

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Jakub Michálek

**Mezinárodněprávní ochrana bezpečnosti
civilního letectví**

Diplomová práce

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

Katedra: Mezinárodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 27. 6. 2019

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 108 955 znaků včetně mezer.

V Praze dne 27. 6. 2019

Jakub Michálek

Poděkování

Děkuji panu doc. JUDr. Janu Ondřejovi, CSc, DSc., za vstřícnost a ochotu při vedení mé diplomové práce.

Chtěl bych také poděkovat celé své rodině a všem blízkým, kteří mě v průběhu studia podporovali.

Obsah

Úvod	6
1. Právo civilního letectví	7
1.1. Historický vývoj leteckého práva	7
1.1.1. Úmluva o mezinárodním civilním letectví	8
1.1.2. Protokol o změně Chicagské úmluvy (článek 3 bis)	10
1.2. Mezinárodní organizace civilního letectví	13
1.2.1. Mezinárodní vládní letecké organizace	13
1.2.2. Mezinárodní nevládní letecké organizace	17
2. Právní úprava bezpečnosti civilního letectví	19
2.1. Mezinárodní právní úprava bezpečnosti civilního letectví	19
2.1.1. Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla	20
2.1.2. Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel	22
2.1.3. Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví	23
2.1.4. Protokol o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví	24
2.1.5. Úmluva o značkování plastických tržavin pro účely detekce	25
2.1.6. Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím	26
2.1.7. Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel	27
2.1.8. Annex č. 17	27
2.2. Evropské prameny práva letecké dopravy	28
2.2.1. Nařízení 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002	29
2.3. Vnitrostátní prameny práva	30
2.3.1. Zákon o civilním letectví	30
2.3.2. Recepce mezinárodních standardů, doporučení a postupů	31
2.3.3. Příloha č. 17	32

3. Protiprávní činy v civilním letectví.....	34
Terorismus	34
3.2. Protiprávní zmocnění se letadla.....	35
3.3. Bombové útoky.....	38
3.4. Trestné činy pasažérů	41
3.5. Kyberterorismus	42
3.6. Bezpilotní prostředek jako hrozba bezpečnosti civilního letectví.....	43
Obrázek 1. Rozdělení bezpilotních prostředků dle doplňku X	48
Závěr.....	52
Seznam použitých zdrojů	54
Abstrakt	57
Abstract	58

Úvod

Letadlo, nejbezpečnější dopravní prostředek. Takové spojení už platí několik desítek let. Ačkoliv se tak na první pohled nemusí zdát, hlavním důvodem jsou letecké nehody, kterým média věnují značnou pozornost. I výrazná medializace leteckých havárií je jeden z důvodů, proč je letecká doprava lákavá pro pachatele různých protiprávních činů.

V první řadě je však důležité vymezit bezpečnost v civilním letectví. Bezpečnost se dá rozdělit do 2 oblastí. První oblastí je oblast Safety, která je označována jako provozní bezpečnost. Do této oblasti jsou zahrnuta opatření proti lidským chybám, ke kterým nedochází vědomě a také je zde zahrnuto selhání techniky. Druhou oblastí je oblast Security, která je označována jako ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Tato práce bude zaměřena především na druhou oblast bezpečnosti, tedy Security – ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Cílem této diplomové práce je poskytnout čtenáři ucelený přehled o právních úpravách, které se týkají ochrany civilního letectví před protiprávními činy. A to jak z pohledu mezinárodního práva, tak z pohledu evropského práva, a rovněž i z pohledu vnitrostátní právní úpravy. Samozřejmostí je vymezení vzájemného vztahu mezinárodní, evropské a vnitrostátní úpravy. Součástí práce je i hodnocení nedostatků jednotlivých právních úprav. Diplomová práce zkoumá také právní úpravu bezpilotních letadlových prostředků a jejich možný negativní dopad na bezpečnost civilního letectví.

Diplomová práce je členěna do 3 částí. Úvodní část práce je věnována samotné historii civilního letectví a počátkům leteckého práva. V první části práce jsou také popsány významné mezinárodní organizace, které ovlivňují civilní letectví, především pak podobu ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Pozornost je zde věnována také Chicagské úmluvě, která je nepostradatelným článkem letecké dopravy. V závěru první části se autor věnuje Protokolu o změně Chicagské úmluvy (článku 3 bis), jehož výklad stále vzbuzuje mnoho dohadů a vášní. Druhá část diplomové práce je věnována popisu komplexní úpravy ochrany bezpečnosti civilního letectví, především pak mezinárodních smluv upravujících ochranu bezpečnosti civilního letectví. Třetí část řeší problematiku jednotlivých protiprávních činů, speciálně se zaměřením na hrozbu, kterou mohou představovat bezpilotní prostředky.

1. Právo civilního letectví

1.1. Historický vývoj leteckého práva

Mezinárodní civilní letectví je relativně mladá oblast dopravy, která se začala vyvíjet v průběhu minulého století a jejíž strmý růst pokračuje i ve stoletím následujícím. Snahy člověka ovládnout oblohu byly ale zaznamenány již mnohem dříve. Od báje o Daidalovi a jeho synu Ikarovi, přes létající draky v Číně, až po návrhy Leonarda da Vinciho. První reálně využitelný prostředek, který by byl schopen letu a přepravy osob, spatřil světlo světa na konci 18. století, konkrétně roku 1783, kdy byl uskutečněn první let horkovzdušným balónem sestrojeným bratry Montgolfierovými. Právě tehdy se také začaly psát i počátky samotného leteckého práva, když bylo roku 1784 vydáno první nařízení, které upravovalo lety balónu nad území Paříže.¹

První mezinárodní letecká dohoda byla přijata v souvislosti s využitím leteckých balónů k vojenským účelům během konfliktů na konci 19. století, které odhalily potřebu detailnější právní úpravy.² Horkovzdušné a brzy po nich také vodíkové či jinými plyny plněné balóny ovládly oblohu na více než století. To platilo až do roku 1898, kdy byl Albertem Santosem Dumontou sestrojen první stroj, který k řízení letu dokázal využívat spalovací motor. Započal tak éru vzducholodí, která byla ovšem brzy narušena bratry Wrighty a jejich prvním letem letadlem v roce 1903.

První pokusy o mezinárodně právní úpravu moderního letectví se začaly objevovat na začátku 20. století. Roku 1909 byla diplomatická konference v Paříži ale ještě neúspěšná, především z důvodu neshody ohledně právního režimu vzdušného prostoru a následného nástupu první světové války.² První světová válka ještě více urychlila technologický vývoj a význam letectví a odkryla nové možnosti využití letadel, čímž zároveň ještě více odhalila potřebu právní úpravy na mezinárodní úrovni. Úspěch tedy slavila až konference v Paříži roku 1919, která dala vzniknout Pařížské úmluvě a jenž položila základy mezinárodního civilního leteckého práva. Výsledkem jednání v Paříži byla Pařížská úmluva, do které byly zakotveny základní principy mezinárodního letectví.

¹ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016]. str. 6;

² MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016]. str. 7

Poprvé zde byla zakotvena a uznána zásada svrchovanosti každého státu nad vzdušným prostorem nad jeho územím, což bylo jedním z hlavních důvodů nezdarů předešlých jednání. Bylo tak upuštěno od myšlenky svobodného leteckého prostoru i z důvodu obav o bezpečnost, které první světová válka přinesla.

Na Pařížské konferenci byla také založena první stálá mezinárodní organizace pro civilní letectví – Mezinárodní komise pro leteckou navigaci (ICAN), která bývá označována jako předchůdce dnešní ICAO. Bohužel, Pařížskou úmluvu neschválily všechny velmoci v čele se Spojenými státy americkými a Ruskou federací. V reakci na založení ICAN byly vytvářeny obdobné organizace s podobným cílem, které ještě více oslabily pozici ICAN.³

Krátce po první světové válce, konkrétně v roce 1922 byla v Německu vypracována právní norma, která se jako jedna z prvních snažila definovat trestné činy proti civilnímu letectví.

Další událostí, která napomohla rozvoji letecké dopravy se stala druhá světová válka, která přinesla vyšší investice do leteckého průmyslu, větší snahu o dosažení nových technologických inovací a v neposlední řadě širší možnosti využití letecké dopravy po válce, díky velkému počtu vyrobených letadel. I to byly důvody, které vedly státy k potřebě přijetí nového mezinárodněprávního dokumentu upravujícího civilní letectví. Tím se stala Chicagská úmluva, která spatřila světlo světa roku 1944 na Chicagské konferenci. S pokračujícím rozvojem letecké dopravy přišla i potřeba podrobnější a ucelenější právní úpravy civilního letectví. Nová vlna mezinárodních smluv přišla především v druhé polovině 20. století. Vzhledem k zaměření diplomové práce budou následující kapitoly věnovány pouze těm, které upravují oblast ochrany bezpečnosti před protiprávními činy v civilním letectví.

1.1.1. Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Jedná se o nejvýznamnější dokument, který upravuje oblast civilní letecké dopravy a který dal zároveň vzniknout nejvýznamnější organizaci v oblasti civilního letectví, ICAO. Vzhledem k obtížnému způsobu doplnění a aktualizace samotné Úmluvy upravuje oblast letectví skrze Annex, do kterých začleňuje mezinárodní standardy a doporučení.

Annex k Chicagské úmluvě bylo do této doby vydáno 19, z nichž pro leteckou security je nejvýznamnější ten s číslem 17. Nejedná se však o jedinný Annex, který zabezpečuje ochranu civilního letectví před protiprávními činy, významnou roli hraje například také Annex č. 2 či 18.

³ PRUŠA, Jiří, Martin BRANDÝSKÝ, Luboš HLINOVSKÝ, Jiří HORNÍK, Michal PAZOUREK, František SLABÝ, Marek TŘEŠŇÁK a Jiří ŽEŽULA. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.

- L 1 Způsobilost leteckého personálu civilního letectví
- L 2 Pravidla létání
- L 3 Meteorologie
- L 4 Letecké mapy
- L 5 Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu
- L 6 Provoz letadel
- L 7 Poznávací značky letadel
- L 8 Předpis o letové způsobilosti letadel – Mezinárodní požadavky ICAO
- L 9 Zjednodušení formalit
- L 10 Předpis o civilní letecké telekomunikační službě
- L 11 Předpis o letových provozních službách
- L 12 Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví
- L 13 Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
- L 14 Letiště
- L 15 Předpis o letecké informační službě
- L 16 Ochrana životního prostředí
- L 17 Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
- L 18 Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží
- L 19 Řízení bezpečnosti

Stejně jako Pařížská úmluva i Chicagská úmluva stojí na principu výlučné svrchovanosti států nad svým vzdušným prostorem.⁴ Vzdušný prostor je prostor nad státním suchozemským územím a vnitřními i pobřežními vodami. Sahá po okraj spodní hranice kosmického prostoru, který však ještě nebyl přesně definován.⁵ Hranice mezi vzdušným a kosmickým prostorem nebyla vymezena v žádné mezinárodní smlouvě, hranici tak určuje obyčejové pravidlo na základě nejnižší oběžné dráhy kolem Země, na kterých obíhají umělé kosmické objekty, které jsou již v kosmickém prostoru.⁶

Úmluva se však již nezabývá otázkou úpravy či postupů v případech nedovoleného narušení svrchovaného vzdušného prostoru civilním případně vojenským letadlem. Poválečné období přineslo množství takovýchto narušení vzdušného prostoru, která nezřídka vedla k tragickým následkům.

⁴ Čl. 1 Chicagské úmluvy

⁵ POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část*. 6., dopl. a rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-398-1. str. 151

⁶ ONDŘEJ, Jan, Josef MRÁZEK a Oto KUNZ. *Základy mezinárodního práva veřejného*. V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckova skripta. ISBN 978-80-7400-487-2. str. 160

1.1.2. Protokol o změně Chicagské úmluvy (článek 3 bis)

Chicagská úmluva neprošla od svého vzniku mnohými změnami a úpravami, nejvýznamnějších z nich bylo právě vložení ustanovení článku 3 bis v roce 1984. Ustanovení, které nebylo přijato k ochraně civilního letectví před útoky fyzických osob, jako tomu je u většiny právních instrumentů v civilním letectví běžné, ale před subjektem mezinárodního práva, státem.

K této změně Chicagské úmluvy došlo v souvislosti se sestřelením letu KAL 007 jihokorejského civilního letounu Boeing 747, který se odchýlil od své trasy, přičemž tak došlo k narušení vzdušného prostoru tehdejšího Sovětského svazu. Reakce Sovětského svazu byla zjevně nepřiměřená, jelikož i přes odchýlení z letové trasy civilní letadlo neohrožovalo bezprostředně jiné lidské životy a směřovalo k opuštění území Sovětského svazu. Došlo tak k porušení primární právní normy, konkrétně kogentní ochrany lidského bytí a jeho integrity, z důvodu vynucení realizace právní normy sekundárně normovaného protiopatření.⁷

Smluvní státy se článkem 3 bis v odst. 1 zavázaly, že se zdrží použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu a v případě zadržení letadla neohrozí životy osob na palubě letadla a bezpečnost letadla. Státy však mohou podle odst. 2 požadovat přistání civilního letadla, které naruší jejich vzdušný prostor. Článek 3 bis lze použít jenom tehdy, pokud není letadlo zneužito k účelům odporujícím cílům Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. V závěrečném odstavci se státy zavazují k přijetí vhodných opatřeních, „*kterými bude k jakýmkoli účelům neslučitelným s cíli této Úmluvy zakázáno úmyslné použití jakýchkoli civilních letadel zapsaných do rejstříku v tomto státě.*“

Text článku 3 bis tak obsahuje 4 základní principy:

1. Nepoužití zbraně proti civilním letadlům
2. Respektování státní suverenity
3. Nezneužití civilního letectví k účelům neslučitelným s cíli Chicagské úmluvy
4. Prevence před neúmyslným zneužitím civilních letadel⁸

⁷ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7. str. 192

⁸ POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část*. 6., dopl. a rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-398-1

Není tak absolutně vyloučeno použití zbraní proti civilním letadlům a takové rozhodnutí je tak ponecháno na jednotlivých státech, kterým tak zůstává zachována svrchovanost leteckého prostoru nad svým územím. Článek 3 bis neuvádí přesné podmínky, kdy je možné použít zbraně proti civilnímu letadlu, posouzení a konečné rozhodnutí zůstává vždy na konkrétním státu.

