobie a netolerance. Kladou důraz také na práva žen, dětí, menšin a domorodého obyvatelstva.⁷¹ Není pochyb o tom, že mezinárodní právo lidských práv zavazuje státy nejen zdržet se jejich aktivního porušování, ale také chránit jejich efektivní požívání každým člověkem.

Na základě smluv o lidských právech mají státy dva druhy závazků. Respektovat, tj. nezasahovat do základních lidských práv a svobod (negativní závazek) a na druhé straně zajišťovat a chránit tato práva, tj. aktivně je vynucovat a chránit před zneužitím třetími stranami (pozitivní závazek).⁷²

Druhým důvodem proč státy mají povinnost přijímat protiteroristická opatření je hrozba terorismu pro demokratický režim země. Cílem terorismu je totiž často podryvání nebo svržení celého politického systému. Mezinárodní právo lidských práv zavazuje státy k ochraně demokratického systému vlády. Proto je ochrana proti

⁶⁷ ONDŘEJ, Jan. *Bezpečnost jednotlivců a lidská práva. Mezinárodní ochrana lidských práv: regionální a tematická diferenciacce*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2011, s. 69. ISBN: 978-80-87146-54-5.

⁶⁸ ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 3. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 1 - 2. ISBN: 978-80-7400-318-9.

⁶⁹ ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo soukromé, veřejné, obchodní*. 3. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk 2009, s. 105 - 106. ISBN: 978-80-7380-181-6

⁷⁰ Dostupný z: [http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/\(symbol\)/a.conf.157.23.en](http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/(symbol)/a.conf.157.23.en)

⁷¹ Dostupný z: <http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=543>

⁷² SRIRAM, Chandra, Sandra; MARTIN-ORTEGA, Olga; HERMAN, Johanna. *War, Conflicts and human rights: Theory and practice*. New York: Routledge, 2010s. 146. ISBN 10: 0-415-45205-8 (hbk).

terorismu důležitou úlohou mezinárodního práva lidských práv.

K mezinárodnímu zakotvení základních lidských práv ve světovém měřítku, byť jen v obecné poloze, došlo v Chartě OSN. V její Preambuli je vyjádřena ochrana lidských práv osobnosti jako jeden z cílů členů OSN.

Ustanovení Charty se dále rozvíjela, konkretizovala a kodifikovala v deklaracích Valného shromáždění OSN a v mezinárodních úmluvách. Nejdůležitější z nich jsou Všeobecná deklarace lidských práv – Universal Declaration of Human Rights (dále jen „UDHR“),⁷³ která není právně závazná, má jen doporučující povahu, Mezinárodní pakt o hospodářských, sociálních a kulturních právech - International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights⁷⁴ a Mezinárodní pakt o občanských a politických právech - International Covenant on Civil and Political Rights (dále jen „ICCPR“)⁷⁵ z roku 1966 a 1.⁷⁶ a 2.⁷⁷ Opční protokol k němu.

Obecný komentář - General Comment č. 29⁷⁸ z roku 2001, který byl přijat Výborem pro lidská práva - Human Rights Committee⁷⁹ má sloužit jako základní návod pro národní orgány, které jsou nuceny omezovat lidská práva za účelem účinného boje proti terorismu.

Mezinárodní ochrana jednotlivých práv je podrobně upravena ve zvláštních úmluvách, např. ochrana dětí v Úmluvě o právech dítěte - Convention on the Rights of the Child z roku 1990.⁸⁰

Za nejrozvinutější ze všech regionálních systémů je považován evropský systém ochrany lidských práv založený na katalogu práv obsažených v Evropské úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod - European Convention on Human Rights (dále jen „UDHR“)⁸¹ z roku 1950 doplněný o Protokoly č. 1, 4, 6, 7, 12 a 13, které jsou pro smluvní státy závazné. Dále je rozsah rozšiřován jednak speciálními smlouvami např. Evropská úmluva o ochraně osob se zřetelem na automatizované zpracování

⁷³ OSN deklaraci přijalo jako rezoluci č. A/RES/217/III A dne 10.12.1948.

⁷⁴ 120/1976 Sb Dostupný z: http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf

⁷⁵ 120/1976 Sb Dostupný z: http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf

⁷⁶ 169/1991 Sb. Dostupný z: 169/1991 Sb.

⁷⁷ 100/2004 Sb.m.s.

⁷⁸ Dostupný z: <http://www1.umn.edu/humanrts/gencomm/hrc29.html>

⁷⁹ Dostupný z: <http://www1.umn.edu/humanrts/gencomm/hrc29.html>

⁸⁰ Zákon č. 104/1991Sb. Dostupný z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=104~2F1991&rpp=15#seznam>

⁸¹ Dostupný z: http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf

osobních dat - Convention for the Protection of Individuals with regard to Automatic Processing of Personal Data⁸² z roku 1981, jednak kazuistikou zejména Evropského soudu pro lidská práva.⁸³

Výborem ministrů RE byla v roce 2002 přijata Směrnice o lidských právech a boji proti terorismu - Guidelines on Human Rights and the fight against Terrorism.⁸⁴ Při boji proti terorismu státy nikdy nesmí jednáním porušit zásadní normy mezinárodního práva (ius cogens) ani porušit mezinárodní humanitární právo.

Rovnováhu mezi legitimními národními bezpečnostními zájmy a ochranou základních práv a svobod v Evropském kontextu velmi výstižně vyjadřuje. Podle ní je i při boji s terorismem absolutně nezbytné respektovat lidská práva.⁸⁵

Tato směrnice byla v roce 2005 doplněna Směrnicí o ochraně obětí terorismu - Guidelines on the Protection of Victims of Terrorist Acts.⁸⁶

Na úrovni Evropské unie (dále jen „EU“) je nejvýznamnější Listina základních práv EU – EU Charter of Fundamental Rights⁸⁷ z roku 2000, která nahradila Chartu základních práv EU a na základě Lisabonské smlouvy jí byla přiznána právní závaznost.

Právně závazným rozhodnutím v EU je Rámcové rozhodnutí o boji proti terorismu Council Framework Decision on Combating Terrorism,⁸⁸ které schválila Rada EU v roce 2002.

2.1 Vymezení lidských práv majících vztah k bezpečnosti civilního letectví a o jeho ochraně před protiprávními činy

Pan Motevalli s panem Stoughtem ve svém článku píše, že letecká doprava je ve

⁸² Dostupný z: http://www.pravnipredpisy.cz/predpisy/SbMezSmluv/115001/SMS115001_-----_.php

⁸³ ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 3. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 32 - 33. ISBN: 978-80-7400-318-9.

⁸⁴ Dostupný z:

<http://www1.umn.edu/humanrts/instate/HR%20and%20the%20fight%20against%20terrorism.pdf>

⁸⁵ Balaš, Vladimír. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*, Josef Blahož, editor, Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 140 – 141. ISBN: 978-80-86775-20-3.

⁸⁶ Dostupný z: <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=829533>

⁸⁷ Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/cs/treaties/dat/32007X1214/htm/C2007303CS.01000101.htm>

⁸⁸ Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002F0475:CS:HTML>

všech směrech nejbezpečnější způsob dopravy.⁸⁹ Myslím si, že toto je možné tvrdit z pohledu nehodovosti a tedy safety. Z pohledu ochrany lidských práv a dopadů některých security opatření na cestující je tomu právě naopak.

V následujícím textu se pokusím aplikovat vybraná ustanovení o lidských právech na některá opatření, která mají sloužit k ochraně bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy.

Položíme-li si otázku, která lidská a občanská práva mohou být a také často jsou opatřeními, vyplývajícími z právní politiky boje proti terorismu ohrožena, je možné v obecné rovině vyjádřit, že jsou to ta práva, která mohou být teroristy zneužita.⁹⁰

I když pravděpodobně neexistuje jediné lidské právo, kterého by se dopad terorismu netýkal, já jsem si k analýze vybrala právo na důstojnost a soukromí a s nimi souvisejícím právo na ochranu osobních údajů, okrajově právo na svobodu pohybu, ochranu zdraví a náboženského vyznání jako práva, která mohou být ohrožena preventivními opatřeními státu zaváděnými ve jménu boje proti leteckému terorismu. Na závěr pojednám o právu na život jako základním právem, které stát v boji proti terorismu musí chránit a které je nejvíce postiženo teroristickým činem. V této souvislosti se budu zabývat zejména problematikou týkající se možnosti použít zbraň proti civilnímu letadlu.

Prameny práva, ze kterých jsem čerpala jsou zejména Pakt o občanských a politických právech, Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod a v otázce týkající se transferu osobních údajů z Evropy do USA i z aktů práva evropské unie.

Lidská práva stanovují hranice, ve kterých se odpovědi státu na terorismus mohou pohybovat. Právo by mělo respektovat práva každého, koho se mohou protiteroristická opatření týkat, osob z terorismu podezřelých nevyjímaje. Povinnost bojovat proti terorismu může ospravedlnit způsoby vedení boje proti terorismu jen pokud budou konzistentní s principy práva lidských práv. Tyto dvě povinnosti jsou dvěma stranami

⁸⁹ MOTEVALLI, Vahid; STOUGH, Roger. Aviation safety and security; reaching beyond borders. *Journal of Air Transport Management*, Svazek 10, číslo 4, s.225. Elsevier 2004.

Dostupný z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699704000122>

⁹⁰ BLAHOŽ, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Josef Blahož, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, ISBN: 978-80-86775-20-3.

jedné mince a zároveň střetem práv.⁹¹

Mezinárodní instrumenty o lidských právech na univerzální, regionální nebo partikulární úrovni připouštějí za určitých výjimečných situací omezení většiny lidských práv.

Možnost takového omezení je zpravidla obsažena v druhých či třetích odstavcích některých článků smluv o lidských právech.

Druhou možností omezení lidských práv je tzv. derogační klauzule, která umožňuje smluvním stranám suspendovat některé své lidskoprávní závazky v případě války či jiné mimořádné situace - nouze. Tímto způsobem se ovšem nelze vyvázat z plnění všech článků příslušných smluv.⁹² Hovoří se o derogaci základních práv, přičemž tato derogace znamená dočasné omezení práva v nezbytné míře za podmínek stanovených ústavními předpisy.

Existuje kategorie lidských práv označená jako práva nederogovatelná. Podle ECHR mezi taková patří právo na život zakotvené v článku 2, zákaz mučení v článku 3, zákaz otroctví a nevolnictví v článku 4 odst. 1, zákaz retroaktivity v trestním právu v článku 7. Výčet se v podstatě shoduje s absolutními, kogentně chráněnými lidskými právy a do značné míry se překrývají s tzv. humanitárním minimem obsaženým ve společném článku 3 Ženevských úmluv z roku 1949.⁹³ V ICCPR jsou nederogovatelná práva obsažena v člancích 6, 7, 8 odst. 1 a odst. 2, 11, 15, 16 a 18. Kromě stejných práv, která obsahuje ECHR není navíc dovoleno odchýlit se od článků zakotvujících zákaz věznění pro dluhy, uznání právní osobnosti každého a svoboda svědomí a náboženského vyznání.

Fakt, že právo je uznáno jako nederogovatelné, je důkazem toho, že takové právo je částí *ius cogens*. Z toho jasně plyne, že taková práva zaujímají speciální místo v hierarchii práv.⁹⁴ Vídeňská úmluva o smluvním právu - Vienna Convention on the

⁹¹ SOTTIAUX, Stefan. *Terrorism and the limitation of Rights*. Portland, USA: Hart Publishing, 2008, s. 2 – 17. ISBN: 978-1-84113-763-6.

⁹² ONDŘEJ J., ŠTURMA P., BÍLKOVÁ V., JÍLEK D. a kolektiv. *Mezinárodní humanitární právo*. 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2010, s. 23. ISBN: 978-80-7400-185-7.

⁹³ ONDŘEJ J., ŠTURMA P., BÍLKOVÁ V., JÍLEK D. a kolektiv. *Mezinárodní humanitární právo*. 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2010, s. 24. ISBN: 978-80-7400-185-7.

⁹⁴ SHAW, Malcolm, N. *International Law*, 6th edition, Cambridge: Cambridge University Press, 2008, s. 275. ISBN: 978-0-521-89929-1(HB).

Law of Treaties⁹⁵ ius cogens považuje za imperativní normy mezinárodního práva, od kterých není možné se odchýlit.