Jestliže existují rozumné důvody k závěru, že letadlo je používáno v rozporu s cíli Chicagské úmluvy, má smluvní stát možnost užití jakýchkoliv vhodných prostředků slučitelných s příslušnými pravidly mezinárodního práva, a to včetně použití zbraní.

Článek 3 bis tak nevylučuje právo na sebeobranu, které je uvedeno v čl. 51 Charty OSN „*žádné ustanovení této Charty neomezuje, v případě ozbrojeného útoku na některého člena Organizace spojených národů, přirozené právo na individuální nebo kolektivní sebeobranu.*“

Splňuje však unesené letadlo označení ozbrojeného útoku? A lze sestřelení civilního letadla označit za sebeobranu ve smyslu čl. 51?

Za daných podmínek je na každém státu, respektive s ohledem na znění jeho právního řádu, jak se k takové situaci postaví. První možností, pod kterou lze zařadit i Českou republiku, je absence výslovné právní úpravy použití zbraní proti civilnímu letounu. V rámci českého právního řádu se k oprávnění použití zbraně nabízí užití ustanovení o krajní nouzi, vždy však za splnění podmínek subsidiarity a proporcionality.⁹

Použití zbraní by mělo však stále mělo být až krajním řešením, tzv. prostředkem ultima ratio, ke kterému by se státy měly uchýlovat až po využití všech ostatních prostředků k zamezení nebezpečí. Problematické mohou být také situace, kdy se letadlo odchýlí od běžné letové trasy a přeruší radiovou komunikaci. V danou chvíli mohou státní složky sáhnout po použití vojenských stíhaček, které se pokusí letadlo vizuálně kontaktovat.

Naplnění takové situace ale stále není důvodem k použití zbraní, historie ovšem ukazuje, že státy takové situace řešily za použití síly, ač k tomu nebyl dán rozumný důvod. Doložit to lze na již zmíněném letu KALL 007, či sestřelení izraelského civilního letadla společnosti El-Al Israel Airlines v roce 1955.¹⁰

Uvedené situace je však nutné odlišit od narušení vzdušného prostoru vojenskými letadly, v takovém případě se společnost k použití zbraní staví smírněji.

⁹ Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva (VERONIKA BÍLKOVÁ, TOMÁ GRIVNA, JIŘÍ HERCZEG, TRESTNĚPRÁVNÍ REVUE, 15. 11. 2008), dostupný z: <https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqhbpxi4s7geyv6427gmzdq&groupIndex=0&rowIndex=0>

¹⁰ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7. str. 191

Ačkoliv ani pouhé narušení vzdušného prostoru vojenským letadlem by nemělo být důvodem k použití zbraní, takové jednání by odporovalo zásadě pokojného řešení sporu v čl. 2 Charty OSN.¹¹

Některé státy možnost použití zbraní absolutně vylučují, typickým příkladem je Německá spolková republika. Spolkový ústavní soud se k otázce sestřelení civilního letounu postavil jednoznačně proti použití zbraní.¹² Po útocích 11. září 2001 byla v Německu prosazena novela zákona o bezpečnosti, která svěřovala pravomoc k rozhodnutí o sestřelení letadla uneseného teroristy a které má být použito k útoku na zemi. Toto ustanovení bylo napadeno ústavní stížností a ústavní soud dal stěžovatelům za pravdu. Ústavní soud ustanovení prohlásil za protiústavní z důvodu porušení práva na život ve spojení s právem na lidskou důstojnost.¹³ Ústavní soud ovšem rozlišil situace, kdy na palubě jsou pouze osobám, které chtějí letadlo použít jako útočnou zbraň a situací, kdy jsou na palubě i cestující. V prvním případě použití zbraní proti letadlu označuje za ospravedlnitelné.¹⁴

S názorem ústavního soudu lze souhlasit, autor této práce však považuje za nešťastné řešit takovou otázku a zodpovídat ji za přítomnosti veřejnosti. Spolková republika Německo tak odkrývá případný postup v takové situaci a ukazuje případným pachatelům protiprávních činů slabiny právní úpravy, jelikož dělá z uneseného letadla s pasažéry prakticky nezničitelný cíl. Opačnou cestou se vydala Ruská federace, která použití síly proti civilnímu letadlu legalizuje, za splnění přísných podmínek.¹⁵

Ani nové znění Chicagské úmluvy nezabránilo v opakování tragických případů, jako tomu bylo v případě letu KAL 007. Necelých 5 let poté americká válečná loď Vincennes sestřelila civilní letadlo společnosti Iran Air, a to dokonce v momentě, kdy letadlo žádný vzdušný prostor nenarušovalo. To, že otázka použití zbraní proti civilnímu letectví je stále aktuální, dokazuje i relativně nedávné sestřelení letu Malaysia Airlines pravděpodobně proruskými separatisty.

¹¹ Čl. 2 Charty OSN: *Všichni členové řeší své mezinárodní spory pokojnými prostředky tak, aby ani mezinárodní mír a bezpečnost, ani spravedlnost nebyly ohrožovány.*

¹² Rozhodnutí Spolkového ústavního soudu ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05

¹³ Rozhodnutí Spolkového ústavního soudu ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05

¹⁴ POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část. 6., dopl. a rozš. vyd.* V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-398-1. str.155

¹⁵ POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část. 6., dopl. a rozš. vyd.* V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-398-1. str. 156

1.2. Mezinárodní organizace civilního letectví

S dynamickým vývojem letecké dopravy přichází potřeba rychlé a efektivní mezinárodní spolupráce a právní regulace, v důsledku toho bylo v průběhu 20. století založeno bezpočet vládních i nevládních mezinárodních organizací. V následující kapitole se budu věnovat pouze těm nejvýznamnějším, které svou činností významně zasáhly nebo zasahují do právní úpravy bezpečnosti civilního letectví.

1.2.1. Mezinárodní vládní letecké organizace

V první části této kapitoly se zaměřím na mezinárodním vládní organizace, tedy organizace, které vznikly mezinárodní smlouvou mezi 2 a více státy.

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Pokusy o vytvoření mezinárodní organizace upravující problematiku právní úpravy civilního letectví probíhaly již v průběhu první poloviny 20. století. Za zmínku stojí organizace ICAN, která však díky neúčasti mnoha důležitých zemí včetně USA nedokázala naplnit své cíle.

Vůbec nejvýznamnější mezinárodní leteckou organizací se tak stala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“). Vytvoření Mezinárodní organizace pro civilní letectví bylo schváleno na Chicagské konferenci v roce 1944.

Vzhledem k očekávanému zpoždění při ratifikaci Chicagské úmluvy však byla podepsána dohoda, na základě které, byla založena Prozatímní mezinárodní organizace pro civilní letectví (PICAO), která sloužila jako poradní a koordinační orgán do doby, než bude Chicagská úmluva ratifikována dostatečným počtem států. Stalo se tak v roce 1947, kdy organizace ICAO mohla začít naplno fungovat a nahradila tak PICAO, která ztratila svůj význam.¹⁶

Mezi prvními 26 státy, které ratifikovaly Chicagskou úmluvu, byla i tehdejší Československá republika zastoupená exilovou vládou ve Velké Británii. V současné chvíli ICAO sdružuje 192 států včetně České republiky. Jedná se tak o jednu z největších mezinárodních organizací na světě.¹⁷

¹⁶ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016]. str. 191

¹⁷ <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

Organizace pomáhá k dosažení konsensu mezi smluvními státy ohledně standardů a doporučených postupů v mezinárodním leteckém civilním právu (SARPs) a k bezpečné, účinné, ekologicky ohleduplné a ekonomicky dlouhodobě udržitelné politice civilního letectví.¹⁸

Hlavní cíle ICAO jsou vyjmenovány v článku 44 Chicagské úmluvy:

- a) *zajišťovati bezpečný a spořádaný rozvoj mezinárodního civilního letectví na celém světě;*
- b) *podporovati techniku letecké konstrukce a provozu k mírovým účelům;*
- c) *podporovati rozvoj leteckých tratí, letišť a leteckých pomocných zařízení pro mezinárodní civilní létání;*
- d) *vyhovovati potřebám lidstva týkajícím se bezpečné, pravidelné, účinné a hospodárné letecké dopravy;*
- e) *zabraňovati hospodářským ztrátám, vyvolaným nerozumnou soutěží;*
- f) *zajišťovati, aby bylo plně dbáno práv smluvních států a aby každému smluvnímu státu byla dána vhodná příležitost provozovati mezinárodní letecké dopravní podniky;*
- g) *zabraňovati nepřívětivému rozlišování mezi smluvními státy;*
- h) *přispívati k bezpečnosti letu v mezinárodním létání;*
- i) *přispívati všeobecně k rozvoji mezinárodního civilního letectví ve všech směrech.*¹⁹

Nejvyšším orgánem organizace je Shromáždění, ve kterém mají zastoupení všechny smluvní strany. Shromáždění se koná každé 3 roky v Montrealu, mezi jeho hlavní úkoly patří vymezení základních směrů a cílů, kterými se organizace bude vydávat a rozhodnutí o nejdůležitějších otázkách jako je změna Chicagské úmluvy, či o budoucí spolupráci s mezinárodními organizacemi.²⁰ Shromáždění také volí členy Rady ICAO. Nejvyšším stálým orgánem, který je součástí ICAO, je Rada, která dohlíží nad činností organizace mezi zasedáními Shromáždění.

Radě je svěřeno přijímání mezinárodních standardů a doporučení, které slouží k dosažení jednotnosti pravidel v oblasti mezinárodního leteckého provozu, kde konkretizuje ustanovení Chicagské úmluvy.²¹ Podílí se také na tvorbě postupů aeronavigačních služeb a regionálních aeronavigačních plánů. Ke své činnosti vytváří Rada množství komisí a výborů.

¹⁸ <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

¹⁹ Čl. 44 Chicagské úmluvy

²⁰ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 48

²¹ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 52

Mezinárodní standardy, doporučení a postupy²²

Nejdůležitější funkcí Rady ICAO je přijímání mezinárodních standardů a doporučení²³, které vydává v přílohách (anexech) k Chicagské úmluvě. Mezinárodní standardy a doporučení jsou přijímány na základě č. 37 a čl. 54 písm. 1) Chicagské úmluvy k dosažení jednotnosti civilního letectví.

Kde Chicagská úmluva v článku 37 hovoří o závazku každého smluvního státu „*spolupracovati k dosažení co možno nejvyššího stupně jednotnosti v úpravách, normách, řízeních a organisaci, týkajících se letadel, personálu, leteckých tratí a pomocných služeb, všude tam, kde tato jednotnost usnadní a zdokonalí létání.*

Ten je doplněn článkem 54 písm. 1) „*k tomu cíli Mezinárodní organizace pro civilní letectví stanoví a změní čas od času podle potřeby mezinárodní normy a doporučované předpisy a řízení.*“

Chicagská úmluva nepřináší přesnou definici standardů a doporučení, tu přinesla až rezoluce Shromáždění A21 – 21, která definovala **mezinárodní standard** jako „*jakýkoliv požadavek na fyzické vlastnosti, konfiguraci, materiál, letové vlastnosti, personál nebo postupy, jehož jednotná aplikace je nezbytná pro bezpečnost nebo pravidelnost mezinárodního leteckého provozu a jímž se členské státy musí řídit v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.*“²⁴

Doporučení pak jako „*jakýkoliv požadavek na fyzické vlastnosti, konfiguraci, materiál, letové vlastnosti, personál nebo postupy, jehož jednotná aplikace je žádoucí v zájmu bezpečnosti nebo pravidelnosti mezinárodního leteckého provozu a u něhož členské státy budou usilovat o jeho dodržování v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.*“²⁵

²² Český překlad Chicagské úmluvy používá pojmy „mezinárodní normy, doporučované předpisy“

²³ V anglickém originále „International Standards and Recommended Practices“, pro účely této práce „mezinárodní standardy a doporučení“

²⁴ JERMANOVÁ, Helena a Zdeněk MASOPUST, ed. *Metamorfózy práva ve střední Evropě: sborník příspěvků z mezinárodní konference "Metamorfózy práva ve střední Evropě" a kolokvia "Metamorfózy veřejné správy", pořádaných Ústavem státu a práva AV ČR a Fakultou právnickou ZČU v Plzni ve dnech 11.-13. června ve Znojmě.* Praha: Ústav státu a práva AV ČR ve spolupráci s Vydavatelstvím a nakladatelstvím Aleš Čeněk Plzeň, 2008. ISBN 978-80-904024-6-1. str. 313

²⁵ Tamtéž

Z těchto definic vyplývá hlavní rozdíl mezi mezinárodními standardy a doporučeními. Zatímco u mezinárodních standardů mluví Rezoluce o povinnosti členských států řídit se standardy (v originále „will conform“), doporučení již tak závazné nejsou a státy se pouze zavazují usilovat o jejich dodržování (v originále „will endeavour to conform“). S tím souvisí ustanovení § 38 Chicagské úmluvy, které stanovuje povinnost smluvních států oznámit Radě ICAO případy, kdy se hodlají odchýlit od mezinárodního standardu nebo postupu. Výše uvedená definice standardů a doporučení však nebyla jediná. K příloze č. 9 byla v obecných ustanovení byla užita daleko širší definice standardů²⁶ a doporučení.²⁷

Mimo standardů a doporučení vydává organizace také Postupy aeronavigačních služeb (PANS) a doplňkové postupy a specifikace (SUPPS). Tyto dokumenty napomáhají zajistit bezpečnost a pravidelnost mezinárodního letectví, ačkoliv nejsou závazné jako standardy a doporučení²⁸, státy je většinou přijímají především z důvodu velké autority organizace ICAO v mezinárodním letectví.

V rámci aeronavigačních oblastí jsou vypracovávány Regionální aeronavigační plány (RANP), které mají přispět k lepší spolupráci v mezinárodním letovém provozu.²⁹

Evropská konference pro civilní letectví (ECAC)

Evropská konference pro civilní letectví je další významnou organizací, která byla zřízena v roce 1955 pro lepší koordinaci a harmonizaci politik evropských států v oblasti pravidelné a nepravidelné letecké dopravy, zejména v oblasti bezpečnosti, životního prostředí, letecké navigace a ekonomiky.³⁰

V současné době sdružuje 44 států včetně České republiky, která se stala členem v roce 1991.⁷

²⁶ „Any specification, the uniform observance of which has been recognized as practicable and as necessary to facilitate and improve some aspect of international air navigation, which has been adopted by the Council pursuant to Article 54 (l) of the Convention, and in respect of which non-compliance must be notified by Contracting States to the Council in accordance with Article 38.“

²⁷ „Any specification, the observance of which has been recognized as generally practicable and as highly desirable to facilitate and improve some aspect of international air navigation, which has been adopted by the Council pursuant to Article 54 (l) of the Convention, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.“

²⁸ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 54

²⁹ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 55

³⁰ <https://www.ecac-ceac.org/documents/10202/74122/ECAC%27S+Strategy+Dec+2015.pdf/cf6b8e2f-fd52-4638-a626-bab57690e3c8>

Každé tři roky se v Evropském parlamentu ve Štrasburku schází Plenární zasedání, které je nejvyšším orgánem celé organizace. Na tomto zasedání se stanoví základní program a schválí rozpočet na další tři roky.³¹

Ochrana bezpečnosti před protiprávními činy je jednou z hlavních činností této organizace, především prostřednictvím opatření, která jsou popsána v Doc 30.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)

Nařízením Evropského parlamentu byla v roce 2003 zřízena Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“). Agentura zajišťuje ochranu před protiprávními činy především v oblasti kyberbezpečnosti a bezpilotních letounů (UAV). V oblasti bezpilotních letounů vypracovává společná pravidla ke sjednocení jednotlivých právních úprav členských států.

Pro zajištění efektivnější ochrany před kyberterorismem bylo založeno European Centre for Cybersecurity in Aviation (dále jen „ECCSA“), které slouží k dobrovolné výměně informací a odborné spolupráci v oblasti kybernetické bezpečnosti. V roce 2009 převzala kontrolu nad Joint Aviation Authorities (Sdružení leteckých úřadů). Většina činnosti organizace je však zaměřena především na provozní bezpečnost.

EUROCONTROL (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu)

Evropská mezivládní organizace, která byla založena roku 1960 šesti evropskými státy v současné době sdružuje 41 evropských států a s 2 dalšími státy má uzavřenou dohodu. Organizace pomáhá členským státům v zajištění bezpečného provozu, kontroly a koordinace civilního letového provozu.³²

1.2.2. Mezinárodní nevládní letecké organizace“

Na rozvoji mezinárodního civilního letectví se vedle vládních organizací podílí také nevládní organizace. Mezi významné nevládní organizace patří především Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) a Mezinárodní sdružení civilních letišť (ICAA).

³¹ <https://www.ecac-ceac.org/how-ecac-functions>

³² <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)

IATA byla založena roku 1945 jako nástupce International Air Traffic Association, která vznikla již v roce 1919.¹² Jedná se o nejvýznamnější nevládní mezinárodní leteckou civilní organizaci, v současné době sdružuje 294 dopravců z celého světa.³³

Sdružení bylo založeno především k podpoře bezpečné a spolehlivé letecké dopravy, ke spolupráci mezi leteckými společnostmi a jejich spolupráci s ICAO a dalšími významnými mezinárodními organizacemi.³⁴

Jedním z hlavních priorit IATA je také zajištění ochrany před protiprávními činy v civilním letectví uskutečňované především prostřednictvím užší spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem, provádění Přílohy číslo 17 k Chicagské úmluvě a přijímání nových technologií ke zdokonalení tohoto typu bezpečnosti. IATA úzce spolupracuje také s organizacemi, které působí na poli ochrany bezpečnosti v civilním letectví.

Mezinárodní sdružení civilních letišť (ICAA)

Mezinárodní organizace vytvořená k bližší a efektivnější spolupráci jednotlivých letišť. Zastupuje zájmy letišť při jednání s ostatními mezinárodními organizacemi a leteckými společnostmi.

Airport Council International (ACI)

Založena provozovateli letišť v roce 1991 k lepší vzájemné spolupráci a k jednotnému zastoupení letišť v jednání s ostatními mezinárodními organizacemi a vládami. Za tímto účelem vydává standardy (normy) a doporučené postupy pro letiště, informuje a vzdělává v potřebných oblastech.¹⁵

Toto je krátký výčet organizací, které přispěly k rozvoji ochrany bezpečnosti civilního letectví, nejde však o výčet konečný, kromě výše uvedených organizací se na ochraně letecké dopravy podílelo mnoho dalších mezinárodních potažmo regionálních organizací.

³³ <https://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx>

³⁴ <https://www.iata.org/about/Documents/articles-of-association.pdf>

2. Právní úprava bezpečnosti civilního letectví

Na právní úpravu bezpečnosti civilního letectví lze nahlížet ze tří pohledů. Tím prvním je úprava skrze mezinárodní právo, které pokládá základ pro evropskou a vnitrostátní právní úpravu, a to především prostřednictvím uzavírání mezinárodních smluv. Z mezinárodních smluv mohou dále vycházet pravomoci pro vybrané mezinárodní organizace k vydávání reglementů, které mohou mít následně stejné účinky jako mezinárodní smlouva.³⁵ V civilním letectví se bude typicky jednat o mezinárodní standardy, doporučení a postupy. Vzhledem k obrovskému významu, který pro civilní letectví tyto předpisy mají, je autor považuje za nutné zmínit, ačkoliv se nejedná o typické prameny právní úpravy v mezinárodním právu a nejsou ani součástí čl. 38 Statutu Mezinárodního soudního dvora.

2.1. Mezinárodní právní úprava bezpečnosti civilního letectví

Mezi základní prameny mezinárodního práva v letecké dopravě patří mezinárodní smlouvy a mezinárodní obyčeje. Právě významných mezinárodních smluv a jejich dopadu na ochranu bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy se bude týkat první část této kapitoly. Mezinárodní smlouvy jsou základním pramenem mezinárodního leteckého civilního práva. Vídeňská úmluva o smluvním právu definuje mezinárodní smlouvu v článku 2 jako mezinárodní dohodu uzavřenou mezi státy písemnou formou, řídící se mezinárodním právem, sepsanou v jediném nebo ve dvou či více souvisících listinách, ať je její název jakýkoliv.³⁶

Dalším pramenem práva leteckého práva jsou mezinárodní obyčeje, jakožto důkaz obecné praxe uznávané za právo.³⁷ Mezinárodní obyčej lze označit jako pramen práva v případě, že splňuje 2 základní prvky. Prvním je materiální prvek, tedy ustálená praxe, nabude-li obecnosti (*usus generalis*), ke kterému musí přistoupit i subjektivní prvek, tedy obecné povědomí nezbytnosti takovéto praxe (*opinio necessitatis generalis*).³⁸

Ačkoliv se mezinárodní obyčeje v leteckém právu již příliš nevyskytují nebo se vyskytují vedle právních norem se stejným obsahem, byly důležitou součástí vytváření mezinárodního leteckého práva, jelikož sloužily jako základ při sepisování těchto mezinárodních smluv.

³⁵ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 23

³⁶ Vídeňská úmluva o smluvním právu čl. 2

³⁷ čl. 38 Statutu Mezinárodního soudního dvora

³⁸ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7. str. 70

V současné době můžeme hovořit o mezinárodním obyčeji například u principu suverenity státu nad svým územím, který je sice zakotven v Chicagské úmluvě, ale tento princip je uznáván i vůči státům, které Chicagskou úmluvu, která tento princip zakotvuje, nepodepsaly.

Pod mezinárodní obyčej lze zařadit i mezinárodní zdvořilost, o kterou se jedná například při návštěvě důležitých státníků a jejich přednostního práva na přistání.

2.1.1. Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla

Už v roce 1958 byla v Ženevě podepsána Úmluva o volném moři, která mimo jiné definovala zločin pirátství, tato právní úprava byla však stále nedostačující. Prvním významným mezinárodním dokumentem, jehož hlavním cílem byla ochrana letectví a jenž reagoval na vzrůstající hrozbu protiprávních činů proti civilnímu letectví byla Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (dále jen „Tokijská úmluva“), která byla podepsána v Tokiu v roce 1963 a v platnost vstoupila roku 1969.

Úmluva dopadá na činy trestné podle trestního zákona a na činy, které ať už 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.*³⁹

Pod taková ustanovení lze zahrnout dnes nejběžnější prohřešky jako je kouření na palubě letadla, neslušné chování nebo používání elektronických přístrojů, v době zákazu jejich používání a jiné nevhodné chování cestujících, o kterém bude pojednáno níže.

V Hlavě III, kde jsou upravena oprávnění velitele letadla, je letadlo za letu považováno od okamžiku, kdy jsou zavřeny všechny vnější dveře po naložení letadla, do okamžiku, kdy jsou některé ze dveří otevřeny za účelem vyložení letadla.

Doba, ve které byla Úmluva přijata se projevila v čl. 2 Úmluvy, který vylučuje použití Úmluvy na trestné činy povahou výlučně politické, či vyvolané rasovou či náboženskou diskriminací.

³⁹ Čl. 1 Tokijské úmluvy

Tokijská úmluva uznává soudní pravomoc především na základě zásady registrace letadla, zásah do provozu letadla za letu k uplatnění trestní pravomoci připouští Tokijská úmluva v případech „*kdy se trestný čin se projevil svými účinky na území tohoto státu nebo byl spáchán občanem nebo proti občanu tohoto státu nebo byl spáchán osobou, která v něm má stálé bydliště nebo směřuje proti bezpečnosti tohoto státu nebo jsou trestným činem porušena pravidla nebo předpisy o létání nebo řízení letadla platná v tomto státě nebo je výkon soudní pravomoci nezbytný k tomu, aby bylo zajištěno splnění závazků vyplývajících pro tento stát z mnohostranné mezinárodní smlouvy.*“⁴⁰

V případě, že je letadlo využíváno více leteckými dopravci, jsou tito dopravci povinni určit stát, který bude považován za stát registrace ve vztahu k této Úmluvě, tuto informaci dále sdělí organizaci ICAO. Vyloučeno je použití Úmluvy na letadla pro potřeby vojenské, celní nebo policejní.

Úmluva dále upravuje oprávnění velitele letadla k přiměřeným opatřením a omezením vzhledem k určitým osobám, která jsou nezbytná k ochraně bezpečnosti civilního letectví. Velitel letadla je oprávněn přijmout přiměřená opatření vůči osobě, u které je důvodné podezření, že spáchá nebo spáchala protiprávní čin ohrožující bezpečnost letadla, osob a majetku v letadle, popřípadě narušuje pořádek a kázeň na palubě letadla. Takovou osobu je velitel oprávněn vysadit a předat příslušným orgánům. Při zadržení osoby může velitel letadla využít pomoc od posádky letadla, či o pomoc požádat cestující, ti však nejsou povinni žádosti vyhovět. Zadržet potencionálního pachatele může rovněž člen posádky nebo cestující bez pověření velitele letadla, pokud nastanou závažné důvody k obavám o bezpečnost letadla, cestujících a majetku v letadle a zadržení takové osoby je bezprostředně nevyhnutelné.⁴¹

Taková opatření mohou být vykonána pouze do místa přistání, s výjimkami vypočtenými v čl. 7 Tokijské úmluvy. Článek 9 Úmluvy hovoří o právu velitele letadla předat osobu, která spáchala čin, který je podle názoru velitele letadla závažným trestným činem podle trestního zákona státu registrace letadla příslušným orgánům smluvního státu.

Úmluva jako první definuje nezákonné jednání na palubě letadla ohrožující bezpečnost civilního letectví, konkrétně jde o protiprávní zmocnění se letadla v článku 11, které označuje jako použití násilí nebo hrozby násilí s cílem zásahu do provozu letadla nebo jiných zásahů do výkonu kontroly nad letadlem. Protiprávního činu se dopustí i osoba, která hrozí spácháním takového činu. Ustanovení se vztahuje pouze na letadlo za letu.

⁴⁰ Čl. 4 Tokijské úmluvy

⁴¹ Čl. 6 Tokijské úmluvy

Je zde stanovena také povinnost smluvního státu Úmluvy učinit veškerá opatření k navrácení kontroly nebo udržení kontroly v rukou velitele letadla, popřípadě navrácení letadla veliteli letadla a umožnění posádce a cestujícím pokračovat v letu.