Většina lidí si spojuje terorismus s nevybíravým zabíjením nevinných lidí. Lidé, kteří jsou z terorismu podezřelí jsou ovšem také potencionálními oběťmi zneužívání lidských práv.⁹⁶

V rámci preventivních nebo i represivních metod některé státy porušují nebo omezují lidská práva protiteroristickými zákony. Pod záminkou bezprostředního ohrožení terorismem jsou přijímány zákony, které by za jiných okolností v zákonodárných sborech nebyly schváleny.⁹⁷

Uvádím názor pana Kofiho Annana, bývalého generálního tajemníka OSN: „Teroristé nejsou odpovědní vůči nikomu. My, na druhé straně, nikdy nesmíme ztratit zodpovědnost za občany po celém světě. V našem boji proti terorismu nesmíme nikdy ohrozit lidská práva. Pokud to uděláme, dosáhneme tím jednoho z teroristických cílů. Vyzývám členské státy, aby ustanovily speciální reportéry, kteří budou podávat zprávy Komisi pro lidská práva⁹⁸ ohledně slučitelnosti protiteroristických opatření s mezinárodním právem lidských práv.“⁹⁹

Vladimír Balaš ve svém článku týkajícím se vztahu lidských práv a terorismu uvedl: „Civilizovaný a demokratický režim se pozná podle toho, jaké prostředky volí pro dosažení svých cílů. Jakákoliv protiteroristická opatření by proto měla plně respektovat základní lidská práva a svobody, a to bez rozdílu.“¹⁰⁰

S tímto pohledem na věc se plně ztotožňuji. Jakákoli omezování lidských práv dopadají nejen na svobodu lidí, ale v širším smyslu i na demokratické principy společnosti, což je vlastně cílem, ke kterému terorismus směřuje.

⁹⁵ Dostupný z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=15~2F1988&rpp=15#seznam>

⁹⁶ SRIRAM, Chandra, Sandra; MARTIN-ORTEGA, Olga; HERMAN, Johanna. *War, Conflicts and human rights: Theory and practice*. New York: Routledge, 2010s. 139. ISBN 10: 0-415-45205-8 (hbk).

⁹⁷ ŠROLEOVÁ, Kamila. Boj proti terorismu vs. Ochrana lidských práv. *Mezinárodní ochrana lidských práv: regionální a tematická diferenciacce*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2011, s.128-131. ISBN: 978-80-87146-54-5.

⁹⁸ Od roku 2006 již Rada pro lidská práva.

⁹⁹ ANNAN, Kofi, A. *In Larger Freedom – Towards development, security and human rights for all – Report of the Secretary – General*. New York: United Nations, 2005, s.36.

¹⁰⁰ BALAŠ, Vladimír. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Blahož, Josef, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 135. ISBN: 978-80-86775-20-3.

2.2 Bezpečnost civilního letectví a právo na lidskou důstojnost a ochranu soukromí

Ochrana bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy spočívá zejména v předcházení takovýmto činům, zejména zaváděním nejrůznějších bezpečnostních opatření.

Po teroristických útocích z 11.9.2001 byl vůči leteckým dopravcům zaveden požadavek přijmout opatření sloužící k zabránění vstupu do pilotní kabiny neoprávněným osobám po uzavření všech dveří letadla.

Poté, co se Richard Reid, „Shoebomber“ 22.12.2001 pokusil v letadle společnosti American Airlines z Paříže do Miami sirkami zapálit několik desítek gramů plastické výbušniny umístěné v botě, bylo v mnoha státech zavedeno bezpečnostní opatření vyžadující zouvání bot před bezpečnostními rámy.¹⁰¹

Poté, co bylo v srpnu 2006 zabráněno teroristickým útokům, které měly být spáchány za pomoci kapalných chemikálií, které měly být proneseny přes kontrolu na palubu letadel například v budících, přenosných počítačích či kalkulačkách, americké úřady zakázaly lidem brát na palubu veškeré nápoje a gely.¹⁰²

Poté, co Umar Farúk Abdulmutallab, „Christmas day bomber“ nebo také „Underwearbomber“ 25.12.2009 pronesl plastické trhavinu ve spodním prádle na letišti v Amsterdamu a pokusil se odpálit nálož a zničit letadlo společnosti Northwest Airlines na letu číslo 253 z Amsterdamu do Detroitu, začalo se opět více mluvit o zavádění tělových skenerů.¹⁰³

Předpis L 17 v hlavě IV. uvádí, že *„cílem preventivních bezpečnostních opatření v civilním letectví je předejít jakýmkoli zákonným prostředkem vnesení a použití zbraní, výbušnin a dalších nebezpečných předmětů nebo látek, kterých by se dalo zneužít ke spáchání protiprávního činu na palubě letadla nebo na letišti. Každý členský stát by měl prosazovat využívání namátkových a nepředvídatelných bezpečnostních opatření. Nepředvídatelnost by měla přispívat k odrazujícímu účinku bezpečnostních opatření.“* Specifikace takovýchto nebezpečných předmětů a látek je uvedena

¹⁰¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Richard_Reid

¹⁰² Dostupný z: <http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/92771-zmarene-utoky-na-letadla-pry-pripominaji-praci-al-kajda.html>

¹⁰³ Dostupný z: http://en.wikipedia.org/wiki/Northwest_Airlines_Flight_253

v předpisu L18. Některé z nich vyžadují zvláštní způsob dopravy v letadle. Pokyny pro takovou dopravu stanovuje předpis ICAO Technické instrukce pro přepravu nebezpečného zboží letecky - Technical Instruction for Safe Transport of Dangerous Goods by Air. Předměty, které jsou vyloučeny z přepravy v kabině letadla jsou uvedené v dodatku s názvem Zakázané předměty - Prohibited Items dokumentu ICAO Bezpečnostní příručka pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy - Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.¹⁰⁴

2.2.1 Právo na zachování lidské důstojnosti

V důstojnosti jsou si všichni lidé rovni. Jedná se o atribut, který náleží každému člověku a který nemusí být vůbec zjišťován. Spočívá v ochraně před uváděním člověka do stavu nedůstojnosti, tedy jde o ochranu před zacházením, které důstojnost člověka může snižovat. Důstojnost člověka je nezávislá na postavení člověka ve společnosti ani získaných hodnotách či titulech. Právo na její ochranu je právem přirozeným.¹⁰⁵

UDHR, ICCPR, i ECHR ve svých Preambulích uznávají, že přirozená důstojnost člověka je základem svobody a lidská práva v těchto úmluvách se odvozují od přirozené důstojnosti člověka. Kromě toho v článku 1 UDHR je napsáno, že se všichni lidé rodí svobodní a sobě rovni v důstojnosti i právech.

Důstojnost lidské osoby není jen základním právem jako takovým, ale představuje samotný základ základních práv.

Každá Preambule obecně slouží jako nástroj interpretace. Preambule ICCPR i ECHR vycházejí a rozvíjejí preambuli UDHR. Proto se k nim může odvolávat i soudní judikatura.

2.2.2 Právo na ochranu soukromí

Existuje několik definic soukromí. Soukromí jako výběr, funkce ve smyslu jeho poslání, touha – přání, právo, podmínka, potřeba. Soukromí také bylo definováno jako touha jednotlivce po samotě, intimitě, anonymitě a rezervovanosti. Široce bylo definováno jako právo být ponechán sám sobě. Definice, která činí kompromis: právo

¹⁰⁴ Dostupné z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

¹⁰⁵ PAVLÍČEK, Václav. *Ústava a ústavní řád České republiky, komentář, 2. díl, Práva a svobody*. Praha: Linde Praha a. s., 1999, s.110. ISBN: 80-7201-170-7.

na soukromí zahrnuje právo proti neodůvodněným a bezdůvodným zásahům do aktivit, které společnost uznává jako patřící do sféry osobní autonomie, která byla popsána jako pole působnosti, které se nedotýká svobody ostatních, kde jedno právo může ustoupit jiným ke zformování vlastního života podle svých vlastních přání a očekávání.¹⁰⁶

UDHR ve svém článku 12 zakazuje svévolné zasahování do soukromého života a zakotvuje právo každého na zákonnou ochranu proti takovým zásahům nebo útokům.

Článek 17 ICCPR zakazuje svévolné a nezákonné zásahy do soukromého života.¹⁰⁷ Článek 17 obsahuje též pozitivní obligaci státu, která mu ukládá přijmout takové zákony a opatření, která zakazují svévolné a nezákonné zásahy ať způsobené státními autoritami nebo soukromými či právníckými osobami.¹⁰⁸

ECHR v článku 8 odst. 1 stanoví, že každý má právo na respektování svého soukromého a rodinného života. Limitován je přitom odst. 2 tohoto článku. Článek 15 odst. 1 se vztahuje k možnosti derogaci práv v případě války nebo jiného veřejného ohrožení státní existence v rozsahu přísně vyžadovaném naléhavostí situace. Hlavním účelem článku 8 je chránit jednotlivce před arbitrárním jednáním státních orgánů.¹⁰⁹ Článek 17 říká, že nic v Úmluvě nemůže být vykládáno tak, aby dávalo státu, skupině či jednotlivci jakékoli právo vyvíjet činnost nebo dopouštět se činů zaměřených na naplnění kteréhokoli ze zde přiznaných práv a svobod nebo na omezování těchto práv a svobod ve větším rozsahu, než Úmluva stanoví. Omezení práv a svobod Úmluva na základě článku 18 připouští za podmínky, že nebudou využívána k jinému účelu, než k tomu, pro který byla určena. V případě tohoto článku se jedná o překážku pro stát nad rámec překážek stanovených především v druhých odstavcích článků 8, 9, 10 a 11. Stejně jako článek 17 ovšem bývá aplikován velmi zřídka.¹¹⁰

¹⁰⁶ JOSEPH Sarah; SCHULTZ Jenny; CASTAN Melissa. *International covenant on civil and political rights: cases, materials, and commentary*. Oxford University Press, 2004, s. 476-477. ISBN: 9780199258079.

¹⁰⁷ JOSEPH Sarah; SCHULTZ Jenny; CASTAN Melissa. *International covenant on civil and political rights: cases, materials, and commentary*. Oxford University Press, 2004, s. 480. ISBN: 9780199258079.

¹⁰⁸ JOSEPH Sarah; SCHULTZ Jenny; CASTAN Melissa. *International covenant on civil and political rights: cases, materials, and commentary*. Oxford University Press, 2004, s. 487. ISBN: 9780199258079.

¹⁰⁹ Čapek, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010, s. 288. ISBN: 978-80-7201-789-4.

¹¹⁰ Čapek, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010, s. 676. ISBN: 978-80-7201-789-4.

- Právo na zachování důstojnosti a soukromí ve vztahu k tělovým skenerům

Pro tělové skenery se používají různé názvy - body scanner, security scanner, wholebody scanner, advanced imaging technology nebo digital strip searchers.

Jejich účelem jako technologie budoucnosti má být zabránění vnesení zakázaných předmětů do SRA zóny v rámci prevence spáchání protiprávních činů vůči civilnímu letectví. Tělové skenery pracují na principu prozařování oblečení, pomocí ionizačního záření – rentgenových paprsků nebo tzv. milimetrových vln tedy pořizují nahé snímky osob. To je hlavním důvodem toho, proč jejich zavádění vyvolává vlnu nevole a jejich používání je jednou z nejkontroverznějších v současnosti využívaných metod pro účely zajištění bezpečnostní kontroly.

Článek 17 ICCPR zakazuje svévolné a nezákonné zásahy do soukromého života. To znamená, že obsahuje též pozitivní obligaci státu, která mu ukládá přijmout takové zákony a opatření, která zakazují svévolné a nezákonné zásahy ať způsobené státními autoritami nebo soukromými či právníckými osobami.

Článek 17 ICCPR lze omezit článkem 4 odst. 1, jehož obsahem je možnost států přijmout opatření zmírňující jejich závazky podle tohoto Paktu

- za mimořádné situace která je úředně vyhlášena,
- pokud je ohrožen život národa,
- v rozsahu, který si vyžádají potřeby takové situace za podmínky, že tato opatření nejsou v rozporu s jejich jinými závazky podle mezinárodního práva a neznamenají diskriminaci podle rasy, barvy, pohlaví, jazyka, náboženství nebo sociálního původu.

Mimořádná situace je ale vyhlášena málokdy. Protože stát jako smluvní strana ICCPR uznává, že se práva v něm zakotvená odvozují od přirozené důstojnosti každé bytosti, myslím si, že takový zákon, který povoluje kontroly osob pořizováním nahých snímků, tuto důstojnost nerespektuje. Bezpečnostní kontroly na letištích jsou v současnosti prováděny i jinými způsoby než pomocí skenerů. Myslím si, že takový zákon, který skenery povoluje je v rozporu s tímto Paktem.

Další nesoulad by bylo možné konstatovat na základě článku 8 odst. 2 ECHR který stanoví, že státní orgán nemůže do výkonu práva na respektování soukromého života zasahovat kromě případů, kdy je to

- v souladu se zákonem
- nezbytné v demokratické společnosti
- v zájmu národní bezpečnosti, veřejné bezpečnosti, hospodářského blahobytu země, ochrany pořádku a předcházení zločinnosti, ochrany zdraví nebo morálky nebo ochrany práv a svobod jiných.

Pokud je nějaké opatření legální, ještě to neznamená, že je také legitimní. Soulad se zákonem je interpretován tak, že přijatý vnitrostátní zákon by měl být založen na stejných principech jaké uvádí Preambule ECHR.¹¹¹

Nezbytností je interpretována jako odůvodněná náležitá sociální potřeba, která je přiměřená sledovanému legitimnímu účelu. Smluvním státním je dána možnost určitého uvážení, zda taková nezbytná potřeba existuje.¹¹²

Myslím si, že k nalezení rovnováhy mezi zájmem veřejným a zájmem jednotlivců nesměřuje schvalování zákonů povolujících tělové skenery, ba naopak. Myslím si, že tímto je zájem jednotlivců je naprosto přehlížen.

Ve vztahu ke skenerům by mohlo být argumentováno, že důvodem pro omezení soukromí jejich používáním je právě nezbytnost v demokratické společnosti a ochrana veřejné bezpečnosti.

Na některých letištích nejsou skenery součástí bezpečnostních prohlídek vůbec, na některých existuje alternativní možnost podrobení se fyzické prohlídce – Pat Down namísto prohlídky tělovým skenerem. Z toho vyplývá, že zajistit veřejnou bezpečnost ve smyslu bezpečnosti civilního letectví před protiprávním činem lze i jiným způsobem než pomocí tělových skenerů.

Hlavním argumentem pro zavádění tělových skenerů kromě jejich rychlosti je výhoda spočívající v možnosti odhalit hořlavé kapaliny nebo výbušniny pod oblečením cestujících. Diskutabilní ovšem je, zda je zařízení opravdu schopné spolehlivě zjistit přítomnost zakázaných předmětů lépe, než jiné způsoby kontrol. Podle Olgy Mironenko¹¹³ v den, kdy Umar Farúk Abdulmutallab pronesl v Amsterdamu výbušniny

¹¹¹ Čapek, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010, s. 281. ISBN: 978-80-7201-789-4.

¹¹² Čapek, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010, s. 281. ISBN: 978-80-7201-789-4.

¹¹³ MIRONENKO, Olga. *Body scanners versus privacy and data protection*. In *Computer Law &*

do letadla, na letišti těchto skenerů bylo nainstalovaných už 15.

V současné době je využití nebo nevyužití této technologie založeno na rozhodnutí konkrétního státu. Skenery nejsou všeobecně rozmístěny ve všech státech, ale jen v některých z nich, a kromě toho pouze na některých letištích a používány podle různých pravidel a postupů.

Dnes dokonce není zabezpečeno, že operátor zařízení v žádném případě nebude moci poznat, kdo skenerem prochází. Podle nigérijských novin *This Day* ze dne 21. září 2010, bezpečnostní pracovník na letišti v Lagos pospíchal k frontě cestujících, aby uviděl, kdo bude vstupovat do zařízení a pak se okamžitě vrátil k zobrazení nahých snímků, korespondujících s tvářemi vytipovaných cestujících.¹¹⁴

Tento příklad dokládá, že v současnosti není bohužel stanoveno, že obrazové výstupy kontrolují osoby stejného pohlaví natož to, že pracoviště vždy znemožňovala kontakt obsluhy detektoru s kontrolovanou osobou.

Provádění kontroly obrazových výstupů osobou stejného pohlaví by se mohlo inspirovat v bezpečnostním opatření spočívajícím v provádění tzv. fyzické prohlídky cestujících ručními detektory kovů, která následuje po podrobení se kontrole rámovým detektorem komů. Tyto kontroly slouží pro detekci kovových předmětů, zejména různých druhů zbraní. Jakmile cestující projde rámovým detektorem, je podroben fyzické prohlídce osobou stejného pohlaví.

Na základě soudního mandátu v případě *Electronic Privacy Information Center* (dále jen „EPIC“)¹¹⁵ v. *Department of Homeland Security* (dále jen „DHS“),¹¹⁶ *Transport Security Administration* (dále jen „TSA“)¹¹⁷ vyzvala k připomínkám veřejnosti týkajících se tělových skenerů. Veřejnost měla možnost se vyjádřit do 24.6.2013. Z bezmála 2000 připomínek vyplynulo, že lidem vadí narušování jejich

Security Review 27, 2011 Elsevier Ltd.,s. 240.

Dostupný z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0267364911000562>

¹¹⁴ MIRONENKO, Olga. *Body scanners versus privacy and data protection*. In *Computer Law & Security Review* 27, 2011, s.236. Elsevier Ltd.

Dostupný z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0267364911000562>

¹¹⁵ Centrum zaměřené na průzkum veřejného mínění, sídlí ve Washingtonu, DC, pozornost zaměřuje na informování veřejnosti o občanských svobodách a otázkách ochrany soukromí. Dostupný z: <http://epic.org/epic/about.html>

¹¹⁶ Ministerstvo vnitřní bezpečnosti Spojených států amerických. Dostupný z: <http://www.dhs.gov/>

¹¹⁷ Americký Úřad pro dopravní bezpečnost, který vykonává pravomoc nad bezpečností cestujících veřejnosti ve Spojených státech amerických. Jedná se o specializovanou agenturu ministerstva DHS. Dostupný z: http://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_Security_Administration

soukromí, potenciaální zdravotní rizika a neschopnost zařízení náležitě detekovat hrozby.¹¹⁸

Právo na ochranu soukromí se netýká jen dospělých osob. Úmluva o právech dítěte v článku 16 odst. 1 stanoví, že žádné dítě nesmí být vystaveno svévolnému zasahování do svého soukromého života. Z odstavce 2. téhož článku vyplývá, že dítě má právo na zákonnou ochranu proti takovým zásahům nebo útokům. Proto by pro děti jako zranitelnou skupinu osob měla být zajištěna možnost alternativní bezpečnostní kontroly, stejně jako např. pro těhotné ženy nebo osoby se zdravotním postižením. Takto se vyjadřuje i Komise EU ve své zprávě.¹¹⁹

Používáním tělových skenerů je zasahováno do důstojnosti a lidského soukromí velmi citelně. Některé státy, např. Finsko, samy od jejich zavádění upustily z důvodů týkajících se zásahů do ochrany soukromí, jiné, např. Holandsko je na letištích nasazuje. Mým názorem je, že tato zařízení jsou příliš invazivní a jejich schopnost zabránit trestným činům proti civilnímu letectví je stejná jako v případě použití bezpečnostních opatření alternativních. Protože některé státy došly z různých důvodů k tomu, že jejich používání je vhodné, měla by být alespoň přijata jasná a jednotná pravidla používání těchto zařízení v zájmu alespoň minimální ochrany soukromí a důstojnosti cestujících, kteří budou nuceni kontrolu tímto zařízením podstoupit.

2.3 Právo na ochranu osobních údajů

Ochrana osobních údajů je komplexní systém zásad pro respektování práva na soukromí při zpracování informací.

Osobními údaji se rozumí jakékoli informace vztahující se k identifikované nebo identifikovatelné osobě.

Mezinárodními prameny vztahujícími se k ochraně osobních údajů jsou UDHR článek 12, v roce 1990 OSN přijatá Směrnice o automatizovaných souborech s osobními údaji - Guidelines for the Regulation of Computerized Personal Data Files.¹²⁰

¹¹⁸ Dostupný z: http://epic.org/privacy/body_scanners/epic_v_dhs_suspension_of_body.html

¹¹⁹ Sdělení komise evropskému parlamentu a radě o používání bezpečnostních skenerů na letištích EU-KOM (2010) 311.

Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:EN:PDF>

¹²⁰ Rezoluce Valného shromáždění OSN č. 45/95 ze dne 14. prosince 1990. Dostupný z: <http://www.refworld.org/docid/3ddcafaac.html>

Ochrana osobních údajů v ICCPR je upravena v rámci ochrany soukromí v Článku 17.

V rámci RE spadá úprava osobních údajů pod čl. 8 ECHR, kromě ní existuje Úmluva RE o ochraně osob se zřetelem na automatizované zpracování osobních dat č. 108 - Convention for the Protection of Individuals with regard to Automatic Processing of Personal Data (dále jen „Úmluva č. 108“)¹²¹ z roku 1985 a dodatkový protokol k ní z roku 2001.¹²²

Na úrovni OECD¹²³ Směrnice o ochraně soukromí a přeshraničních tocích osobních údajů - Guidelines on the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data z roku 1980¹²⁴ (dále jen „Směrnice OECD“).

Nová Pravidla OECD pro bezpečnost informačních systémů a sítí - Směřování ke kultuře bezpečnosti - Guidelines for the Security of Information Systems and Networks – Towards a Culture of Security¹²⁵ zavádějí nový pojem kultura bezpečnosti právě s cílem podpořit takový vývoj v oblasti bezpečnostních politik, který by současně respektoval i etická hlediska a základní demokratické hodnoty včetně soukromí.

Na úrovni EU je nejdůležitější Směrnice Evropského parlamentu a Rady o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů - The Directive on the Protection of Individuals with regard to the Processing of Personal Data and on the Free Movement of Data č. 95/46/ES¹²⁶ z roku 1995 v článku 3 a 8 a Listina základních práv EU v článku 7 a 8.¹²⁷

- Právo na ochranu osobních údajů a tělové skenery

O používání skenerů ve vztahu k právu na ochranu soukromí dle ICCPR a ECHR bylo pojednáno výše. Skenery pořizují nahé snímky osob, které jimi prochází. Jejich výroba a zpracování, popřípadě shromažďování znamená zpracování osobního údaje,

¹²¹ Dostupný z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss01115&cd=77&typ=r>

¹²² Dostupný z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss05029&cd=77&typ=r>

¹²³ Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj - Organisation for Economic Co-operation and Development je mezivládní organizace 34 ekonomicky nejrozvinutějších států na světě, které přijaly principy demokracie a tržní ekonomiky. Dostupný z:

http://cs.wikipedia.org/wiki/Organizace_pro_hospod%C3%A1%C5%99skou_spolupr%C3%A1ci_a_rozvoj

¹²⁴ Dostupný z: <http://www.oecd.org/sti/ieconomy/15589535.pdf>

¹²⁵ Dostupný z: <http://www.oecd.org/internet/ieconomy/31670189.pdf>

¹²⁶ Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:15:31995L0046:CS:PDF>

¹²⁷ Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/cs/treaties/dat/32007X1214/htm/C2007303CS.01000101.htm>

protože se jedná o informaci týkající se identifikovatelné fyzické osoby podle článku 2 Úmluvy č. 108. Takové údaje musí splňovat požadavky podle článku 5 této Úmluvy. Musejí být mmj. zpracovány poctivě a v souladu se zákony a býti přiměřené. Odchylna od tohoto článku je přípustná pouze pokud je stanovena zákonem a představuje nezbytné opatření v demokratické společnosti v zájmu mmj. ochrany bezpečnosti státu nebo veřejné bezpečnosti.

Výstupy tělových skenerů odhalují nejen ukryté nebezpečné předměty, ale také např. umělé končetiny, piercingy nebo implantáty.

Výrobci tělových skenerů i provozovatelé letišť stejně konstatují, že obrazové výstupy nebude možné tisknout, uložit a ani archivovat. Po ukončení prohlídky se snímek vymaže. Někteří zastánci tělových skenerů tvrdí, že kdyby na palubě letadla následně došlo ke spáchání trestného činu, již se takový snímek nebude moci využít pro následné vyšetřování a proto by snímky měly být na určitou dobu archivovány.¹²⁸ Z článku 5 také vyplývá, že osobní údaje musí být shromažďovány pro stanovené a oprávněné účely a nesmí jich být použito způsobem s těmito účely neslučitelnými. Dále takové údaje musí být podle článku 7 zabezpečeny proti neoprávněnému přístupu nebo šíření. Nicméně si myslím si, že argument spočívající v tom, že uchování snímků je nezbytné pro eventuální vyšetřování trestného činu vzhledem k četnosti jejich výskytu je velmi chabý. Odpůrci skenerů tvrdí, že by mohlo dojít k přeměně legitimního bezpečnostního opatření v zábavnou podívanou pro letecký bezpečnostní průmysl.¹²⁹ Osobní údaje v dnešní době nejsou v bezpečí. Je všeobecně známé, že k jejich zneužívání dochází. Eventuální zneužití identifikovatelných nahých obrázků by bylo poslední kapkou, která chybí k úplné ztrátě soukromí a důstojnosti lidí. Proto v případě, že existuje možnost zneužití důvěrných osobních údajů musí být alespoň takovéto možnosti předcházeno inkorporací vhodných pojistek do vnitrostátního práva za účelem striktního vymezení podmínek, za nichž lze údaje odhalovat a v omezení výčtu osob oprávněných k nahlížení.¹³⁰

Směrnice OECD v porovnání s úmluvou č. 108 navíc stanoví v části druhé zásadu,

¹²⁸ BÍNA, Ladislav; ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vydání. Brno: CERM, 2011, 142 - 145. ISBN: 978-80-7204-707-9.