Tokijská úmluva byla zlomovým momentem pro úpravu ochrany bezpečnosti civilního letectví. Zdrženlivější přístup v úpravě se však projevil v absenci právního základu pro extradici pachatelů protiprávních činů či samotného výčtu protiprávních činů. V posledních letech Úmluva nabírá na významu, když se problémové chování stává stále častějším problémem aerolinek, které skrze IATA tlačí na efektivnější právní rámec, který by řešil nevhodné chování cestujících. Pomoci by měl Montrealský protokol z roku 2014, který doplňuje Tokijskou úmluvu. Montrealský protokol, avšak do dnešního dne stále nevstoupil v platnost. O trestných činech pasažérů bude podrobněji pojednáno v následující kapitole.

2.1.2. Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

V důsledku rapidního nárůstu únosů letadel na konci 60. let a nedostatečné právní úpravy skrze Tokijskou úmluvu byla v roce 1970 v Haagu sjednána a podepsána Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (dále jen „Haagská úmluva“).

Tato Úmluva poskytla podrobnější právní úpravu než Tokijská úmluva, rozšiřuje trestní pravomoc a povinnosti oprávněných státních složek v rámci extradice pachatelů podle této Úmluvy. Má za cíl kriminalizovat protiprávní zmocnění se letadla, aby pachatel trestného činu nemohl uprchnout a aby byl trestně stíhán či došlo k jeho vydání za účelem trestního stíhání. V článku 1 definuje obdobně jako Tokijská úmluva protiprávní čin zmocnění se letadla, na rozdíl od Tokijské úmluvy jej však označuje jako trestný čin. Zároveň rozšiřuje trestní odpovědnost i na spolupachatele a pokus o takový trestný čin.

V rámci přípravy Úmluvy byly vedeny diskuze, zda do Úmluvy zakotvit také trest, případně jaký trest za takový trestný čin uložit. Vzhledem k rozdílným představám jednotlivých států bylo od této myšlenky upuštěno a v článku 2 se každý stát pouze zavazuje, že pro trestný čin uvedený v článku 1 stanoví přísné tresty.

Stejně jako Tokijská úmluva, i Haagská úmluva stanovuje, že protiprávní čin v článku 1 je spáchán pouze pokud je zde dán mezinárodní prvek a je spáchán na palubě letadla během letu. Letadlo v letu je blíže specifikováno v čl. 3 jako „*letadlo v kterékoli době od okamžiku, kdy všechny jeho vnější dveře jsou uzavřeny po nastoupení cestujících na palubu, až do okamžiku, kdy kterékoliv z těchto dveří jsou otevřeny pro výstup. V případě nuceného přistání je let považován za trvající až do doby, kdy příslušné orgány převezmou odpovědnost za letadlo, osoby a majetek na palubě. V případě nuceného přistání je let považován za trvající až do doby, kdy příslušné orgány převezmou odpovědnost za letadlo, osoby a majetek na palubě.*“

Haagská úmluva rozšiřuje jurisdikci států, a to i na případy území států, na jejichž území údajný pachatel s uneseným letadlem přistál, na stát, kde má své hlavní působiště, popřípadě trvalé bydliště provozovatel, který si pronajal letadlo bez posádky a na jehož palubě byl spáchán trestný čin a na státy, na jejichž území se údajný pachatel trestného činu nachází. Úmluva přiznává primární jurisdikci na základě zásady registrace a teritoriality.⁴²

V článku 4 odstavci 2 je zakotvena zásada aut dedere aut judicare, stát je tedy povinen buď údajného pachatele vydat, pokud se rozhodne tak neučinit, je povinen předložit případ příslušným orgánům za účelem trestního stíhání.

Státy se v Úmluvě nově zavazují poskytnout si pomoc v souvislosti s trestním řízením zahájeným pro trestný čin a jiné činy uvedené v Úmluvě.⁴³

2.1.3. Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví

Další úmluvou, která byla v krátkém časovém horizontu přijata, byla Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (dále jen „Montrealská úmluva“). Jak již samotný název napovídá, Montrealská úmluva se na rozdíl od Tokijské a Haagské úmluvy nevztahuje pouze na protiprávní činy, které byly spáchány na palubě letadla v letu.

V článku 1 jsou trestné činy blíže definovány. Kromě trestných činů spáchaných na palubě letadla jsou zde popsány trestné činy, které byly spáchány v souvislosti se zničením nebo poškozením letadla v provozu, umístěním předmětu nebo zařízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost letadla.

⁴² Čl. 4 Haagské úmluvy

⁴³ Čl. 10 Haagské úmluvy

Úmluva chrání také zařízení sloužící k řízení letového provozu, když zničení nebo poškození takového zařízení, které je schopné ohrozit bezpečnost letadla za letu označuje za trestný čin. Na závěr je jako trestný čin označeno sdělení informace, o kterém osoba ví, že není pravdivá a její sdělení může ohrozit bezpečnost letadla za letu.

Trestné činy, které jsou výše uvedené mohou být spáchány vůči letadlu v letu nebo vůči letadlu v provozu. Letadlo za letu je definováno podobně jako je tomu u Haagské úmluvy. Montrealská úmluva však nově pracuje s pojmem letadla v provozu. O letadlo v provozu se jedná „*v době od počátku předletové přípravy letadla prováděné pozemním personálem nebo posádkou pro určitý let až do 24 hodin po jakémkoliv přistání; doba letadla v provozu v každém případě zahrnuje celou dobu, během které je letadlo za letu.*“

Úmluva tak nově „ochraňuje“ i letadla, která nejsou pouze ve fázi letu. Počátek předletové přípravy letadla ale Úmluva dále nekonkretizuje a lze jej vykládat relativně široce. Vzhledem k vytížení letadel v současné době se letadla mimo provoz budou nacházet spíše výjimečně. Ustanovení v článku 5 upravuje jurisdikci smluvních států v uvedených případech. V odstavci 2 se smluvní státy zavazují učinit nezbytná opatření k uplatnění své pravomoci nad trestnými činy uvedenými v článku 1 s výjimkou trestných činů uvedených pod písm. d) a e), tedy zničení či poškození zařízení sloužící k řízení letového provozu, respektive ke sdělení nepravdivé informace, která ohrožuje bezpečnost letu.

V mnoha částech obsahuje stejná nebo podobná ujednání, jako Haagská úmluva. Jedná se například o závazek stanovit přísné tresty na trestné činy podle článku 1, pravidlo aut dedere aut judicare obsažené v člancích 5 odst. 2 a článku 7, vzetí do vazby podle článku 6 nebo spolupráce států s trestním řízením zahájeným ve věci trestných činů podle této Úmluvy. Montrealská úmluva byla dalším kamínkem, který spolu s Tokijskou a Haagskou úmluvou položily mezinárodněprávní základ ochrany bezpečnosti civilního letectví.

2.1.4. Protokol o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví

V roce 1988 byla Montrealská úmluva doplněna Protokolem o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví.

Protokol rozšířil působnost Montrealské úmluvy na případy trestného činu, který osoba spáchá za použití jakéhokoli prostředku, látky nebo zbraně a při spáchání použije násilí proti osobě na letišti, které slouží mezinárodnímu civilnímu letectví a které může způsobit vážnou újmu na zdraví nebo smrt.

Dále na zničení či vážné poškození zařízení nebo budov letiště sloužícího mezinárodnímu civilnímu letectví nebo na letadlo mimo provoz, které se na takovém letišti nachází nebo na narušení provozu letiště, jestliže může ohrozit bezpečnost na letišti.⁴⁴

Bohužel Protokol sebou přináší problémy s výkladem a aplikací těchto ustanovení, neboť nepřináší definice pojmů jako jsou prostředek, látka, zbraň, zařízení a budovy letiště sloužícího mezinárodnímu civilnímu letectví nebo letadlo mimo provoz.

2.1.5. Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce

Výbuch bomby na palubě letadla PANAM 103 nad městečkem Lockerbie odhalil další slabinu letecké dopravy, a ještě více zdůraznil potřebu řešit nebezpečí, které pro civilní letectví představují plastické trhaviny. Na návrhu Úmluvy se podílela společně s Velkou Británií také Československá delegace. Podle návrhu, měla být během výroby do plastických trhavin přidána látka, která bude při letištních kontrolách detekovatelná technickými zařízeními či vycvičenými psy.

Z povinnosti značkovat plastické trhaviny vyvstala otázka, co dělat s již vyrobenými plastickými trhavinami, do kterých již nejde tato látka přidat. Držitelé plastických trhavin, s výjimkou vojenských a policejních orgánů, měli povinnost takové trhaviny do 3 let od vstupu Úmluvy v platnost označit, použít, zničit nebo jinak upotřebit. Jako složitější problém se jevila otázka, jak naložit s plastickými trhavinami, které jsou v držení policejních nebo vojenských služeb. Po složitých jednáních došly státy ke kompromisu a dohodly se na lhůtě 15 let, do které musí být neoznačené plastické trhaviny označeny, použity, zničeny či jinak upotřebeny.⁴⁵

Definice plastické trhaviny a detekční látky nebyla zakotvena přímo do textu Úmluvy, ale je popsána v technické příloze této Úmluvy, umožňuje tak rychlejší reakci na potřebu zdokonalení definice.

Na rozdíl od výše zmíněných mezinárodních úmluv, slouží Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce především z hlediska prevence proti protiprávním činům.

⁴⁴ Čl. 1 bis Montrealské úmluvy

⁴⁵ čl. 4 Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce

2.1.6. Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím

Po teroristických útocích 11. září 2001 byla snaha mezinárodního společenství zajistit bezpečné fungování letecké dopravy znásobena. V čele s ICAO byly započaty práce na zdokonalení ochrany bezpečnosti. Na základě těchto prací bylo rozhodnuto o potřebě nové úpravy zastaralých mezinárodních smluv. Po diplomatické konferenci v Pekingu byly přijaty změny Montrealské a Haagské úmluvy.

Z důvodu již jednou změněné Montrealské úmluvy pomocí Protokolu o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví z roku 1988, bylo rozhodnuto o přijetí nové úmluvy, namísto dalšího protokolu, který by mohl v praxi způsobit problémy s aplikací.

Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím (dále jen „Pekingská úmluva“) zahrnuje do svého obsahu nové skutkové podstaty trestných činů, jde například o případy, kdy je letadlo v provozu použito ke způsobení smrti, vážné újmy na zdraví či závažné škody na majetku či životním prostředí. Úmluva nově označuje trestným činem použití letadla jako zbraně a zohledňuje dopady, které mohou mít nové skutkové podstaty trestných činů na životní prostředí.

O další nové skutkové podstaty trestných činů se podle Úmluvy jedná v případech, kdy pachatel vypustí nebo shodí z letadla v provozu, či použije proti letadlu v provozu nebo na palubě letadla v provozu jakoukoli biologickou, chemickou nebo jadernou zbraň nebo výbušné, radioaktivní či podobné látky způsobem, který vyvolá nebo může vyvolat smrt, vážnou újmu na zdraví nebo závažnou škodu na majetku nebo životním prostředí.⁴⁶

O trestný čin se jedná i v případě, kdy osoba přepraví, nechá přepravit nebo umožní přepravit na palubě letadla vyjmenované druhy zbraní, materiálů, zařízení, software nebo jiné technologie v článku 1 písm. i) Úmluvy.

Dále Úmluva zavedla trestní odpovědnost některých forem účastenství, možnou odpovědnost právnických osob, pokud je to podle vnitrostátního práva možné, na trestných činech uvedených v Úmluvě.

Stanovuje přednost Pekingské úmluvy před Montrealskou úmluvou z roku 1971 a jejím doplňujícím Protokolem z roku 1988.

⁴⁶ Čl. 1 Pekingské úmluvy

2.1.7. Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Na konferenci v Pekingu byl přijat také Protokol měnící Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (dále jen „Pekingský protokol“), který měl zaktualizovat znění Haagské úmluvy.

Pekingský protokol rozšiřuje skutkovou podstatu trestného činu protiprávního zmocnění se letadla, kdy označuje za trestný čin použití technologických prostředků za účelem zmocnění se nebo vykonávání kontroly nad letadlem. Reaguje tak na hrozbu kyberterorismu, kdy trestný čin může spáchat i osoba, která se nenachází na palubě letadla. Takový trestný čin může spáchat i osoba, která spácháním trestného činu podle článku 1 úmluvy vyhrožuje.

Stejně jako Pekingská úmluva, i Pekingský protokol zavádí kriminalizaci některých forem trestní součinnosti a možnost trestní odpovědnosti právnických osob, pokud to vnitrostátní právní řád dovoluje.

2.1.8. Annex č. 17

Jak již bylo uvedeno v úvodní kapitole, organizace ICAO patří k vůbec nejdůležitějším organizacím civilního letectví, to samé lze říci i o oblasti poskytování mezinárodněprávní ochrany bezpečnosti civilního letectví.

ICAO se v průběhu 2. poloviny 20. století podílela na přípravě mnohých dokumentů, které měly pomoci zajistit ochranu civilního letectví proti protiprávním činům. Jak již bylo výše řečeno, její hlavní právní instrument, kterým upravuje různorodé oblasti v civilním letectví, jsou její Přílohy (Annex) k Chicagské úmluvě.

Krátce poté, co vzešla v platnost Tokijská úmluva, připravila ICAO pravděpodobně její nejdůležitější dokument v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Byla jí příloha číslo 17 „Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy“. Nejedná se však o jedinou přílohu, která upravuje bezpečnost civilního letectví.