¹²⁹ Dostupný z: <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1951529,00.html>

¹³⁰ Čapek, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010, s. 285. ISBN: 978-80-7201-789-4.

že jakékoliv osobní údaje by měly být ve vhodných případech získávány s vědomím nebo souhlasem předmětu údajů a odpovídat účelům, pro něž mají být použity. Myslím si, že aby byl tento požadavek splněn, bylo by nanejvýše vhodné, aby byl s tímto cestující seznámen ještě před zakoupením letenky. Samozřejmě by podle Směrnice OECD měl být zákaz prozrazování, zpřístupňování nebo jiného používání shromážděných údajů pro účely jiné.

- Právo na ochranu osobních údajů, PNR a biometrie

Mezi další základní moderní technologie, u kterých lze předpokládat jejich využití v novém modelu bezpečnostních kontrol budoucnosti lze kromě bezpečnostních skenerů zařadit také systémy vyhodnocování rizik na základě dat o cestujících a systémy identifikace osob (zejména využitím biometrie a biometrických cestovních dokladů).¹³¹

Po útocích z 11.9.2001 začal být kladen důraz na monitoring cestujících, a to zejména na letech do USA. Začaly se shromažďovat údaje o cestujících za účelem boje proti terorismu a kriminalitě. Vznikl Passenger Name Record systém (dále jen "PNR"). Jedná se o údaje jmenné evidence cestujících které shromažďují letecké společnosti. PNR se vytváří automaticky při rezervaci letenky cestujícím a i v případě, že nakonec neodletí, záznam se uchovává.

Zahrnuje kromě jiných údajů záznam o jménu, konkrétní cestě, adrese, číslu platební karty či sedadlu cestujícího. Celkem se jedná o 19 druhů údajů.

Tyto údaje jsou uchovávány v databázích rezervačních a odletových systémů a centrálně spravovány v počítačových databázích rezervačních systémů nejprve Computer Reservations System (dále jen „CRS“) z kterého se vyvinul Global Distribution System (dále jen „GDS“). GDS jsou prostředníky mezi poskytovateli služeb a prodejci.¹³² Údaje jsou přístupné velkému množství osob – cestovním kancelářím, leteckým přepravcům, handling agentům. V databázi jsou data uchovávána

¹³¹ TRUHLÁŘ, Zdeněk, Nové modely bezpečnostních kontrol cestujících na letištích. In ZÝKA, Jan; ŽIHLA, Zdeněk. *Ochrana civilní letecké dopravy 2012, 1. mezinárodní vědecká konference, sborník příspěvků, 20. - 21. listopadu 2012, Praha, Česká republika*. Praha, Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s., 2012, s. 98-99. ISBN: 978-80-86841-40-3.

¹³² PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: GALILEO CEE Service ČR s. r. o., 2007, s. 69. ISBN: 978-80-239-9206-9.

většinou včetně historie. V Evropě je nejvíce využíván systém Amadeus.

Specifickým problémem je ochrana osobních údajů leteckých cestujících do USA. Vzdálenost mezi Evropou a Amerikou každý rok překoná asi 48 mil. cestujících.

Od listopadu 2001 museli všichni evropští letečtí dopravci provozující lety do USA zpřístupnit americkým úřadům PNR data. Evropská komise se pokusila v roce 2004 vyřešit situaci přijetím směrnice Rady 2004/82 o povinnosti dopravců předávat údaje o cestujících¹³³ a uzavřít s USA dohodu o poskytování PNR dat. První dohoda byla mezi EU a USA podepsána v roce 2004. Dohoda umožnila shromažďovat osobní údaje na 11 let a 6 měsíců. K 30.9.2006 byla ovšem na základě rozhodnutí Evropského soudního dvora ukončena.

Od října 2006 platila mezi EU a USA dohoda nová, na jejímž základě byli dopravci EU také povinni poskytovat údaje o cestujících ze svých rezervačních systémů. Podobná „dohoda“ byla uzavřena i s Kanadou a Austrálií. Čína začíná uvažovat o požadování těchto dat také.

Nová Dohoda o nakládání s PNR mezi EU a USA byla Evropským Parlamentem přijata v dubnu 2012. Dohoda nahrazuje text z roku 2007 a platí od 1. 6. 2012. Měla by platit sedm let. Podle nové dohody, která byla přijata mohou americké úřady údaje PNR archivovat až celých patnáct let. Po prvním půl roce má dojít k jejich odosobnění, po uplynutí pěti let k jejich přesunutí do neaktivní databáze na dalších deset let. Údaje související s vyšetřováním zůstanou v aktivní databázi do vyřešení případu. Údaje mají sloužit výhradně k vyšetřování a prevenci teroristických a závažných kriminálních činů. Osobní údaje typu etnikum, sexuální orientace nebo náboženství mohou být použita jen v případě ohrožení života dané osoby. Tato data budou používána individuálně a vymazána z databáze po 30 dnech od obdržení.¹³⁴

Podle amerických zákonů mají přepravci povinnost údaje předávat americkému Oddělení vnitřní bezpečnosti DHS před odletem cestujícího do nebo z USA.¹³⁵

DHS souhlasila neuchovávat údaje týkající se např. na palubě objednaného jídla jako potencionálního indikátoru vyznávajícího náboženství, nicméně tyto údaje jí

¹³³ Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0082:CS:HTML>

¹³⁴ Dostupný z:

<https://www.euroskop.cz/8461/20702/clanek/spravedlnost-svoboda-a-bezpecnost-v-dubnu-2012>

¹³⁵ Dostupný z: http://www.tyden.cz/rubriky/zahranici/big-brother/letite-do-usa-urady-budou-uchovavate-udaje-az-15-let_231808.html

předány pravděpodobně budou.

Nashromážděné osobní údaje nejsou užívány jen k hraniční kontrole, ale také pro rozhodnutí o typu screeningu na letišti. Ministryně DHS se vyjádřila, že k pasažérům bude přístupováno jako nízkorizikovým, pokud o nich bude k dispozici dostatek informací. Cestující, o kterých bude známo informací málo nebo žádné, budou považováni za větší riziko. pokus předpovídat, kdo by mohl takový útok spáchat se bude týkat obrovského počtu nevinných lidí.¹³⁶

Také podle projektu Checkpoint of the Future, který představila IATA se uvažuje ve vztahu k bezpečnostní prohlídce o rozřídění cestujících do různých skupin. Cestující, kteří nebudou předem zaregistrovaní se budou muset podrobit prohlídce v podrobnějším skeneru.¹³⁷

Evropský parlament přijal v červenci 2013 usnesení o zahájení vyšetřování rozsáhlého sledování Evropanů americkým úřadem Národní bezpečnostní agentury NSA. V souvislosti s tím se uvažuje se i o zastavení letů do USA.¹³⁸

Úmluva č. 108 k toku údajů přes hranice pouze v článku 12 stanoví, že tok osobních údajů přes hranice států nemůže smluvní strana zapovědět pouze z důvodu ochrany soukromého života.

Rozpor s právním řádem evropské unie by se dal namítat na základě článku 8 odst. 1 Listiny základních práv EU dle kterého má každý právo na ochranu osobních údajů, které se ho týkají a musí být zpracovány korektně, k přesně stanoveným účelům a na základě souhlasu dotčené osoby nebo na základě jiného oprávněného důvodu stanoveného zákonem. Každý má právo na přístup k údajům, které o něm byly shromážděny, a má právo na jejich opravu.

Omezení práv a svobod uznaných touto listinou je možné jen za předpokladu, že to stanoví zákon a při respektování podstaty těchto práv a svobod,¹³⁹ přičemž je nutno dodržovat zásadu proporcionality, když přípustná omezení základních práv jsou možná

¹³⁶ Dostupný z: http://www.nytimes.com/2013/03/12/business/passenger-screening-system-based-on-personal-data-raises-privacy-issues.html?pagewanted=all&_r=0

¹³⁷ Dostupný z: http://cestovani.idnes.cz/vlekle-kontroly-na-letisti-zmizi-nove-skenery-to-zvladnou-zavteriny-1eq/kolem-sveta.aspx?c=A110708_152032_igsvet_tom

¹³⁸ Dostupný z: <http://www.zdnet.com/eu-votes-to-support-suspending-u-s-data-sharing-agreements-including-passenger-flight-data-7000017677/>

¹³⁹ VŠELIHOVÁ, Zdena. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Josef Blahož, editor. Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 401-402. ISBN: 978-80-86775-20-3.

jednak z důvodu obecného zájmu v členských státech, jednak z důvodu obecného zájmu EU. Dalo by se namítat, že právě přiměřenost v tomto případě není splněna. Údaje, které mají evropští letečtí dopravci na základě dohody s USA poskytovat obsahují i např. údaje o objednaném jídle, které v případě určitých cestujících mohou být indikátorem náboženského vyznání. Podle Směrnice 95/46/ES je takový údaj považován za citlivý neboli patří do zvláštní kategorie údajů. Takové údaje by neměly být zpracovávány. Odchylnka je tolerována za velmi specifických okolností. Do této kategorie patří např. také informace o národnostním, rasovém nebo etnickém původu, zdravotním stavu, nebo tzv. jedinečných biologických rysech - biometrické údaje – např. otisk prstu.¹⁴⁰

Potřeba regulace v oblasti ochrany osobních údajů v souvislosti s ochranou civilního letectví před nezákonnými činy je tedy významná také v souvislosti s novými biometrickými metodami identifikace cestujících.¹⁴¹

Získávání identifikačních údajů se nazývá verifikace a jejich následné ověření autentizace. K autentizaci se používá velké množství metod, jako příklad může sloužit verifikace otisku prstu nebo rozpoznávání podle oční duhovky. Dále se může použít analýza sítnice oka, rozpoznávání obličeje, tvaru ucha, pachu těla, rozponávání hlasu, analýza vzorku DNA nebo vlastnoručního podpisu. Systém pracuje s radarem a kamerou, získaná data porovnává s údaji v databázi. Kamera zpravidla snímá veřejné místo a porovnává tváře chodců s databází hledaných osob. Obraz v počítači je někdy uložen jako matice jasových úrovní, častěji však diskriminován nějakou funkcí, která snižuje redundanci dat. Dnešní biometrické ověřovací technologie jsou základem tzv. Airport Connect kiosků, které umožňují registraci cestujícího s daty.¹⁴²

Předpisy na ochranu osobních údajů umožňují stanovit výjimky z ochrany soukromí, pokud jsou nezbytné pro ochranu demokratické společnosti, dále musí být stanoveny zákonem. To umožňuje využívat osobní údaje jednotlivců nezbytné pro činnost orgánů bojujících s organizovaným zločinem.

Rizika zneužití informací jsou velká. Hledání spravedlivé rovnováhy mezi

¹⁴⁰ KRŮPA, Břetislav. Regulace ochrany osobních údajů v právu EU. Brno, 2007. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva. S. 11.

¹⁴¹ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: GALILEO CEE Service ČR s. r. o., 2007, s. 59. ISBN: 978-80-239-9206-9.

¹⁴² BÍNA, Ladislav; Žihla, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vydání. Brno: CERM, 2011, s. 140 - 143. ISBN: 978-80-7204-707-9.

potřebou bezpečnosti a zárukou práva na ochranu osobních údajů je důležitou součástí rozhodování o nástrojích a prostředcích v boji proti terorismu. Musí být nejprve analyzována efektivita. Měla by být zakotvena možnost časového omezení.

Shromažďování a držení osobních informací v počítačích, databázích veřejnými i soukromými subjekty musí být regulováno právem. Nesmí se dostat neautorizovaným osobám. Každý jednotlivec by měl mít možnost zjistit: zda, a pokud ano, jaká data jsou uchovávána a k jakým účelům. Které veřejné autority nebo soukromí jednotlivci nebo subjekty mohou kontrolovat tato data. Pokud jsou uchovávána nesprávná data, každý by měl mít možnost nápravy, pokud byla získána v rozporu s právními ustanoveními, každý by měl mít možnost požadovat odstranění.

Boj proti terorismu nesmí být záminkou pro neomezené zásahy do soukromí osob a důvodem pro další a další shromažďování osobních informací a jejich zpracování bez právního zájmu.¹⁴³

V závěru lze upozornit, že v této oblasti dochází k nižší úrovni ochrany osobních údajů, než garantují standardy.

Musí být prokázána efektivita těchto opatření proti terorismu, nezbytnou je proporcionalita opatření bez porušování lidských práv a diskriminace.

2.4 Právo na svobodu pohybu, zdraví, náboženského vyznání

Letiště v San Diegu na sebe 1. listopadu 2010 upozornilo po celém světě poté, co americký občan John Tyner odmítl být kontrolován jak tělovými skenery, tak alternativní fyzickou prohlídkou. Za to mu hrozila pokuta ve výši 11.000 dolarů za porušení letištních bezpečnostních předpisů.¹⁴⁴

Pokud je člověku dáno na výběr, že buď projde skenerem nebo mu nebude let umožněn, (což je možné v případě, kdy letiště nemá alternativu k tělesnému skeneru), může je jednat o omezení práva na svobodu pohybu. V USA, narozdíl od evropských letišť, kde jsou skenery zavedeny, je často nabízena alternativa pro ty, kteří odmítnou být kontrolováni skenery a to taková, že osoba projde alternativním skenerem, po

¹⁴³ NEUWIRT, Karel, Ochrana osobních údajů a boj proti terorismu. In *SCHEU, Harald, Christian. Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005, s. 53 - 57. ISBN: 978-80-889-67-6.

¹⁴⁴ Dostupný z: <http://edition.cnn.com/2010/TRAVEL/11/15/california.airport.security/index.html>

kterém následuje fyzická prohlídka.

UDHR v článku 13 odst. 2 zaručuje každému právo opustit kteroukoli zemi, i svou vlastní a vrátit se do své země. ICCPR v článku 12, který souvisí s právem na svobodu v čl. 9 ICCPR, stanoví, že každý může svobodně opustit kteroukoli zemi, včetně země vlastní. Odstavec 3 článku 12 připouští omezení, které stanoví zákon, je nutná pro ochranu národní bezpečnosti, veřejného pořádku, veřejného zdraví nebo morálky nebo práv a svobod druhých a která jsou v souladu s ostatními právy ICCPR. Omezení článku 12 je možné za mimořádné situace, která je úředně vyhlášena, při které je ohrožen život národa za podmínek stanovených v článku 4.

Protokol č. 4 k ECHR¹⁴⁵ v článku 2 stanoví, že každý, kdo se právoplatně zdržuje na území některého státu, má na tomto území právo svobody pohybu a svobody zvolit si místo pobytu, dále že může svobodně opustit kteroukoli zemi, i svou vlastní.

Omezení tohoto článku nemohou být uvalena na výkon těchto práv kromě těch, která stanoví zákon a jsou nezbytná v demokratické společnosti v zájmu národní bezpečnosti, veřejné bezpečnosti, udržení veřejného pořádku, předcházení zločinnosti, ochrany zdraví nebo morálky nebo ochrany práv a osob jiných. Výše uvedená práva mohou v určitých oblastech podléhat omezením stanoveným podle zákona a odůvodněným veřejným zájmem v demokratické společnosti.

Podle článku 6 Protokolu jsou tyto články dodatkovými články v Úmluvě, tudíž se na ně vztahuje ECHR a její články 15, 16 a 17.

Pokud by se za platnosti současných předpisů na jakémkoli letišti v České republice jakákoli osoba odmítla podrobit bezpečnostní kontrole, podle současné právní úpravy by odmítnutí projít touto kontrolou znamenalo odmítnutí vstupu do SRA a tím nemožnost nastoupit do letadla.

Evropská komise navrhuje¹⁴⁶ že vhodné, komplexní a jasné informace o všech aspektech podrobení se prohlídce tělovým skenerem by měly být dostupné před cestováním.

Tyto návrhy ale bohužel nedávají dostatečné informace o tom, jaké vhodné,

¹⁴⁵ Dostupný z: http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf

¹⁴⁶ Sdělení komise evropskému parlamentu a radě o používání bezpečnostních skenerů na letištích EU-KOM (2010) 311.

Dostupný z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:EN:PDF>

komplexní a jasné informace mohou být poskytnuty cestujícím v realitě, před cestou a před zakoupením vstupenky, a kdo bude zodpovědný za poskytování informací.

To by mohlo alespoň umožnit cestujícím, aby se informované rozhodnutí o tom, zda chtějí být skenováni nebo ne (pokud alternativní metody jsou k dispozici) a / nebo zda neletět.

Ve vztahu k ochraně zdraví má mezinárodní (a pak národní) právo povinnost redukovat zdravotní rizika (toto vyplývá z historického pojetí zdraví) a/nebo chránit před vystavováním takovým rizikům jednotlivce a communities (vyplývá z deklarování zdraví jako lidského práva).¹⁴⁷

Mezinárodní právo lidských práv stanovuje 2 typy norem vztahujících se ke zdraví. Za prvé ochrana veřejného zdraví konstituuje legitimní důvody pro omezení lidských práv. Za druhé právo na zdraví zakládá oprávnění pro jednotlivce a k nim korespondující práva států.¹⁴⁸

Základní definici zdraví podává Světová zdravotnická organizace WHO. Z pohledu OSN je právo na zdraví součástí práv dětí, ochrany starších, postižených, mentálně nemocných, těhotných žen.

Právo je chráněno také Paktem o Hospodářských, sociálních a kulturních právech¹⁴⁹ v článku 12, Evropská sociální chartou v článku 11. Každý má právo využít jakýchkoli opatření, která mu umožní dosáhnout co nejlepšího zdravotního stavu. Článek 3. Všichni pracovníci mají právo na bezpečné a zdravotně nezávadné pracovní podmínky. Tento článek by se mohl být interpretován také v zájmu zaměstnanců letišť a leteckých společností – nejen cestujících, protože i oni, pokud vstupují do neveřejných částí letišť SRA jsou povinni bezpečnostní prohlídky absolvovat.

V souvislosti mezi právem na ochranu zdraví a bezpečnostních opatřeních na letištích se nejvíce hovořilo se možných negativních důsledcích radiace tělovými skenery, protože tělové skenery fungují na principu prozáření oblečení, i když výrobci

¹⁴⁷ TOMAŠEVSKI, Katarina. Health rights. In *Economic, Social and Cultural Rights, a Textbook*. Edited by EIDE, Asbjorn, KRAUSE, Catarina, ROSAS, Allan, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s. 141. ISBN: 0-7923-3277-6 (HB).

¹⁴⁸ TOMAŠEVSKI, Katarina, Health rights. In: *Economic, Social and Cultural Rights, a Textbook*. Edited by EIDE, Asbjorn, KRAUSE, Catarina, ROSAS, Allan, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s.125. ISBN: 0-7923-3277-6 (HB).

¹⁴⁹ Dostupný z: http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf

zdravotní rizika u tohoto zařízení vylučují.

Přestože testy, kterými skenery prošly nebezpečí radiace nepotvrdily, TSA v červnu 2013 stáhla z amerických letišť všechny skenery, které používají technologii rentgenových paprsků. Skenery, které používají technologii milimetrových vln na letištích zůstávají.¹⁵⁰

Svobodu vyznání upravuje UDHR v článku 18 odst. 4. ICCPR také v nederogovatelném článku 18 stanoví právo každého na svobodu náboženství, která zahrnuje svobodu vyznávat nebo přijmout náboženství nebo víru podle vlastní volby a svobodu projevat své náboženství nebo svou víru sám nebo společně s jinými ať veřejně nebo soukromě prováděním náboženských úkonů, bohoslužbou, zachováváním obřadů a vyučováním. Přípustná jsou pouze taková omezení, která předepisuje zákon a která jsou nutná k ochraně veřejné bezpečnosti, pořádku, zdraví nebo morálky nebo základních práv a svobod druhých. Souvisejícím je článek 17 týkající se ochrany před zasahováním do soukromého života a článek 19 týkající se práva zastávat svůj názor bez překážky.

Podle článku 9 ECHR má každý právo na svobodu náboženského vyznání. Přípustná jsou pouze omezení, která jsou stanovena zákony a která jsou nezbytná v demokratické společnosti vzájemné veřejné bezpečnosti, ochrany veřejného pořádku, zdraví nebo morálky nebo ochrany práv a svobod jiných. Článek 9 primárně chrání sféru soukromé víry, náboženské vyznání a k tomu ještě akty, které jsou s tímto spojeny.¹⁵¹

V roce 2010 došlo k jednomu z prvních vyloučení cestujícího z přepravy, který se odmítl podrobit kontrole tělovým skenerem. Došlo k tomu ve Velké Británii. Cestující linky do Pákistánu zdůvodnila svůj postoj náboženskými důvody.¹⁵²

Tělové skenery porušují také etické zásady týkající se islámské kultury. Proto letiště států, které se s touto kulturou ztotožňují, o zavádění skenerů vůbec neuvažují. V Evropě by tento argument asi neobstál. S velkou pravděpodobností by většina

¹⁵⁰ Dostupný z: <http://www.usatoday.com/story/travel/2013/05/02/airport-full-body-scanners-pass-radiation-tests/2130529/>

¹⁵¹ KNIGHTS, Samanta. *Freedom of religion, minorities and the Law*. Oxford: Oxford university Press, 2007, s. 38. ISBN: 978-0-19-929062-8.

¹⁵² Dostupný z: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1255104/Muslim-women-barred-flight-refusing-naked-body-scan.html>

opatření „národní bezpečnosti“ byla pravděpodobně ospravedlněna jako omezení k dosažení „veřejného pořádku“. ¹⁵³

2.5 Bezpečnost civilního letectví a právo na život, sestřelení civilního letadla

Historie práva na život jako přirozeného práva každého jedince sahá do 17. stolení, John Locke ho uznával za nezcizitelné. Přirozená práva podle Locka dostává člověk od přírody ve chvíli svého narození. Člověk se těchto práv nemůže vzdát a nikdo mu je nemůže násilím odebrat (ani stát), neboť jsou jeho vlastnictvím. Vlastnictví majetku a hmotných statků je vlastně určitým druhem tohoto široce chápaného vlastnictví. Právo na majetek vzniká podle Locka přirozeně, tím, že si lidé berou z přírody prostředky ke své obživě, které zhodnocují prací a přetvářejí je ve své vlastnictví. ¹⁵⁴

UDHR označila právo na život jako právo nejvyšší. Toto právo je zakotveno také v Čl. 4 ICCPR a v Čl.21 ECHR, ve kterých je označeno jako nederogovatelné (kromě zákonných případů vyplývajících válečného práva). Protokolem č. 6 k ECHR je zrušen trest smrti. Jeho čl.1 uvádí, že nikdo nemůže být k takovému trestu odsouzen ani popraven. Navazuje na něj čl. 3, který od tohoto protokolu zakazuje odstoupit podle čl. 15 ECHR. V Protokolu č. 13 k ECHR je stanoven absolutní zákaz trestu smrti.

Rozlišuje se negativní a pozitivní povinnost států ve vztahu k právu na život. Ve vztahu práva na život a ochrany bezpečnosti existují dvě povinnosti států. Negativní povinnost států zdržet se zásahu do práva na život znamená, že státy nesou odpovědnost za použití smrtící síly při protiteroristickém zásahu. Nutnost použití takovéto síly musí být absolutně nezbytná. Obligace pozitivní zavazuje státy k prevenci protiprávních činů jednotlivců, která je spojena pouze s důvodnými opatřeními proti možným útokům. ¹⁵⁵

Chicagská úmluva v článku 9 a) stanoví možnost, aby státy jednotně omezily nebo zakázaly létání letadel jiných států nad jistými oblastmi svého území z důvodu vojenské nezbytnosti nebo veřejné bezpečnosti. V článku 9 b) stanoví možnost, aby

¹⁵³ JOSEPH Sarah; SCHULTZ Jenny; CASTAN Melissa. *International covenant on civil and political rights: cases, materials, and commentary*. Oxford University Press, 2004, s.208. ISBN: 9780199258079.

¹⁵⁴ Dostupný z: <http://www.znovu.cz/ex/vznikdem.htm>

¹⁵⁵ SRIRAM, Chandra, Sandra; MARTIN-ORTEGA, Olga; HERMAN, Johanna. *War, Conflicts and human rights: Theory and practice*. New York: Routledge, 2010, s. 146. ISBN 10: 0-415-45205-8 (hbk).

státy dočasně omezily nebo zakázaly létání nad celým svým územím nebo nad některou jeho částí za výjimečných okolností nebo po dobu naléhavé potřeby nebo v zájmu veřejné bezpečnosti.