Annex č. 17 byl přijat na základě rezoluce Shromáždění A17-10 a A18-10 v roce 1974. Tato Příloha je proti jiným mezinárodním smlouvám o bezpečnosti v civilním letectví unikátní s ohledem na její působnost, Příloha dopadá jak na mezinárodní letiště, tak na vnitrostátní letiště. V souvislosti s doplněním Přílohy rozesílá ICAO vybraným subjektům Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.

Na aktualizaci Přílohy č. 17 se podílí panel ICAO pro ochranu letectví (AVSEC). Největší změna Přílohy č. 17 proběhla po teroristických útocích 11. září, označována jako změna č. 10. O důsledcích teroristických útoků z 11. září bude autor hovořit v následující kapitole.

Každý smluvní stát je na základě Přílohy povinen vydat a zavést národní bezpečnostní program pro ochranu civilního letectví a zřídit národní orgán, který bude dohlížet nad jeho zabezpečením a který bude za ochranu před protiprávními činy v civilním letectví odpovědný. V České republice je tímto orgánem Úřad pro civilní letectví, který vydává a aktualizuje Národní bezpečnostní program.

Stejně tak platí povinnost zřídit bezpečnostní program a dohlížet nad jeho zaváděním pro provozovatele letišť a pro letecké dopravce.

Příloha je oproti většině ostatních mezinárodních smluv postavena především na principu prevence. Cílem Přílohy je tedy především předejít protiprávním činům ohrožující civilní letectví, konkrétní preventivní opatření upravuje v Hlavě 4.

2.2. Evropské prameny práva letecké dopravy

Evropské komunitární právo civilního letectví upravuje téměř celou oblast civilního letectví. Evropské právo civilního letectví upravuje vedle primárního práva především sekundární právo EU.

Přistoupením k EU členské státy přenesly výkon některých svých pravomocí na EU, to platí také o oblasti dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Právní základ pro úpravu ochrany bezpečnosti civilního letectví skrze evropské právo poskytuje článek 100 odst. 2 SFEU, na základě kterého, má Evropský parlament a Rada možnost přijímat právní předpisy upravující leteckou dopravu.

Stejně tak jako vnitrostátní úprava civilního letectví, tak i evropské právo civilního letectví vychází z práva mezinárodního, především pak z Chicagské úmluvy a jejích příloh. Sekundární právo EU přiznává určitou „nadřazenost“ přílohám Chicagské úmluvy, což vyjadřuje i ve svých nařízeních, které často slouží jako výklad příloh Chicagské úmluvy. Viz nařízení Evropského parlamentu a rady č. 300/2008, které v úvodních ustanoveních poukazuje na význam nařízení.

„V zájmu ochrany civilního letectví před protiprávními činy obecně je žádoucí poskytnout základ pro společný výklad přílohy 17 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944.“

Sekundární právo EU má také za cíl sloužit členským státům k plnění závazkům vyplývajících pro ně z Chicagské úmluvy. Jako příklad lze uvést nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, které uvádí,

„Chicagská úmluva stanoví minimální standardy k zajištění bezpečnosti civilního letectví a k němu se vztahující ochrany životního prostředí. Hlavní požadavky Unie a další pravidla jejich provádění stanovená v tomto nařízení by měly zajistit, aby členské státy jednotným způsobem plnily své závazky stanovené v Chicagské úmluvě, včetně závazků vůči třetím zemím. Jsou-li pravidla Unie odlišná od minimálních norem stanovených Chicagskou úmluvou, není tím dotčena povinnost členských států odpovídajícím způsobem vyrozumět Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.“

2.2.1. Nařízení 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002

Nařízení Evropské Komise a Evropského parlamentu, kterým se ruší nařízení číslo 2320/2002, které bylo vydáno v reakci na teroristické útoky 11. září 2001. Nařízení nově stanovuje základní pravidla, včetně postupů kontroly nad jejich dodržováním, k zabezpečení ochrany civilního letectví před nezákonnými zásahy, které mohou ohrozit bezpečnost v civilním letectví. Poskytuje také základ pro aplikaci Přílohy číslo 17 Chicagské úmluvy.

Stanovuje určité minimum společných pravidel, státy mohou jít dále a stanovit přísnější opatření, v takovém případě jsou ale povinny informovat Evropskou komisi, která informuje ostatní členské státy. Kritéria pro odchýlení se od společných základních norem a přijmutí alternativních bezpečnostních opatření stanovuje nařízení Evropské komise č. 1254/2009. Pokud členské státy nezajistí dodržování společných pravidel a standardů, je Evropská komise oprávněna takové státy sankcionovat.

Ochranu civilního letectví před protiprávními činy poskytují též nařízení Evropské komise, jako nařízení č. 2015/1998, které provádí opatření ke společným základním normám. Dalšími důležitými nařízeními jsou kupříkladu nařízení 272/2009, které doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, upravující metody detekčních kontrol a jiných bezpečnostních kontrol, včetně stanovení kritérií pro uznávání rovnocennosti bezpečnostních norem třetích zemí. Dále nařízení Komise (EU) č. 72/2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komise v oblasti ochrany před protiprávními činy. Nařízení Komise a nařízení Evropského parlamentu a Rady jsou obecně závazná, na rozdíl od rozhodnutí Komise, které především specifikují opatření a postupy ve vztahu k ochraně letecké bezpečnosti.

K zajištění ochrany před protiprávními činy byla v rámci organizace ECAC vypracována Bezpečnostní příručka (Doc 8973 – Security Manual), která napomáhá členským státům při vytváření národních bezpečnostních programů.

Dokument 30, část II. – Security

Slouží stejně jako Příloha 17 Chicagské úmluvy jako základ pro ochranu bezpečnosti před protiprávními činy. Upravuje také podobné otázky jako Příloha 17, rozdíl mezi těmito dokumenty je především v jejich vynutitelnosti, zatímco Příloha 17 je závazná, Dokument 30 je spíše doporučujícího charakteru.

2.3. Vnitrostátní prameny práva

2.3.1. Zákon o civilním letectví

Jak již bylo výše uvedeno, vnitrostátní úprava civilního letectví je výrazně ovlivněna mezinárodním a evropským právem.

Základním pramenem práva upravujícím civilní letectví v České republice je zákon č. 49/1997 Sb., zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), který doplňují 3 prováděcí vyhlášky.

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

Vyhláška č. 410/2006 Sb. o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

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

2.3.2. Recepce mezinárodních standardů, doporučení a postupů

Jako významné prameny vnitrostátní úpravy civilního letectví slouží také předpisy řady L, které jsou vytvořeny především ze standardů a doporučení ICAO, obsažené v přílohách Chicagské úmluvy, některé z nich doplněny přímo použitelnými předpisy EU. Závaznost takových předpisů je založena ustanovením §102 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., které přináší řadu nejasností.

(2) Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány

a) Mezinárodní organizací pro civilní letectví,

b) Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie, a

c) Evropskou organizací pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL),

a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy. Tyto předpisy se uveřejňují v Letecké informační příručce a jsou k dispozici na Ministerstvu dopravy a na Úřadu.

Takové znění sebou nese řadu otázek. Především v případech, kdy se nejedná o pouhý překlad standardů do českého jazyka, ale kdy předpis řady L jde nad rámec standardů a stanovuje nové povinnosti oproti originálnímu znění. Rozdělení kompetencí, které jsou podle standardů často uděleny do rukou státu, jsou překladem Příloh rozděleny mezi konkrétní subjekty jako Úřad civilního letectví, provozovatele letišť a letadel atd. V neposlední řadě chybějící definicí „leteckých předpisů“,

Velkým problémem by mohlo být ono překročení originálního znění a založení pravomocí určitého subjektu, které by vyplývalo pouze z leteckého předpisu a nenašlo by oporu ani v zákoně, ani v přímo použitelném předpise EU. Takový postup by mohl být protiústavní, jelikož by porušoval § 79 odst. 3 Ústavy ČR, který přiznává možnost vydávání právních předpisů ministerstev v mezích zákona a jsou-li k tomu zákonem zmocněny.⁴⁷

Případy, kdy jde ministerstvo nad obsah Annex je celá řada, za zmínku stojí například Doplněk X, který nemá v Annex žádný základ. V praxi se ovšem zatím nenašel nikdo, kdo by ustanovení § 102 odst. 2 zákona o civilním letectví, potažmo předpisy řady L z hlediska ústavnosti napadl.

⁴⁷ SMEJKALOVÁ, Terezie. Záhada leteckých předpisů [online]. Brno, 2017 [cit.]. Rigorozní práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta

2.3.3. Příloha č. 17

V rámci překladů Annex Chicagské úmluvy do vnitrostátního práva dochází k rozdělení kompetencí mezi jednotlivé subjekty. V následujících řádcích budou popsány důležitá preventivní opatření, které vycházejí z Přílohy č. 17.

Preventivní bezpečnostní opatření prováděná provozovateli letišť.

Jak již bylo uvedeno výše, provozovatelé letišť mají stejně jako stát a letečtí dopravci povinnost přijímat bezpečnostní programy. Dále jsou povinni stanovit rozdělení jednotlivých oblastí letiště na prostory, mezi kterými a do kterých bude umožněn přístup jen za splnění určitých podmínek. V rámci vstupu do neveřejných či vyhrazených bezpečnostních prostor je provozovatel letiště povinen provádět detekční kontrolu cestujících, vozidel a osob jiných než cestujících. Provozovatel letiště je také povinen vytvořit prostory pro neidentifikovaná zavazadla.

Preventivní opatření prováděná leteckými dopravci

Před každým letem je letecký dopravce povinen zajistit bezpečnostní kontrolu nebo bezpečnostní prohlídku v minimálním rozsahu tak, jak stanovuje Národní bezpečnostní program. Všichni cestující, členové posádky a jejich zavazadla, včetně zapsaných zavazadel musí být podrobeny detekční kontrole v místě, kde začínají let. Letečtí dopravci nesmí přepravovat zavazadla cestujících, kteří nejsou na palubě, pokud nebyly podrobeny specifickým detekčním kontrolám.

Letecký dopravce musí zajistit též kontroly nákladu, pošty, či jiného zboží.

Preventivní opatření prováděná státem

Stát je podle Přílohy č. 17 například povinen vynaložit veškeré možné úsilí k minimalizaci rizika útoku MANPADS.

Tento demonstrativní výčet opatření a povinností ukazuje, jak velkou roli hrají výše zmíněné subjekty v poskytování ochrany bezpečnosti a potvrzuje, že ochrana bezpečnosti není pouze v rukou státu.

I na vnitrostátní úpravu bezpečnosti civilního letectví lze zjednodušeně nahlížet z pohledu jednotlivých cílů právní úpravy. Z pohledu, který má za cíl zabránit protiprávním činům, tedy prevence.

A z pohledu, který reaguje na již spáchaný protiprávní čin včetně postihu takového jednání. Některá preventivní opatření byla zmíněna výše, úprava trestů za protiprávní jednání bude popsána nyní.

Zatímco opatření v rámci prevence a reakce na protiprávní činy v civilním letectví jsou upravena především mezinárodním a evropským právem, postihy protiprávních činů jsou v gesci každého státu. Postih za protiprávní čin v civilním letectví lze rozdělit na postih trestněprávní a na postih správní.

Trestněprávní postih upravuje zákon č. 40/2009 Sb., který napomáhá k potrestání například u následujících jednání. V § 290 získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou, v § 291 ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, v § 292 zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, § 311 teroristický útok, v § 358 výtržnictví, v § 146 ublížení na zdraví, v § 339 násilné překročení hranice v § 272 a § 273 obecné ohrožení a obecné ohrožení z nedbalosti.⁶²

V rámci správního postihu poskytuje nejširší možnost uložení sankce zákon o civilním letectví. Výčet přestupků fyzických a právnických osob podává zákon o civilním letectví v § 92, respektive v § 93.

3. Protiprávní činy v civilním letectví

Následující kapitola má za cíl představit nejběžnější typy protiprávních činů v oblasti civilního letectví a zároveň ve zkratce seznámit čtenáře s genezí jednotlivých protiprávních činů. Ochrana bezpečnosti civilního letectví byla především ve svých začátcích výrazně reaktivní povahy, což autor názorně dokáže u vybraných protiprávních činů, když poukáže na opatření, která vznikla jako reakce na tato protiprávní jednání.

Podobně jako v jiných, kritických oblastech byl brzy nevhodný reaktivní přístup nahrazen přístupem proaktivním, jenž je založen na principu aktivního vyhledávání nedostatků s následným přijetím protipatření. Současným trendem je pak přístup prediktivní, který staví na základech principu proaktivního za současného vylepšení metod aktivního vyhledávání. To je založeno na analýzách a předpovědích, které jsou schopny odhalit ještě větší množství rizik.

Ač je prediktivní přístup opravdu účinným nástrojem, jeho správné fungování je podmíněno získáváním množství dat, které je v případě ochrany civilního letectví (narozdíl od provozní bezpečnosti) buď velmi obtížné, či naprosto nemožné.

V dnešní době funguje ochrana bezpečnosti civilního letectví komplexněji a kombinace jednotlivých opatření poskytuje civilnímu letectví ve většině případů dostatečnou ochranu.

Terorismus

V souvislosti s protiprávními činy proti civilnímu letectví se často skloňuje pojem „terorismus“. Jaký je ale vůbec význam slova terorismus a je vhodné takové označení v souvislosti s protiprávními činy v civilním letectví užívat?