I když Chicagská soustava smluv o využívání vzdušného prostoru států a letecké dopravě vůbec nestanovila žádná pravidla či alespoň postupy pro případ nedovoleného narušení vzdušného prostoru cizím civilním letadlem, nebo nedovoleného přeletu tzv. zakázaných pásem,¹⁵⁶ článek 9 odst. c) Chicagské úmluvy stanoví, že v případě, že cizí letadlo vstoupí do zakázaných oblastí, má teritoriální stát podle svých předpisů právo žádat, aby letadlo přistálo, jakmile to bude možné, na některém letišti určeném na jeho území. Příloha 2 k chicagské úmluvě detailně upravuje takové přistání.

Otázkou je, jak se má stát, který je vázán Chicagskou úmluvou bránit v době míru vniknutí letadla cizího státu do svého vzdušného prostoru. Výlučná suverenita nad vzdušným prostorem nedává tomuto státu právo neomezeného uvážení.

Nicméně v minulosti se stalo několik případů, kdy se civilní letadlo z různých důvodů do zakázaných oblastí vzdušného prostoru cizího státu dostalo. Dotčené státy bohužel nereagovaly adekvátně a došlo k sestřelení těchto civilních letadel.

- 27.7.1955: Nad Blagojevgradem nedaleko Sofie v Bulharsku bylo sestřeleno El-Al 402, poté co letadlo za bouřlivého počasí vletělo do jeho vzdušném prostoru. Všech 58 cestujících a členů posádky zahynulo.¹⁵⁷
- 21.2.1973: Došlo k sestřelení letadla Libyan arab airlines Izraelci nad Sinajským poloostrovem (let 114 Tripolis - Bengházi - Káhira). Zahynulo 100 ze 104 cestujících a 8 z 9 členů posádky. Letoun měl silný vítr do zad, v Káhiře pravděpodobně náležitě nefungoval směrový maják a přibližovací radiolokátor byl mimo provoz.¹⁵⁸

Snaha ICAO po této události chránit civilního letadla při leteckém narušení vzdušného prostoru nebyla jen na úrovni doporučení. ICAO podniklo silné a empatické kroky odsuzující sestřelení civilního letadla, které proniklo do vzdušného prostoru cizího státu ICAO rezolucí A 19-WP/6 ze dne 28.2.1973. Týden poté ICAO přijalo

¹⁵⁶ ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 288. ISBN: 978-80-7179-728-9.

¹⁵⁷ Dostupný z: http://cs.wikipedia.org/wiki/El_Al

¹⁵⁸ Dostupný z: <http://svici.sweb.cz/havarie.htm>

rezoluci A24/WP/49. V preambulích těchto rezolucí odsoudilo sestřelení jako čin postihující a ohrožující mezinárodní civilní letectví.¹⁵⁹

- 20.4.1978: Letoun společnosti Korean Air Lines let 902, letící na pravidelné lince Paříž - Anchorage – Seoul, se odklonil od své plánované trasy o více než 1800 km. Nad Murmanskem ho zachytily sovětské stíhačky. Jedna raketa zasáhla levou stranu křídla. Úlomky rakety přetrhly trup, zabily dva cestující a způsobili ztrátu přetlaku v kabině. Poté letadlo začalo prudce klesat a po hodinovém letu nouzově přistálo na sovětské straně zamrznutého jezera Korpijávri v Karélii.
- 1.9.1983: Let KAL 007 byl pravidelný civilní linkový let jihokorejské společnosti Korean Air, který se v důsledku chyb posádky odchýlil z pravidelné trasy, vletěl do sovětského vzdušného prostoru, a byl zde sestřelen dne 1.9.1983. Při katastrofě, ke které došlo nad mořem poblíž Sachalinu, na palubě letadla Boeing 747-230B zahynulo všech 269 osob na jeho palubě.¹⁶⁰

Při sestřelení KAL 007 došlo ke zneužití práva. Vynucení realizace jedné právní normy sekundárně normovaným protiopatřením představovalo současně porušení jiné, primární právní normy, a to kogentní ochrany lidského bytí a jeho integrity. Mělo být zvoleno adekvátní opatření proti zneužití práva. Kromě běžné sankcionovatelnosti sekundární obecně platnou normativitou neměly tyto případy dosud žádnou specifickou pozitivněprávní odezvu na rozdíl od právní úpravy únosů civilních letadel a k tomu směřujících násilných činů na jejich palubách.¹⁶¹

Po události KAL 007 Korejci hovořili o koncepci presumující nevinnou přítomnost (innocent presence) ve vzdušném prostoru cizího státu pro civilní letadla s pasažéry na palubě. Letadlo mělo požívat presumpci nevinny (letadlo se do vzdušného prostoru cizího státu mohlo dostat v důsledku tísně, navigačního omylu nebo např. nedbalosti pilota) a tím dočasnou imunitu proti ozbrojenému útoku a mělo být instruováno k přistání. Prošetření situace by proběhlo na zemi.

¹⁵⁹ CHEE, Choung, Il. *Korea and International Law*. Seoul: Seoul Press for the Institute of International Legal Studies, Korea University, 1993, s. 286. ISBN: 89-7225-012-0 93370.

¹⁶⁰ Dostupný z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Let_Korean_Air_007

¹⁶¹ ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 288 - 289. ISBN: 978-80-7179-728-9.

Jako reakce na tento čin byl přijat článek 3 bis Chicagské úmluvy.

- 3.7. 1988: Došlo k sestřelení civilního letadla Iran Air americkou válečnou lodí nad Perským zálivem, a to v podstatě nedopatřením. Spojené státy následně sjednaly s Íránem dohodu o odškodnění, a to ve spojitosti se soudním projednáváním ICJ a jeho zastavením¹⁶²
- 24. 2.1996: Tento den sestřelily kubánské vojenské letouny dvě letadla patřící exilové skupině Bratři k záchraně, jež pravidelně narušovala kubánský vzdušný prostor a šířila zde protistátní letáky (tj. proti režimu Fidela Castra). Na palubě sestřelených letadel zahynuli čtyři američtí občané. Mezi USA a Kubou dodnes panují rozpory, zda bylo letadlo sestřeleno ještě v kubánském vzdušném prostoru (podle kubánských zdrojů) nebo již v mezinárodních vodách (jak tvrdí americké úřady).¹⁶³

Rezoluce RB 1067/1996 byla přijata jako reakce na sestřelení těchto 2 civilních letadel .

- 20.4.2001: Došlo k sestřelení soukromého letadla Cessna 185, které bylo mylně podezříváno z převážení drog letadly peruánské armády.¹⁶⁴

Ve všech těchto případech je sestřelení civilního letadla odsuzováno a je pokládáno za porušení mezinárodního práva. Civilní letadlo samo o sobě za normálních okolností nepředstavuje pro územní stát nebezpečí z hlediska použití síly. Sestřelení takového letadla neodpovídá požadavku přiměřenosti. Sestřelení civilního letadla je v rozporu s příkazem mezinárodního práva respektovat základní lidská práva. Sestřelením civilního letadla s cestujícími na palubě stát porušuje právo na život každé lidské bytosti, které má charakter kogentní normy mezinárodního práva.¹⁶⁵

Profesor Lissitzyn se domnívá, že na nevinné civilní letadlo narušující vzdušný prostor jiného státu by nemělo být zaútočeno, ani pokud odmítne přistát.¹⁶⁶

¹⁶² ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, s. 289. ISBN: 978-80-7179-728-9.

¹⁶³ Dostupný z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Kub%C3%A1nsk%C3%A1_p%C4%9Btice

¹⁶⁴ Dostupný z: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj01/win01/vorwin01.html>

¹⁶⁵ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. In: Slovensko-české mezinárodnoprávní sympózium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008. ISBN: 978-80-96954-02-5.

¹⁶⁶ CHEE, Choung, Il. *Korea and International Law*. Seoul: Seoul Press for the Institute of International Legal Studies, Korea University, 1993, s. 301. ISBN: 89-7225-012-0 93370.

Na tomto místě bych chtěla odlišit případ, který se stane, pokud se letadlo dostane do zakázaných oblastí v důsledku protiprávního činu. Otázkou je, jakým způsobem je možné takto zneužitě letadlo zastavit v souladu s normami mezinárodního práva.

Z hlediska ochrany lidského práva na život je nejdůležitější článek 3 bis Chicagské úmluvy. Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Článek 3 bis) je z roku 1984. Podle článku 3 bis a) se musí každý stát zdržet použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu a v případě zabránění v letu nesmí být ohrožen život osob na palubě a bezpečnost letadla.

Článek 3bis b) nevylučuje použití síly proti civilnímu letadlu, pokud je to legitimní a přijatelné. Článek 3bis by měl udělat rozdíl mezi pouhým civilním letadlem a mezinárodním letadlem s pasažéry na jeho palubě a přiznat ochranu letadlu s pasažéry absolutně, k zajištění bezpečnosti takového letadla.¹⁶⁷ Choug Chee vyjadřuje názor, že dovětek k článku 3 bis b) typu „zejména za žádných okolností nesmí dojít k použití síly proti mezinárodnímu letadlu s cestujícími na palubě za letu“ by zajistil vyšší security.¹⁶⁸

Z článku 3 bis vyplývají 4 principy:

- nepoužití zbraně proti civilním letadlům,
- respektování státní suverenity,
- nezneužití civilního letectví k účelům neslučitelným s cíli úmluvy a
- prevence před neúmyslným zneužitím civilních letadel.

Otázkou je, jak je možné se bránit, pokud hrozí ještě větší nebezpečí, neboli co když hrozí, že důsledky zneužití civilního letadla mohou být minimálně stejné, ale spíše ještě větší než použití zbraní.

Zákaž použití síly státem je upraven v Článku 2 odst. 4 Charty. Mezinárodní právo stanoví, a to dokonce jako zásadu, od níž se nelze odchýlit za žádných okolností ani v případě tzv. krajní nouze, neboť se dotýká zájmu celého mezinárodního společenství (tzv. imperativní zásada), že použití síly (nebo i hrozba silou) je ve vztazích mezi státy nepřípustné (představuje jeden z nejzávažnějších mezinárodních

¹⁶⁷ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 153. ISBN: 978-80-7400-398-1.

¹⁶⁸ CHEE, Choung, Il. *Korea and International Law*. Seoul: Seoul Press for the Institute of International Legal Studies, Korea University, 1993, s. 293. ISBN: 89-7225-012-0 93370.

zločinů).

Výjimkou ze zákazu hrozby silou nebo použití síly je výkon práva sebeobranu (individuální i kolektivní) dle článku 51 Charty OSN, donucovací vojenské akce Rady bezpečnosti proti útočníkovi podle kapitoly VII Charty a použití vojenské síly regionální organizací po předchozím zmocnění Radou bezpečnosti podle článku 53 Charty.

Čl. 51 Charty OSN říká, „žádné ustanovení této Charty neomezuje v případě ozbrojeného útoku na některého člena OSN přirozené právo na individuální nebo kolektivní sebeobranu, dokud RB neučiní opatření k udržení mezinárodního míru a bezpečnosti.“

V případě výkonu práva sebeobranu jde o použití ozbrojené síly jako reakce na přítomný, uskutečněný ozbrojený útok.¹⁶⁹

Dodržení kritérií nezbytnosti (situace, kdy by byla možnost dosáhnout stejného výsledku bez použití síly, ale nebylo by ospravedlněno její použití, tedy stát nemá možnost jak zastavit ozbrojený útok) a proporcionality (tou se rozumí výsledek, který je dosažen jednáním v obraně) je odpovědí na otázku, zda je obrana legální.¹⁷⁰

Článek 3 bis nebyl nikdy zamýšlen, aby převážil nad zákonným právem na sebeobranu proti ozbrojenému útoku upraveném v čl. 51 Charty nebo nad přirozeným právem na sebeobranu. Žádný stát není povinen tolerovat destruování svých zájmů protiprávními činy. Použití síly, dokonce zbraní v takovém případě nemůže být vyloučeno mezinárodním právem. Takovéto použití síly ovšem musí splňovat požadavek proporcionality a autorita, která rozhodne o použití síly by měla být vtělena do ústavně určeného orgánu nebo sboru. Pokud padne mylné rozhodnutí sestřelit letadlo, musí se počítat s odpovědností za to, pokud by se později prokázalo, že úsudek byl mylný.¹⁷¹

Lze tedy využít norem práva na sebeobranu s použitím ozbrojené síly při narušení (hrozbě) zakázané oblasti vzdušného prostoru?

¹⁶⁹ Dostupný z: <http://www.cervenkykriz.eu/cz/pravosily.aspx>

¹⁷⁰ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 154 - 155. ISBN: 978-80-7400-398-1.

¹⁷¹ MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. 2008. S. 58. Dostupný z: http://www.google.cz/books?hl=cs&lr=&id=YqaYJ3R0nKQC&oi=fnd&pg=PR1&dq=michael+milde&ots=4mfHnzp6f2&sig=_RcXgHAfFONi8UavdfHP-K_vTCc&redir_esc=y

Do 11.9.2001 to bylo z pohledu teoretického nepředstavitelné. Do této doby se únosci zmocňovali letadel k dosažení svých cílů. Letadlo potřebovali buď jako dopravní prostředek, nebo využili cestující jako rukojmí.

Při útocích v roce 2001 ale útočníci, kteří navíc sami uměli letadlo pilotovat přistát nechtěli, naopak potřebovali navést letadla na jimi předem pečlivě vybrané cíle. Byla použita celkem 4 letadla. Letadla American Airlines a letadlo United Airlines narazila do budov World Trade Center v New Yorku. Jiné letadlo American Airlines spadlo na Pentagon. Jiné letadlo United Airlines se zřítilo po zápasu cestujících s únosci u městečka Shanksville v Pensylvánii. Celkem zahynule 2819 lidí.¹⁷²

Odpověď na otázku, zda lze teroristické útoky považovat za ozbrojený útok není jednoznačná. Ozbrojený útok se dá označit jako forma agrese, kde je jako pomocná složka útoku použita zbraň.¹⁷³ Útoky 11.9.2001 změnily přístup RB OSN k terorismu. RB v rezoluci č. 1368 z 12.9.2001 uvedla, že teroristické činy představují hrozbu pro mezinárodní mír a bezpečnost, a v rezoluci RB č. 1373 z 28.9.2001 o boji proti mezinárodnímu terorismu tento postoj znovu potvrdila, včetně práva potírat hrozbu všemi prostředky.

Ani v jedné z rezolucí ale nebylo dáno výslovné zmocnění k použití ozbrojené síly jako odpověď na takové útoky. Pouze bylo potvrzeno přirozené právo na individuální nebo kolektivní sebeobranu v souladu s Chartou. Podle čl. 39 Charty, ve kterém se říká, že RB určí, zda došlo k ohrožení míru nebo útočnému činu a doporučí nebo rozhodne, jaká opatření budou učiněna podle čl. 41 a 42, aby byl udržen nebo obnoven mezinárodní mír a bezpečnost, to udělat měla.¹⁷⁴

V souvislosti s 11.9.2001 se tedy otevřela otázka, zda je přípustná realizace práva na sebeobranu s použitím ozbrojené síly, jak je upravena mezinárodním právem. Teoreticky mohou nastat 2 situace – teroristé zneužijí prázdné civilní letadlo, nebo civilní letadlo s civilisty na palubě. Je nezbytné posoudit, zda v případě použití

¹⁷² BÍNA, Ladislav; Žihla, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1.vydání. Brno: CERM, 2011, s. 23. ISBN: 978-80-7204-707-9.

¹⁷³ MAŇÁSKOVÁ, Michaela. *Definice agrese nebo ozbrojeného útoku?* Brno, 2009, s. 9. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva.

¹⁷⁴ MRÁZEK, Josef. *Válka proti terorismu a mezinárodní právo*. In SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005, s. 224. ISBN: 978-80-889-67-6.

ozbrojené síly nebudou porušena základní lidská práva garantovaná mezinárodním právem.

Vzájemný vztah mezi právní ochranou lidských práv a ochranou státní (případně i mezinárodní) a osobní bezpečnosti by měl být posuzován podle závažnosti teroristického činu, měl by být v rounné rovnováze a v souladu s mezinárodním právem. V obecné rovině a teoreticky se daný rozpor vyřeší snadněji než konkrétní problém v praxi. Rozkaz k sestřelení letadla s civilisty ovládaného teroristy povede nepochybně k smrti desítek, případně i stovek cestujících, kteří mají nepochybně právo na život podle mezinárodních i vnitrostátních demokratických standardů lidských práv.¹⁷⁵

Názory na použití ozbrojené síly je možné vypreparovat ze zákonů upravujících civilní letectví v různých státech, popřípadě judikatury k nim.

Německý spolkový soud v roce 2006 vynesl rozsudek týkající se zmocnění ozbrojených sil podle německého zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru k bezprostřednímu použití zbraní vedoucí k sestřelení letadla, které má být použito proti životu lidí. Jeho názorem je, že takové zmocnění není v souladu s právem na život a zárukami lidské důstojnosti. Dále soud dospěl k závěru, že sestřelení letadla neobsazeného cestujícími by bylo možno považovat za ospravedlnitelné.¹⁷⁶

Jako jiný příklad by mohl sloužit slovenský zákon o civilním letectví, který v § 4c odst. 3 uvádí, že pokud by měl být vzdušný objekt použit proti životu lidí nebo způsobit zvlášť závažný následek, je možné použít ozbrojenou sílu k přerušení letu takového narušitele vzdušného prostoru, pokud je přerušení jediným opatřením na odvrácení takového nebezpečí.¹⁷⁷

Navzdory kontroverznímu právu na sebeobranu, je nesporné, že je dána kompetence státu uchýlit se k síle za účelem odrazit útok,¹⁷⁸ a to i v rámci kolektivní

¹⁷⁵ MRÁZEK, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Josef Blahož, editor, Vysoká škola aplikovaného práva, 2008, s. 154. ISBN: 978-80-86775-20-3.

¹⁷⁶ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 154 - 155. ISBN: 978-80-7400-398-1.

¹⁷⁷ ONDŘEJ, Jan. *Ochrana vzdušného prostoru před teroristickými činy z hlediska mezinárodního práva a bezpečnost civilního letectví*. In: Slovensko-české mezinárodnoprávne sympóziium, Slovenská spoločnosť pre mezinárodné právo. Bratislava, 2008. ISBN: 978-80-96954-02-5.

¹⁷⁸ SHAW, Malcolm, N. *International Law, 6th edition*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008, s. 1145-1146. ISBN: 978-0-521-89929-1(HB).

sebeobranu. NATO – Organizace Severoatlantické smlouvy je organizací kolektivní sebeobranu. Dle čl. 5 odst. 1 jsou členové organizace zajedno v tom, že ozbrojený útok v Evropě nebo Severní Americe bude považován za ozbrojený útok proti všem. Poprvé bylo možno článek 5 odst. 1 použít právě při útocích 11.9.2001.¹⁷⁹

Základním cílem státu je civilní letectví chránit. Na otázku, zda je možné zastavit civilní letadlo ozbrojenou silou existují různé názory. Mohlo by teoreticky dojít k situaci, že nad zájmem chránit životy osob na palubě letadla by převážil zájem jiný, vyšší. Muselo by se jednat o takovou situaci, ve které by bylo bez jakýchkoli pochybností evidentní, že dojde k nějaké katastrofě v případě, že proti civilnímu letadlu nebude zasazeno. Umím si představit, že takový zásah by mohl být posléze považován za provedený v souladu s mezinárodním právem. Pevně doufám, že k takové situaci, která by rozhodnutí násilně zastavit letadlo jeho sestřelením ospravedlnila, už nikdy nedojde.

¹⁷⁹ POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 154 - 155. ISBN: 978-80-7400-398-1.

Závěr

Ještě před čtvrt stoletím byl za nejzávažnější protiprávní čin proti civilnímu letectví v historii považován bombový útok na letadlo Pan Am v roce 1988. Dnes je tomu jinak. Hrozba teroristických útoků s cílem rozšířit strach, upoutat pozornost médií na celém světě i způsobit masové oběti na životech je velice vážná. Aktem zaměřeným proti civilnímu letectví, zejména prostřednictvím zneužití letadla jako zbraně, se může proměnit v realitu.

Státy se s ohledem na zajištění bezpečnosti bezesporu musí snažit udělat vše pro omezení rizika spáchání protiprávních činů s cílem těmto útokům co nejlépe čelit. Přístup k pojmání bezpečnosti se po 11. září 2001 se změnil. Bohužel změnil se i přístup k lidským právům. Státy bohužel někdy z různých důvodů zapomínají tato práva chránit. Dokládají to přijímané předpisy a v návaznosti na ně zaváděná opatření, které jsou často na hranici přiměřenosti a někdy dokonce až za ní. Státy by ale neměly zapomínat na to, že ve vztahu k lidským právům mají povinnost tato práva respektovat a nadměru do nich nezasahovat. Vždy by se měly snažit mezi konkurujícími zájmy „povinností zajistit bezpečnost“ – „povinností chránit jednotlivce a jejich lidská práva“ najít rozumný a ospravedlnitelný kompromis. Snaha států projevit maximální úsilí při nalezení vhodných cest by měla být samozřejmostí.

Není sporu o tom, že 100% bezpečnost civilního letectví zajistit nelze stejně jako nelze 100% ochránit lidská práva. Opatření států, ať už se jedná o opatření preventivní či represivní ale musí být adekvátní. Zatímco efektivita současných bezpečnostních opatření není jednoznačně prokázána, rozsáhlé omezování lidských práv v některých státech je naprosto evidentní.

Někteří lidé, kteří si tato citelná omezování uvědomují, odmítají obětovat svou svobodu, soukromí, víru nebo dokonce důstojnost a raději volí alternativní způsoby cestování.

Jsem toho názoru, že pravidla týkající se omezování lidských práv musí být co nejpřesněji vymezena a pokud možno unifikována.

Konkrétní práva, kterými jsem se v této práci zabývala bylo zejména právo na respektování důstojnosti, na ochranu soukromí a osobních údajů, právo na život. Na

základě prostudování mezinárodních úmluv a materiálů, které tuto problematiku upravují jsem došla k závěru, že ve vztahu k právu na ochranu soukromí existují bezpečnostní opatření, která jsou neadekvátní a neospravedlnitelná, protože nesplňují požadavek proporcionality a přehlížejí důležitý základ lidských práv, kterým je respektování důstojnosti. Ve vztahu k právu na ochranu osobních údajů jsem zjistila, že dochází k jeho porušování tím, že jsou shromažďovány a dokonce i přes hranice transferovány osobní údaje, a to dokonce i údaje citlivé, bez jasného účelu. Ve vztahu k právu na život a případné krajní možnosti do tohoto práva zasáhnout sestřelením civilního letadla je můj názor takový, že takový zásah může být v souladu s mezinárodním právem.

Jsem přesvědčena o tom, že adekvátní ochrany civilního letectví lze dosáhnout bez porušování závazků vyplývajících z mezinárodního práva lidských práv.

Seznam použité literatury a pramenů

Seznam literatury:

- ANNAN, Kofi, A. *In Larger Freedom – Towards development, security and human rights for all – Report of the Secretary –General*. New York: United Nations, 2005.
- BÍNA, Ladislav; Žihla, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1.vydání. Brno: CERM, 2011. ISBN: 978-80-7204-707-9.
- ČAPEK, Jan. *Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod. I. část – Úmluva*. Praha: LINDE PRAHA, a.s., 2010. ISBN: 978-80-7201-789-4.
- ČAPEK, Jan; KLÍMA, Richard; ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. 1. vydání. Praha: Lexis Nexis, 2005. ISBN: 80-86199-95-9.
- ČEPELKA, Čestmír; ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní právo veřejné*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN: 978-80-7179-728-9.
- DAVID, Vladislav. *Mezinárodní právo veřejné s kazuistikou*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011. ISBN: 978-80-87212-86-8.
- DAVID Vladislav; MALACKA Michal. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde Praha, a.s., 2005. ISBN 80-7201-524-9.
- HOLBA, Karel; JANKŮ, Pavel. *Letecká legislativa*. 1.vydání. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze o. p. s., 2009. ISBN: 978-80-86841-11-3.
- CHEE, Choung, Il. *Korea and International Law*. Seoul: Seoul Press for the Institute of International Legal Studies, Korea University, 1993. ISBN: 89-7225-012-0 93370.
- CHENG, Bing. *The Law of international air transport*. London: Stevens and Sons, 1962. ISBN: 978-0420354808.
- JOSEPH Sarah; SCHULTZ Jenny; CASTAN Melissa. *International covenant on civil and political rights: cases, materials, and commentary*. Oxford University Press, 2004. ISBN: 9780199258079.
- KLÚČKA, Ján. *Medzinárodné právo verejné. Všeobecná a osobitná časť*. 2. vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2011. ISBN: 978-80-80784-14-0.
- MILDE, Michael. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven

- International Publishing, 2008. ISBN: 978-90-77596-54-8. Elektronická kniha.
http://books.google.cz/books?id=YqaYJ3R0nKQC&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- ONDŘEJ, Jan. *Mezinárodní právo soukromé, veřejné, obchodní*. 3. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN: 978-80-7380-181-6.
 - ONDŘEJ J., ŠTURMA P., BÍLKOVÁ V., JÍLEK D. a kolektiv. *Mezinárodní humanitární právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN: 978-80-7400-185-7.
 - PAVLÍČEK, Václav. *Ústava a ústavní řád České republiky, komentář, 2. díl, Práva a svobody*. Praha: Linde Praha a. s., 1999. ISBN: 80-7201-170-7.
 - POTOČNÝ, Miroslav. *Mezinárodní právo veřejné, zvláštní část*. 2. doplněné vydání. Praha: C.H. Beck, 1999. ISBN: 80-7179-188-1.
 - POTOČNÝ, Miroslav; ONDŘEJ Jan. *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část*. 6. doplněné a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN: 978-80-7400-398-1.
 - PRŮŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. 1. vydání. Praha: GALILEO CEE Service ČR s. r. o., 2007. ISBN: 978-80-239-9206-9.
 - SHAW, Malcolm, N. *International Law*, 6th edition, Cambridge: Cambridge University Press, 2008. ISBN: 978-0-521-89929-1(HB).
 - SRIRAM, Chandra, Sandra; MARTIN-ORTEGA, Olga; HERMAN, Johanna. *War, Conflicts and human rights: Theory and practice*. New York: Routledge, 2010. ISBN 10: 0-415-45205-8 (hbk).
 - SOTTIAUX, Stefan. *Terrorism and the limitation of Rights*. Portland, USA: Hart Publishing, 2008. ISBN: 978-1-84113-763-6.
 - ŠTURMA, Pavel. *Mezinárodní a evropské kontrolní mechanismy v oblasti lidských práv*. 3. doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN: 978-80-7400-318-9.
 - TOMAŠEVSKI, Katarina. Health rights. In *Economic, Social and Cultural Rights, a Textbook*. Edited by EIDE, Asbjorn, KRAUSE, Catarina, ROSAS, Allan, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, 1995. ISBN: 0-7923-3277-6 (HB).