Definice terorismu se v průběhu historie objevilo mnoho. Už staré čínské přísloví „*zabij jednoho a postrašíš deset tisíc*“ dokázalo zachytit určitou podstatu terorismu. Množství definic narůstalo spolu se vzrůstajícím počtem teroristických činů. V 80. letech minulého století tajné služby USA definovaly terorismus následovně:

„Terorismus je propočítané použití násilí nebo hrozby násilím, obvykle zaměřené proti nezúčastněným osobám, s cílem vyvolat strach, jehož prostřednictvím jsou dosahovány politické, náboženské nebo ideologické cíle. Terorismus zahrnuje i kriminální zločiny, jež jsou ve své podstatě symbolické a jsou cestou k dosažení jiných cílů, než na které je kriminální čin zaměřen.“

Tato definice byla již od svého vzniku hojně využívána, jelikož dokázala velmi přesně vystihnout podstatu takového jednání.

Po útocích ze dne 11. září 2001 byly státy nuceny reagovat na události, které svými následky a rozsahem představovaly něco nemyslitelného i v důsledku toho bylo vytvořeno množství dalších definic terorismu. S tou přišla i Rada EU v dokumentu s názvem Společný postoj Rady EU pro užití zvláštních opatření pro boj s terorismem. Kromě výše zmíněných definic uvádí Ministerstvo vnitra na svých stránkách například i definici terorismu jako „*plánované, promyšlené a politicky motivované násilí, zaměřené proti nezúčastněným osobám, sloužící k dosažení vytčených cílů.*“⁴⁸

Výše uvedené definice postačují k závěru, že mnoho protiprávních činů může být označena jako teroristický útok, ačkoliv tak půjde učinit vždy až po přihlédnutí ke konkrétním okolnostem spáchání protiprávního činu, a především pak k motivu pachatele. S chybějící jednotnou definicí pojmu terorismu se právní úpravy zajišťující bezpečnost civilního letectví dokázaly vypořádat a nepředstavuje tak pro ně výrazný problém.

3.2. Protiprávní zmocnění se letadla

Jako první případ narušení bezpečnostní ochrany civilní letecké dopravy bývá často označováno unesení letadla společnosti Pan American Airways v roce 1931. Některé zdroje však tuto událost za „hijacking“ v podobě, jak jej známe dnes neoznačují.⁴⁹ Letadlo totiž bylo pouze při přistání v Limě obklíčeno ozbrojenými revolucionáři a kapitánu letadla bylo přikázáno plnit rozkazy revolucionářů, což kapitán odmítl. Nejednalo se tedy o klasický únos letadla v letu, revolucionáři nepřevzali kontrolu nad letadlem a nelze tedy takové jednání označit za protiprávní zmocnění se letadla.⁵⁰ V následujících letech začalo přibývat případů protiprávního zmocnění se letadla, ani to však nevedlo státy k účinné mezinárodněprávní úpravě, která by na přibývajících útoky reagovala a státy nadále spoléhaly na úpravu skrze vnitrostátní právo, v některých případech na úpravu skrze bilaterální mezinárodní smlouvy.

Zlom nastal na začátku 60. letech minulého století, kdy vlna únosů letadel donutila státy sjednat mezinárodněprávní úpravu v oblasti ochrany letecké dopravy před protiprávními činy.

⁴⁸ <https://www.mvcr.cz/clanek/definice-pojmu-terorismus.aspx>

⁴⁹ Pojem „hijacking“ se stal oblíbený především u laické veřejnosti, odborná veřejnost dává přednost označení protiprávní zmocnění se letadla, významově se však uvedené výrazy neliší.

⁵⁰ MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016].

Jak již bylo uvedeno výše, protiprávní zmocnění letadla je vůbec nejstarší protiprávní čin, který zasáhl do bezpečnosti civilního letectví, zároveň byl také jako první definován v rámci mezinárodního práva, a to konkrétně v roce 1963 v Tokijské úmluvě.⁵¹

Předtím se ale mezinárodní společenství dlouho vyhýbalo řešení tohoto protiprávního činu, především z důvodu, že motivy těchto protiprávních činů byly často politické, především v oblastech Jižní Ameriky, později únosy s cílem útěku z východního bloku a po nástupu Fidela Castra též únosy kubánských civilních letadel s cílem dostat se z Kuby, tak také únosy amerických civilních letadel s cílem doletět na Kubu.

Bohužel, ani přijetí Tokijské úmluvy, jakkoliv se jednalo o zlom v oblasti práva ochrany civilního letectví, nezabránilo v nárůstu počtu protiprávních zmocnění se letadel a na přelomu 60. a 70. let se počet únosů letadel dostal na nejvyšší čísla v dosavadní historii civilního letectví.⁵²

Významnou roli v tom sehrála i neklidná situace na Blízkém východě, kdy především palestinské extremistické skupiny provedly několik útoků na civilní letadla. Mezi nejznámější únosy letadel z této doby lze zařadit únos 4 civilních letadel v září roku 1970 Lidovou frontou pro osvobození Palestiny, která požadovala propuštění politických vězňů. Po několika denním vyjednávání ustupují dotčené státy únoscům a propouští vězně a vyměňují je za rukojmí, za což později sklízí kritiku.⁵³

Na začátku 70. let jsou přijaty Haagská a Montrealská úmluva, které mají napomoci řešit nastalou situaci. Stejný cíl si kladl i později vydaný Annex č. 17 Chicagské úmluvy vydaný ICAO.

Nejvýznamnější událostí, která změnila oblast security letectví, jsou bezesporu útoky 11. září 2001, které narušily důvěru v bezpečnost letecké dopravy a jejichž následky mohl sledovat celý svět v přímém přenosu. Jedná se o vůbec nejtragičtější útoky proti civilnímu letectví, které stály život bezmála 3 000 lidí. Kromě lidských obětí zasáhlo 11. září důvěru v bezpečnost civilního letectví, což způsobilo leteckému průmyslu obrovské škody.

Tyto útoky spustily lavinu bezpečnostních opatření a norem, které měly zabránit v opakování podobné události.

⁵¹ Čl. 11 Tokijské úmluvy

⁵² <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=H2>

⁵³ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7. str. 21

Činné byly především Spojené státy americké, které ještě téhož roku založily Úřad pro bezpečnost dopravy (Transportation Security Agency), který má za úkol dbát na přijetí nových bezpečnostních opatření. Znovu byl navýšen počet „sky marshals“, byl zdokonalen systém prověřování a předávání informací o cestujících, byla zavedena kontrola všech zavazadel na přítomnost výbušnin, byl přijat zákaz nošení kapesních nožů na palubu letadla, byly přijaty nové normy k lepšímu zabezpečení dveří kokpitu a mnoho dalších opatření.⁵⁴ Některá opatření přejala ostatní státy v blízké době jako tomu bylo u vyztužení dveří kokpitu, některá opatření ostatní státy odmítly přijmout, tomu bylo například u myšlenky vyzbrojení samotných pilotů.⁵⁵

Evropská Unie v reakci na útoky 11. září na Světové obchodní centrum vydala Nařízení (ES) č. 2320/2002, kterým stanovila společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Toto nařízení je v dnešní době již nahrazeno nařízením (ES) č. 300/2008.

Útoky odhalily mimo jiné také pomalou a nedostatečnou spolupráci státních služeb. V reakci na tato pochybení se státy zavázaly k bližší spolupráci, což ve svém důsledku vedlo k ještě větší míře předávání dat o cestujících. V dnešní době je již letecká doprava známa svou nízkou mírou anonymity, od rezervace letenek sděluje cestující dopravci mnoho osobních údajů. Od svého jména (passenger name record – PNR), které je digitálně zaznamenáno leteckou společností do rezervačního systému, až po detailní informace o osobě cestujícího jako je například trvalé bydliště (údaje API – Advanced Passenger Information). API údaje mohou být zaznamenávány do stejného rezervačního systému jako PNR nebo do samostatné databáze. Zaznamenané údaje nemusí sloužit pouze leteckým dopravcům, často je využívají cestovní kanceláře či zpravodajské služby.⁵⁶

Letecké společnosti mohou předávat údaje o cestujících 2 základními variantami. První z nich, zároveň ta používanější je varianta označovaná jako PUSH. Ta shromažďuje informace až do okamžiku odletu, kdy je odešle do státu, do kterého má cestující namířeno. Druhá varianta PULL umožňuje oprávněným subjektům přístup do databáze, kde jsou údaje o cestujícím uloženy.⁵⁷

Nebezpečí pro civilní leteckou dopravu nehrozí však pouze od cestujících. Let Germanwings 9525 odhalil do té doby ne příliš myslitelnou hrozbu, a to úmyslné selhání jednoho z pilotů.

⁵⁴ <https://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf>

⁵⁵ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7. str. 110

⁵⁶ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7. str. 239

⁵⁷ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7 str. 240

Let z letiště El-Prat do Düsseldorfu se stal osudný všem osobám na palubě poté, co kopilot letadla využil opuštění kabiny kapitánem letadla a navedl stroj do skalistých hor v Alpách. Vystala tak otázka, jak podobným událostem zamezit v budoucnu a zároveň znemožnit nepovolaným osobám dostat se během letu do kokpitu. Jako řešení bylo přijato pravidlo, kdy v kokpitu letadla musí být neustále přítomny 2 osoby.

Po útocích 11. září se dostala ochrana bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy do popředí zájmů mezinárodního společenství a byl přijat bezpočet opatření ke zvýšení bezpečnosti. Ačkoliv tato opatření vedla k vůbec nejvyššímu poklesu únosů letadel a bombových útoků na dopravní letadla, s tímjak se rozvíjejí nové technologie, tak i pachatelé stále nachází nové způsoby k překonání bezpečnostních opatření.

3.3. Bombové útoky

Některé zdroje hovoří o prvním bombovém útoku nedlouho poté, co bylo uneseno první letadlo. Útoky pomocí výbušných zařízení ve svých začátcích kopírovaly vývoj únosů letadel, především v souvislostech s politickou situací tehdejší doby. Na rozdíl od únosů letadel se však počet bombových útoků v 80. letech nepodařilo snížit, naopak, bombové útoky v tomto desetiletí jsou doposud nejtragičtější, co do počtu obětí.⁵⁸

Nejnámějšími bombovými útoky z této doby je bombový útok na let č. 182 Air India v roce 1985 a na let Pan Am 103 v roce 1988. Oba tyto útoky byly významným katalyzátorem k přijetí nových bezpečnostních opatření v oblasti prevence před protiprávními činy.

Let č. 182 Air India z Vancouveru do Toronta, s navazujícími lety do Montrealu a do Dillí, na jehož palubě byla odpálena bomba, stál život 329 lidí, což je nejvíce obětí na palubě letadla, které kdy způsobil protiprávní čin proti civilnímu letectví. Politováníhodné je, že se tragédii dalo lehce předejít, ale v důsledku několika pochybení leteckého personálu, od odbavení zavazadla pachatele i na navazující let, ačkoliv neměl zakoupenou letenku, přes nefungující rentgen na letišti v Torontu, až po špatně vyškolený personál na místním letišti.

V souvislosti s bombovým útokem bylo zavedeno tzv. párování zavazadel, tedy opatření, podle kterého se na palubu letadla nesmí dostat zavazadlo, jestliže na palubu letadla nenastoupí jeho majitel.

⁵⁸ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7.

Let Pan Am 103, který se stal cílem bombového útoku nad městečkem Lockerbie, vybočoval nad ostatními útoky především z důvodu subjektu, který útok zosnoval a provedl. Byly jím s velkou pravděpodobností libyjské tajné služby. Vzhledem k jednání státního orgánu, pravděpodobně na příkaz některého z vysokých činitelů státu Libye, je toto jednání Libyi přiřitatelné, jakkoliv je takové jednání motivováno nečistými, či dokonce záludnými pohnutkami.⁵⁹

Vzhledem k odmítavému postoji Libye ohledně vydání obviněných do Velké Británie nebo Spojených států amerických, který nezměnily ani sankce Rady bezpečnosti, byl k vyšetřování případu zřízen speciální skotský soud, který měl předsedat v Nizozemsku podle skotského práva.⁶⁰

Ačkoliv po vyšetřování Libye převzala odpovědnost a vyplatila pozůstalým kompenzace, někteří vysoce postavení členové královské rodiny však vinu stále popírají a podle jejich tvrzení přijala Libye odpovědnost jenom z důvodu mezinárodních sankcí, které na ně byly v důsledku tohoto útoku uvaleny. Odpovědnost musela nést i společnost Pan Am, jelikož nedodržela opatření párování zavazadel a nechala odbavit zavazadlo cestujícího, jenž se nenacházel na palubě a nepodrobila zavazadlo zvláštní kontrole.

Bombový útok nad městečkem Lockerbie měl několik zásadních dopadů na oblast bezpečnosti v civilním letectví. Jedním z nich bylo schválení Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce, o kterém hovořím v předchozí kapitole. Mezinárodní letiště v reakci na bombový útok začaly věnovat větší pozornost elektronickým zavazadlům, na některých letištích byly zavedeny „pohovory“.

Příkladem, že ani maximální úsilí k zajištění bezpečnosti po útocích 11. září nemusí stačit k zamezení útoků na civilní letadla, byl člen teroristického hnutí Al Qaeda, kterému se v prosinci téhož roku povedlo pronést výbušné zařízení umístěné v botě.

⁵⁹ ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7. str. 385

⁶⁰ První mezinárodní trestní tribunál pro stíhání teroristických útoků? Ke zřízení Zvláštního tribunálu pro Libanon (PAVEL ŠTURMA, TRESTNĚPRÁVNÍ REVUE, 15. 10. 2007) dostupný z:

<https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqg5pxi4s7geyf6427gi3tg&groupIndex=0&rowIndex=0>

V předchozích bodech byly popisovány bombové útoky, které měly značný význam na ochranu letectví před protiprávními činy, oblast bezpečnosti civilního letectví však výrazně ovlivnil i neuskutečněný útok na transatlantické lety v roce 2006. Útok, který se britským úřadům podařilo včas odhalit a odvrátit měl být uskutečněn pomocí výbušniny ve formě gelu.⁶¹ V návaznosti na zjištěné slabiny bezpečnosti civilního letectví byly letecké společnosti nuceny přijmout opatření zákazu přepravy tekutin a gelů větších než 100 ml na palubě letadla. Je paradoxem, že takové opatření bylo použito po zmařeném útoku, tekutin a gelů bylo úspěšně využito pachateli bombových útoků již dříve, například v případě letu Korean Air 858, kde byla užita lahev s třaskavinou ke znásobení účinku výbuchu.