- TÜRK, Danilo. *Základy mezinárodního práva*. 1. vydání. Beroun: Eva Rozkoto-
vá, 2010. ISBN: 978-80-904209-9-1.

Vědecké články:

- BALAŠ, Vladimír. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Blahož, Josef, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008. ISBN: 978-80-86775-20-3.
- BLAHOŽ, Josef. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Josef Blahož, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008. ISBN: 978-80-86775-20-3.
- DAVID, Vladislav. Pojmové vymezení mezinárodního terorismu. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005. ISBN: 978-80-889-67-6.
- KRŮPA, Břetislav. *Regulace ochrany osobních údajů v právu EU*. Brno, 2007. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva.
- MAŇÁSKOVÁ, Michaela. *Definice agrese nebo ozbrojeného útoku?* Brno, 2009. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta právnická, Katedra mezinárodního a evropského práva.
- MIRONENKO, Olga. *Body scanners versus privacy and data protection*. In: Computer Law & Security Review 27, Elsevier Ltd., 2011. ISSN: 0267-3649. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0267364911000562>
- MRÁZEK, Josef. Válka proti terorismu a mezinárodní právo. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005. ISBN: 978-80-889-67-6.
- MOTEVALLI, Vahid; STOUGH, Roger. *Aviation safety and security; reaching beyond borders*. Journal of Air Transport Management, Svazek 10, číslo 4. Elsevier, 2004. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699704000122>

- NEUWIRT, Karel. Ochrana osobních údajů a boj proti terorismu. In: SCHEU, Harald, Christian. *Právní aspekty boje proti terorismu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Evropské informační středisko v nakladatelství Vodnář, 2005. ISBN: 978-80-889-67-6.
- ONDŘEJ, Jan. Bezpečnost jednotlivců a lidská práva. In: *Mezinárodní ochrana lidských práv: regionální a tematická diferenciacce*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2011. ISBN: 978-80-87146-54-5.
- 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. ISBN: 978-80-96954-02-5.
- PLOCH, Jindřich; ŽIHLA, Zdeněk. Úloha katedry letecké dopravy VŠO v Praze při realizaci národního znalostního centra pro oblast Security v letecké dopravě. In: ZÝKA, J.; ŽIHLA, Z.: *Ochrana civilní letecké dopravy (Airport transport security) 2012, 1. mezinárodní vědecká konference, sborník příspěvků, 20. - 21. listopadu 2012, Praha, Česká republika*. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s., 2012. ISBN: 978-80-86841-40-3.
- RAK, Jakub. *Metody a druhy preventivních opatření v oblasti problematiky terorismu v letecké dopravě*. Zlín, 2007. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky. Ústav elektrotechniky a měření.
- ŠROLEROVÁ, Kamila. Boj proti terorismu vs. ochrana lidských práv. *Mezinárodní ochrana lidských práv: regionální a tematická diferenciacce*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. ISBN:978-80-87146-54-5.
- STOČESOVÁ, Simona. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Blahož, Josef, editor. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008. ISBN: 978-80-86775-20-3.
- TRUHLÁŘ, Zdeněk, Nové modely bezpečnostních kontrol cestujících na letištích. In: ZÝKA, Jan; ŽIHLA, Zdeněk. In: *Ochrana civilní letecké dopravy 2012, 1. mezinárodní vědecká konference, sborník příspěvků, 20. - 21. listopadu 2012, Praha, Česká republika*. Praha, Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s., 2012. ISBN: 978-80-86841-40-3.

- VŠELICHOVÁ, Zdena. *Lidská práva a právní politika boje proti terorismu*. Josef Blahož, editor, Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2008. ISBN: 978-80-86775-20-3.
- YOUNG, Barbara Elisabeth. *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*. Air & space law. 2003, svazek 28, číslo 1.
<http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>

Mezinárodní úmluvy:

- Úmluva o úpravě letectví (Pařížská, 1919)
- Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská, 1944)
- Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokijská, 1963)
- Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská, 1970)
- Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montrealská, 1971)
- Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví (Protokol k Montrealské úmluvě, 1988)
- Mezinárodní pakt o občanských a politických právech (1966)

Prameny práva RE:

- Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod (1950)
- Úmluva o ochraně osob se zřetelem na automatizované zpracování osobních dat (1981)

Prameny práva OECD:

- Směrnice upravující ochranu soukromí a přeshraniční toky osobních údajů (1980)

Prameny práva EU:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (1995)
- Listina základních práv Evropské unie (2007)

Podzákoné právní předpisy:

- L17 Bezpečnost
- L18 Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

Další prameny a internetové zdroje:

- <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=15810&fulltext=147~2F1947&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>
- <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv7.pdf>
- <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=15810&fulltext=147~2F1947&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>
- <http://www.osn.cz/system-osn/specializovane-agentury/?i=122>
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Mezin%C3%A1rodn%C3%AD_organizace_pro_civiln%C3%AD_letectv%C3%AD
- <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>
- <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html>
- <http://www.marecek.cz/storage/umluvalet%201919.pdf>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air
- <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss06034&cd=77&typ=r>
- <http://cil.nus.edu.sg/1944/1944-international-air-transport-agreement/>
- <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>
- <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=36322&fulltext=102~2F1984&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>
- <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=32779&fulltext=96~2F1974&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content>
- <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=32609&fulltext=16~2F19>

- 74&nr=&part=&name=&rpp=15#local-content
- http://legacy.icao.int/icao/en/assembl/a33/resolutions_a33.pdf
 - <http://www.senat.cz/xqw/webdav/pssenat/original/63869/53943>
 - <http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm>
 - <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/504/88/PDF/N0550488.pdf?OpenElement>
 - <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/090.htm>
 - <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/196.htm>
 - <http://www.kluwerlawonline.com/toc.php?area=Journals&mode=bypub&level=5&values=Journals~~Air+and+Space+Law~Volume+28+%282003%29>
 - <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/safety/>
 - <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/>
 - <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>
 - https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.1&thid=13ce2fbae0524859&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/?ui%3D2%26ik%3D261c2c173f%26view%3Datt%26th%3D13ce2fbae0524859%26attid%3D0.1%26disp%3Dsafe%26realattid%3Df_hd8quwa50%26zw&sig=AHIEtbSkM11gjzsyFvUl-1gcHB4dqZba6Q
 - <http://21stoleti.cz/blog/2007/11/16/10-katastrof-ktere-zvysily-bezpecnost-letani/>
 - http://cs.wikipedia.org/wiki/Let_Pan_Am_103
 - [http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/\(symbol\)/a.conf.157.23.en](http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/(symbol)/a.conf.157.23.en)
 - <http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=543>
 - http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf
 - http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf
 - <http://www1.umn.edu/humanrts/gencomm/hrc29.html>
 - <http://www1.umn.edu/humanrts/gencomm/hrc29.html>
 - <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=104~2F1991&rpp=15#seznam>
 - http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf
 - http://www.pravnipredpisy.cz/predpisy/SbMezSmluv/115001/SMS115001_-----_.php

- <http://www1.umn.edu/humanrts/instree/HR%20and%20the%20fight%20against%20terrorism.pdf>
- <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=829533>
- <http://eur-lex.europa.eu/cs/treaties/dat/32007X1214/htm/C2007303CS.01000101.htm>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002F0475:CS:HTML>
- <http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/92771-zmarene-utoky-na-letadla-privripominaji-praci-al-kajda.html>
- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0267364911000562>
- <http://epic.org/epic/about.html>
- <http://www.dhs.gov/>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_Security_Administration
- http://epic.org/privacy/body_scanners/epic_v_dhs_suspension_of_body.html
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:EN:PDF>
- <http://www.refworld.org/docid/3ddcafaac.html>
- <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss01115&cd=77&typ=r>
- <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=ss05029&cd=77&typ=r>
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Organizace_pro_hospod%C3%A1%C5%99skou_spolupr%C3%A1ci_a_rozvoj
- <http://www.oecd.org/sti/ieconomy/15589535.pdf>
- <http://www.oecd.org/internet/ieconomy/31670189.pdf>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:15:31995L0046:CS:PDF>
- <http://eur-lex.europa.eu/cs/treaties/dat/32007X1214/htm/C2007303CS.01000101.htm>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0082:CS:HTML>
- <https://www.euroskop.cz/8461/20702/clanek/spravedlnost-svoboda-a-bezpecnost-v-dubnu-2012>

- http://www.tyden.cz/rubriky/zahranici/big-brother/letite-do-usa-urady-budou-uchovavat-vase-udaje-az-15-let_231808.html
- http://www.nytimes.com/2013/03/12/business/passenger-screening-system-based-on-personal-data-raises-privacy-issues.html?pagewanted=all&_r=0
- <http://www.zdnet.com/eu-votes-to-support-suspending-u-s-data-sharing-agreements-including-passenger-flight-data-7000017677/>
- <http://edition.cnn.com/2010/TRAVEL/11/15/california.airport.security/index.html>
- http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_CES.pdf
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0311:FIN:EN:PDF>
- http://www.nssoud.cz/zakony/120_1976.pdf
- <http://www.usatoday.com/story/travel/2013/05/02/airport-full-body-scanners-pass-radiation-tests/2130529/>
- <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1255104/Muslim-women-barred-flight-refusing-naked-body-scan.html>
- <http://www.znovu.cz/ex/vznikdem.htm>
- http://cs.wikipedia.org/wiki/El_Al
- <http://svici.sweb.cz/havarie.htm>
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Let_Korean_Air_007
- http://cs.wikipedia.org/wiki/Kub%C3%A1nsk%C3%A1_p%C4%9Btice
- <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj01/win01/vorwin01.htm>
- <http://www.cervenkykriz.eu/cz/pravosily.aspx>
- http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/6601_en.pdf

English summary

Security of civil aviation is one of the most sensitive parts concerning aviation law. The reason of its importance is that it is not easy to determine the optimal ways of protection of civil aviation against acts of unlawful interference, especially terrorist attacks on civil aircrafts. To prevent such threats there exist international treaties which oblige states to ensure security. Other international treaties set obligations of states to protect human rights. When states approve security protection measures they should take into consideration possibility of contradiction of such measures with human rights.

While analysing the security measures and their impact on human rights I draw into my attention specifically primary right to dignity, right to protection of privacy and personal data and the right to life. The main finding of my analysis is that states often do not follow principles and rules set by international treaties. In particular, states do not follow the requirements of proportionality and necessity when limiting the right to privacy and dignity by implementing too invasive security measures. Violations of data protection are caused by collecting and transferring sensitive air passenger data across the border without a clear purpose. While the effectiveness of current security measures are not clearly established, extensive restrictions on human rights in some states are obvious. Right to life is an essential human right. In an extreme situation when it is obvious that it is necessary to protect ultimate interests than the lives of persons on board of a civil aircraft, interference to the right of life could be justifiable and consistent with international law.

I propose that to address this serious problem states must always try to find a reasonable and justifiable compromise between human rights and security measures.

It is not in manpower to provide 100% security and it is not possible to protect 100% human rights. My opinion is, that it is possible to protect civil aviation against acts of unlawful interference without breaking of obligations set in international human rights treaties.