Útok s pomocí zaměstnance

O nutnosti zpřísnění kontrol letištního personálu přesvědčily mezinárodní společenství též události z října roku 2015, kdy bylo zničeno letadlo společnosti Metrojet, po výbuchu bomby, kterou umístil do nákladového prostoru pracovník letištního personálu.

Útoky na letiště

Poněkud ve stínu útoků na letadla zůstává ochrana letišť samotných. První mezinárodní dokument poskytující ochranu letišťím byl Protokol o potlačování protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, o kterém je pojednáváno v předchozí kapitole. Útoky na letiště, jejichž hlavním cílem je usmrtit co nejvíce osob v okolí letiště jsou relativně novou záležitostí. První mediálně známý případ se stal v roce 1972 v Izraeli na letišti Lod, kdy trojice japonských občanů usmrtila 26 osob a mnoho zranila. Útok vedl k masivní vlně bezpečnostních opatření především v Izraeli. Nová bezpečnostní opatření zavedla i jiná letiště, což vedlo k odvedení pozornosti potencionálních pachatelů takových protiprávních činů. V posledních letech však útoku opět přibýlo, což odkrylo slabá místa v bezpečnosti civilního letectví. Ochrana letiště před protiprávními činy je však velmi obtížná a pokrýt celý prostor letiště a přilehlých oblastí je téměř nemožné.⁶²

⁶¹ KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7. str. 51

⁶² KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7. str. 56

Sestřelení letadla (MANPADS)

Velkým nebezpečím pro letadla za letu jsou stále, především v rozvojových zemích, přenosné protiletadlové systémy (MANPADS). První případy zasažení civilního letadla MANPADS se objevují již na konci 70. let, že jde o stále aktuální problém dokazují relativně z nedávné doby, kdy byly tyto systémy použity. Dalším nebezpečím, které ohrožuje civilní letadla za letu jsou systémy BUK. Právě systém BUK byl využit k sestřelení letu Malaysia Airlines 17 nad územím Ukrajiny v roce 2014. Systémy BUK jsou však především ve vlastnictví států, jejich dostupnost a obsluha je složitější, než je tomu u MANPADS.

3.4. Trestné činy pasažérů

V současné době nejvíce rozšířené protiprávní činy v civilním letectví, jejichž počet každým rokem narůstá. Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, na takové protiprávní činy dopadá Tokijská úmluva, která dává oprávnění veliteli letadla k odvrácení nebezpečí hrozící letu skrze protiprávní činy již při závažném podezření. Ačkoliv již byla schválena aktualizace Tokijské úmluvy skrze Montrealský protokol z roku 2014, protokol stále nevstoupil v platnost.

ICAO se snaží členské státy přesvědčit k řešení situace ohledně nárůstu případů nepřizpůsobivých cestujících na palubách letadel pomocí vnitrostátních úprav, nejednotná úprava sebou však nese riziko neznalosti jednotlivých ustanoveních různých právních řádů veliteli letadla, kteří nepřizpůsobivé cestující předávají příslušným orgánům. I proto ICAO vypracovala vzorový text zákona o některých činech spáchaných na palubě civilního letadla. Tento vzorový zákon hovoří o spáchání trestného činu osoby, která zaútočí proti členovi posádky nebo mu útokem bude vyhrožovat či jej bude fyzicky nebo verbálně zastrašovat. Trestný čin bude spáchán i v případech, kdy cestující odmítne plnit zákonné pokyny velitele letadla či jiné osoby jím pověřené. Modelový zákon rovněž označuje trestným činem použití fyzického násilí, sexuálního obtěžování nebo obtěžování dítěte. O trestný čin se bude jednat i v případech zastrašování nebo fyzického či verbálního útoku proti jiné osobě, poškození či zničení majetku nebo konzumace alkoholických nápojů a drog, mající za následek intoxikaci. Tyto jednání lze označit za trestné, pokud mohou ohrozit bezpečnost letadla nebo jiné osoby nebo jestliže jednání ohrozí pořádek a kázeň na palubě letadla.

V neposlední řadě jsou za trestné činy označeny kouření, poškození bezpečnostních zařízení na palubě letadla a používání elektronických zařízení, pokud je to zakázáno.⁶³

Zákaz používání elektronických zařízení při některých fázích letu by mohl být již brzy minulostí, s ohledem na posun v letecké technice by používání elektronických přístrojů nemělo mít negativní důsledky na komunikaci letounu se zemí. Otázkou ale zůstává, zda elektronická zařízení nejsou slabinou, kterou v budoucnu využijí pachatelé protiprávních činů.

3.5. Kyberterorismus

S technologickým vývojem a rostoucí mírou digitalizace se letecká doprava čím dál více zdokonaluje. Odvrácenou stranou mince takového pokroku je však stoupající zranitelnost letecké dopravy v rámci kyberprostoru. Kyberterorismus je na stránkách Ministerstva vnitra definován následovně. „*Souhrnný název pro teroristické aktivity, jejichž cílem útoku, použitým prostředkem nebo přenašečem je tzv. „kyberprostor“, neboli jde o teroristické aktivity zaměřené proti a prováděné prostřednictvím počítačové sítě a touto sítí řízených systémů („informační elektronické síťové struktury“).*⁶⁴

Další definice kyberterorismu, která bývá často používána patří Dorothy E. Denning. „*Konvergencí terorismu a kyberprostoru obecně chápaný jako nezákonný útok nebo nebezpečí útoku proti počítačům, počítačovým sítím a informacím v nich skladovaných v případě, že útok je konán za účelem zastrašit nebo donutit vládu, nebo obyvatele k podporování sociálních nebo politických cílů“*

Kyberterorismus je názornou ukázkou, že s novými technologiemi přichází i nové hrozby a dokazuje potřebu neustálého zdokonalování ochranných opatření a potřeby mezinárodní spolupráce.

Pokud pomineme sdělení takové informace, které je schopné způsobit ohrožení bezpečnosti civilního letectví, je kyberterorismus ojedinělý ve vysoké míře anonymity pachatele a v provedení, které nevyžaduje přítomnost pachatele na palubě letadla či v prostorách letiště. Vzhledem ke své povaze je vnitrostátním právem obtížněji postižitelný, i proto vyžaduje bližší a rychlejší spolupráci jednotlivých států, než je tomu u ostatních protiprávních činů.

Organizace ICAO se k problému kyberterorismu stavěla dlouho zdrženlivěji. K ochraně civilního letectví před kyberterorismem zatím vydala pouze 2 doporučené postupy, které byly promítnuty do znění Annex 17.

⁶³ ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. str. 113

⁶⁴ <https://www.mvcr.cz/clanek/kyberneticky-terorismus-kyberterorismus.aspx>

Chybějící vůle řešit kyberterorismus alespoň rámcově na mezinárodním poli může být v budoucnu velkým problémem a velkou slabinou, které mohou potencionální pachatelé využít.

Poněkud aktivněji přistupuje k hrozbě kyberterorismu evropské právo, které podniká především v rámci EU kroky k jejímu zamezení. Ať už takové kroky činí skrze směrnici Evropského parlamentu a Rady 2016/1148, o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně bezpečnosti sítí a informačních systémů v Unii, která by měla zajistit harmonizaci právních úprav členských států v oblasti bezpečnosti sítí a informačních systému s cílem zlepšení fungování vnitřního trhu.⁶⁵ Zřízení ECCSA, která by měla sloužit k vyšší míře harmonizace právních úprav s ohledem na kybernetickou bezpečnost a bližší spolupráci členských států. V rámci vnitrostátní právní úpravy oblast kyberterorismu upravuje zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů (zákon o kybernetické bezpečnosti).

3.6. Bezpilotní prostředek jako hrozba bezpečnosti civilního letectví

Ačkoliv se může zdát, že bezpilotní prostředky jsou vynálezem relativně novým, opak je pravdou. Bezpilotní prostředky za sebou mají dlouhou historii, která sahá až do prvopočátků leteckých konstrukcí. Někteří autoři dokonce datují počátek historie bezpilotních prostředků až do staré Číny, kdy se přes rekreační a náboženské využití dostaly lampiony až k vojenským účelům.

Ohrožení civilní letecké dopravy bezpilotními prostředky se stalo aktuálním tématem především v posledních letech, a to z několika důvodů. Již od svých počátků totiž bezpilotní prostředky poutaly pozornost ozbrojených složek, v jejichž řadách našly nejširšího využití. Tento trend vydržel až do přelomu tisíciletí, kdy se stále zdokonalujícími se technologiemi výrazně poklesla pořizovací cena a tím se zvýšila dostupnost i pro ostatní, méně majetné, či financované subjekty. Zatímco se tedy celé 20. století neslo v duchu regulovaného, téměř výhradně vojenského využití, které znamenalo zanedbatelnou interakci mezi bezpilotními prostředky a civilním letectvím, století 21. již přineslo výzvu v podobě odpovídajícího začlenění těchto prostředků do velmi přísně řízeného způsobu dopravy. Příslušné orgány tak musely začít řešit především ohrožení bezpečnosti z důvodu neopatrného užívání bezpilotních prostředků. Ohrožení civilního letadla bezpilotním prostředkem proto dlouhá léta spadalo především do oblasti provozní bezpečnosti.

⁶⁵ <https://www.govcert.cz/cs/regulace-a-kontrola/legislativa/>

Hlavním tématem diskuzí ohledně bezpilotních prostředků tak v posledních letech bylo stanovení právního rámce způsobem, jenž by umožnil bezpečný a plynulý provoz bezpilotních prostředků po boku civilních letadel. Netrvalo však dlouho a objevily se první případy, jejichž cílem bylo spáchání protiprávních činů pomocí bezpilotních prostředků. Vzhledem k povaze porušování právních předpisů bezpilotními prostředky je však často velmi obtížné rozeznat, zda se jedná o úmyslné narušení bezpečnosti letecké dopravy nebo pouhou neznalost právních předpisů.

V následujících řádcích se autor pokusí popsat současný právní stav v oblasti bezpilotního letectví a zároveň poukázat na nedostatky v této úpravě.

Historie

Počátky bezpilotních prostředků v Evropě se datují do poloviny 19. století, kdy byly k vojenským účelům využívány balóny bez posádky. Jednalo se ale o pouze jednoduché bezpilotní prostředky, které nebylo možno plně ovládat. Ovladatelné bezpilotní prostředky se objevily až s nástupem první světové války. Během druhé poloviny 20. století zažily vojenské bezpilotní prostředky obrovský rozmach, především v oblasti špionáže během Studené války. S dalším pokrokem technologií armády začaly do své výzbroje zařazovat nejen větší množství bezpilotních prostředků, ale také rozšiřovat škálu jejich využití. Nyní se tak u armád můžeme setkat nejen se špionážními, či průzkumnými prostředky, ale také s multifunkčními stroji, které postupně vytlačují konvenční stíhací a jiné letouny. Bepilotní prostředky určené civilnímu využití jsou fenoménem především posledních pár let, k jinému než vojenskému využití, však docházelo i dříve, a to kupříkladu k meteorologickým, geografickým či vesmírným účelům. Rozmach v oblasti civilního využití bezpilotních prostředků znamenal také nutnost reakce příslušných orgánů v této oblasti. Z tohoto pohledu organizace ICAO zmíněnou oblast značně podcenila a její nedostatečná reakce přiměla státy k přijmutí vnitrostátních právních úprav, což vedlo k roztržičnosti právních úprav mezi jednotlivými státy.⁶⁶

Definice

Co ale vůbec bezpilotní prostředek je? Od prvního využití bezpilotního prostředku bylo užito mnoho definic, ať už v mezinárodním, evropském nebo vnitrostátním právu. V následujících řádcích budou popsány ty nejvýznamnější.

⁶⁶ KARAS, Jakub a Tomáš TICHÝ. *Drony*. Brno: Computer Press, 2016. ISBN 978-80-251-4680-4.

První zmínku o bezpilotních prostředcích můžeme najít v Chicagské úmluvě, konkrétně článku 8, ačkoliv je zde použit pojem „letadlo neřízené pilotem“.

„Žádné letadlo, které jest způsobilé býti řízeno bez pilota, nesmí létat bez pilota nad územím smluvního státu, leč se zvláštním zmocněním tohoto státu a v souhlase s podmínkami takového zmocnění. Každý smluvní stát se zavazuje zajistiti, aby let takových letadel bez pilota byl v oblastech přístupných civilním letadlům řízen tak, aby bylo vyloučeno nebezpečí pro civilní letadla.“

Chicagská úmluva tak ponechává pravomoc státům k vytvoření podmínek k provozování bezpilotních prostředků, podmíněně se zřetelem k zajištění bezpečnosti civilních letadel.

Taková definice ovšem přinesla nejasnost ohledně významu pojmu „letadlo neřízené pilotem“. Takový pojem lze vykládat 2 způsoby. Jako situaci, kdy je letadlo ovládáno pilotem mimo palubu letadla nebo situaci, kdy letadlo není ovládáno pilotem, ale řídí se podle předem zadaných instrukcí.

Další pokus o přijetí přesnější definice proběhl na 35. shromáždění ICAO konaném v roce 2004, kde byla odsouhlasena definice bezpilotního prostředku jako letadla bez pilota na palubě ve smyslu Článku 8 Konvence mezinárodního civilního letectví, které je pilotováno bez řídicího pilota na palubě a je buď plně řízeno vzdáleně z jiného místa (země, jiného letadla, vesmíru), nebo je plně autonomní a předprogramované.”

Tato definice tak zacílila na možnost rozličných interpretací pojmu, ale ani u této definice snahy ICAO neskončily a netrvalo dlouho, než organizace přišla s novou definicí bezpilotního letadla (UA) jako „letadla určeného k provozu bez pilota na palubě.“⁶⁷

Další pojem, který je na místě objasnit je Unmanned Aircraft System (dále jen „UAS), který je definován jako „Letadlo a s ním spojené prvky, které umožňují provoz bez pilota na palubě.“⁶⁸

ICAO dále rozlišuje podkategorie UA na dálkově řízená letadla, autonomní letadla a modely letadel.

Dálkově řízené letadlo je letadlo, ve kterém se řídicí pilot nenachází na palubě letadla. Autonomní letadlo je bezpilotní letadlo, které neumožňuje pilotovi zásah do řízení letu. Letadlo je definováno jako jakýkoliv stroj schopný vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

⁶⁷ https://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf

⁶⁸ Tamtéž

ICAO ponechává úpravu modelů letadel členským státům, v oběžníku pouze rozlišuje model letadla s poukazem na jeho užívání výhradně pro rekreační účely. Takové rozlišení však není příliš šťastné, jelikož je obtížné rozlišit účel užívání konkrétního prostředku. Rozdělení mimo jiné způsobuje rozdílnosti v podmínkách provozování bezpilotních prostředků, ačkoliv se ve své podstatě tyto prostředky nemusí nijak lišit a kupříkladu v oblasti bezpečnosti letecké dopravy mohou způsobit stejně závažné škody neohledně na účel užívání.

Evropská úprava

Evropské právo je ve vytváření definic k oblasti bezpilotních prostředků ještě zdrženlivější a dlouhou dobu žádnou definici bezpilotních prostředků neposkytovalo. Změnu přineslo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139⁶⁹, které pro účely nařízení definuje bezpilotní letadlo jako *„letadlo provozované nebo projektované pro autonomní provoz nebo pro pilotování na dálku bez pilota na palubě.“*⁷⁰

V případě vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku hovoří o jakémkoliv *„přístroji, vybavení, mechanismu, aparatuře, příslušenství, softwaru nebo doplňku, který je potřebný pro bezpečný provoz bezpilotního letadla, není letadlovou částí a není přepravován na palubě daného bezpilotního letadla“*⁷¹

Vnitrostátní úprava

Zákon o civilním letectví v § 52 definuje letadlo bez pilota ve stejném znění jako Chicagská úmluva v článku 8 pouze upraveném pro potřeby České republiky. Letadlo bez pilota může létat nad územím České republiky pouze s povolením vydaným Úřadem pro civilní letectví. Úřad povolení vydá pouze při zachování bezpečnosti vzdušného prostoru, staveb, osob a životního prostředí.

Letadlo definuje § 2 zákona o civilním letectví jako *„zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Pro účely tohoto zákona se nepovažuje za letadlo model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 25 kg.“*

⁶⁹ o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91

⁷⁰ Článek 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139

⁷¹ Článek 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139

V rámci české vnitrostátní úpravy zaujímá důležité postavení Doplněk X k leteckému předpisu Pravidla létání L2, který také poskytuje základní definice v oblasti bezpilotního letectví.

Bezpilotní letadlo (UA) *Letadlo určené k provozu bez pilota na palubě.*⁷²

Bezpilotní systém (UAS) *Systém skládající se z bezpilotního letadla, řídicí stanice a jakéhokoliv dalšího prvku nezbytného k umožnění letu, jako například komunikačního spojení a zařízení pro vypuštění a návrat. Bezpilotních letadel, řídicích stanic nebo zařízení pro vypuštění a návrat může být v rámci bezpilotního systému více.*⁷³

Autonomní letadlo *Bezpilotní letadlo, které neumožňuje zásah pilota do řízení letu*⁷⁴

Model letadla *Letadlo, které není schopné nést člověka na palubě, je používán pro soutěžní, sportovní nebo rekreační účely, není vybaveno žádným zařízením umožňujícím automatický let na zvolené místo, a které, v případě volného modelu, není dálkově řízeno jinak, než za účelem ukončení letu nebo které, v případě dálkově řízeného modelu, je po celou dobu letu pomocí vysílače přímo řízené pilotem v jeho vizuálním dohledu.*⁷⁵

Doplněk X tak zužuje definici modelu letadla, když k podmínce neschopnosti nést člověka na palubě a k podmínce účelu soutěžního, sportovního nebo rekreačního stanovuje další 2 podmínky. První podmínkou je řízení modelu letadla vysílačem ve vizuálním kontaktu po celou dobu letu a zákaz vybavení modelu letadla zařízením umožňující automatický let na určité místo.⁷⁶

Vzhledem k zaměření diplomové práce autor ponechá stranou porušení práva na ochranu soukromí či osobních údajů, jakož i jiné soukromoprávní porušení práv.

Že je nebezpečí bezpilotních prostředků v České republice problémem především posledních let dokazuje i první ohrožení bezpečnosti civilní letecké dopravy bezpilotním letadlem v roce 2016, kdy bylo spatřeno v okolí letiště Václava Havla a pozastavilo tak provoz několika letadel.

Klasifikace

Jak již bylo uvedeno bezpilotní prostředky lze rozdělit podle mnoha kritérií, v následujících řádcích bude popsáno rozdělení podle Doplněku X.

⁷² Doplněk X – Bezpilotní systémy k předpisu L2. In: . Praha: Úřad pro civilní letectví, 2014. Dostupné také z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

⁷³ Tamtéž

⁷⁴ Tamtéž

⁷⁵ Tamtéž

⁷⁶ Tamtéž

Doplňěk X využívá k rozdělení bezpilotních letadel jejich maximální vzletovou hmotnost (dále jen „MVH“ v anglickém jazyce „MTOW“). Rozděluje je na ty s MVH menší než 0,91 kg, s MVH od 0,91 kg do 7 kg, s MVH od 7 kg do 25 kg, s MVH větší než 25 kg a na bezpilotní letadla provozovaná mimo dohled pilota. Bepilotní letadla do 25 kg MVH určená k rekreačně sportovnímu použití nevyžadují evidenci letadla a pilota, složení praktického a teoretického testu pilota nebo povolení k létání.

I další požadavky spjaté s konkrétními kategoriemi lze nalézt v tabulce z Doplnku X přiložené níže.⁷⁷

Tabulka 1 (viz ust. 16)										
f.	maximální vzletová hmotnost	≤ 0,91 kg		> 0,91 kg a < 7 kg		7 – 25 kg		> 25 kg		bezpilotní letadlo provozované mimo dohled pilota
-	účel použití / požadavek	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	
1	evidence letadla	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
2	evidence pilota	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
3	praktický a teoretický test pilota	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
4	povolení k létání	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
5	povolení k provádění LP a LČPVP	nelze	ano	nelze	ano	nelze	ano	nelze	ano	nelze
6	označení UA: ID štítek / ID štítek + pozn. značka	ne / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ano
7	min. ve vzdálenosti (m): vzlet, přistání / osoby, stavby / osídlený prostor	bezpečná	bezpečná	bezpečná	bezpečná	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150
8	pojištění: běžný provoz / LVV (mil. Kč)	ne / 0,25	dle naf. č. 785/2004 ¹	ne / 1	dle naf. č. 785/2004 ¹	ne / 3 od 20 kg dle naf. č. 785/2004 ¹	dle naf. č. 785/2004 ¹	dle naf. č. 785/2004 ¹	dle naf. č. 785/2004 ¹	dle naf. č. 785/2004 ¹
9	dozor	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ne
10	„fallsafe“ systém	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
11	provozní příručka UAS	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
12	hlášení události	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano

Obrázek 1. Rozdělení bezpilotních prostředků dle doplňku X

⁷⁷ Doplněk X – Bepilotní systémy k předpisu L2. In: . Praha: Úřad pro civilní letectví, 2014. Dostupné také z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

Vzdušný prostor

Vzdušný prostor je členěn jak horizontálně, tak vertikálně. Oba způsoby jsou zároveň standardizovány na mezinárodní úrovni, a tak s nimi jsou na této úrovni aplikovány také pravidla, která platí pro konkrétní prostory. Jako pro ostatní letecký provoz i pro bezpilotní prostředky platí některá obecná pravidla, stejně jako ta specifická, vztahující se k tomuto typu letecké konstrukce. Každý operátor těchto prostředků by proto měl detailně znát nejen zmíněná pravidla, ale také samotný aktuální stav členění, jelikož obzvláště horizontální stav se může poměrně rychle měnit.

Pohyb bezpilotních prostředků ve vzdušném prostoru ČR je konkrétně upravován:

- 1) Zákonem č. 439/2006 Sb.
- 2) Leteckým předpisem L2 – Pravidla létání a jeho Doplnkem X
- 3) Směrnicí CAA/S/-SLS-010-n/2012 – Postupy pro vydání povolení k létání letadla bez pilota

Vzdušný prostor České republiky je vertikálně členěn do prostorů C, D, E a G. Bepilotní letadla mají povoleno létat bez povolení pouze v prostoru G, který je vertikálně vymezen do výšky 300 m.

Horizontálně pak provoz bezpilotních prostředků limitují prostory se zákazem nebo omezením provozování bezpilotních letadel, které můžeme rozdělit na následující. Prostory zakázané (označovány LKP), nebezpečné (LKD), jinými uživateli omezené (LKR), dočasně rezervované (LKTRA) a dočasně vyhrazené (LKTSA). V těchto prostorech nesmí uživatel provozovat bezpilotní letadla a modely, pokud nedostane povolení od ÚCL.⁷⁸

Další omezení provozu bezpilotních prostředků představují ochranná pásma (dopravních staveb, vodních zdrojů apod.) stanovená příslušnými právními předpisy, kde se nesmí provozovat let bezpilotního letadla bez předchozího souhlasu ÚCL. Provozovat bezpilotní letadlo nebo model lze také pouze v bezpečné vzdálenosti od osob, staveb a hustě osídleného prostoru, podrobnosti stanovuje Doplněk X.

Pilot nebo pozorovatel musí navíc udržovat trvalý nezprostředkovaný vizuální kontakt s bezpilotním letadlem nebo modelem umožňující bezpečné ovládní prostředku.

⁷⁸ <http://www.caa.cz/letadla-bez-pilota-na-palube/kde-je-mozne-ua-provozovat>

Letecké události

Incident

Příloha č. 13 Chicagské úmluvy označuje incident jako událost, která není nehodou, je spojena s provozem letadla a která by mohla ovlivnit nebo ovlivňuje bezpečnost provozu.

Vážný incident

Vážný incident je označen jako událost, která směřuje s vysokou pravděpodobností k letecké nehodě, hlavní rozdíl mezi vážným incidentem a leteckou nehodou je v následcích incidentů.

Nehoda

V případě nehody hovoří Příloha č. 13 Chicagské úmluvy o události spojené s provozem letadla, která se v případě bezpilotního letadla stala v době provozu letadla až do vypnutí pohonné soustavy a při které došlo k těžkému zranění nebo smrti osoby, letadlo bylo poškozeno nebo je nezvěstné.⁷⁹

Prevence

Nejúčinnější způsob prevence v oblasti bezpilotních letadel a modelů je bezesporu zajištění vyšší míry informativnosti amatérských uživatelů. K většině porušení právních předpisů bezpilotními prostředky dochází z důvodu neznalosti právních předpisů či nezkušenosti amatérských uživatelů. Takové nedostatky by mohla napravit například povinnost složit zkoušku u veškerých bezpilotních prostředků již při zakoupení, jak z oblasti teorie, tak z oblasti praxe, nehledě na budoucí účel provozování.⁸⁰

Bezpilotní prostředky představují hrozbu pro leteckou dopravu především z důvodu nebezpečí kolize s civilními letadly. Tomu by mohly předejít vhodné systémy, které by okolo letišť mohly vystavět „virtuální plot“, který by zamezil bezpilotním prostředkům v narušení zakázaných prostor.

Dalším krokem k zajištění vyšší míry bezpečnosti by mohla být povinnost vybavit bezpilotní letoun zařízením, které umožní identifikaci bezpilotního prostředku včetně jeho údajů o aktuální poloze.

⁷⁹ BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.

⁸⁰ KARAS, Jakub a Tomáš TICHÝ. *Drony*. Brno: Computer Press, 2016. ISBN 978-80-251-4680-4.

Obrana

Obranu proti bezpilotním prostředkům lze rozdělit do několika fází. První je detekce samotného bezpilotního systému, který může být odhalen pomocí různých systémů. V současné době jsou využívány 4 způsoby detekce (pomocí zvuku, radiofrekvence, radaru a videa), nejúčinnější je samozřejmě kombinace uvedených způsobů. Spolehlivá a rychlá detekce bezpilotního prostředku je podmínkou úspěšné obrany, ovšem hlavně z právního hlediska je mnohem diskutovanější fází samotná eliminace. Mezi nejpoužívanější způsoby patří použití sítě k zachycení bezpilotního letounu, zachycení pomocí bezpilotního letadla, rušičky signálů, použití laseru či dravce nebo systémy k narušení rádiových přenosů. Vzhledem k zaměření diplomové práce zde autor nepovažuje za vhodné rozebírat vhodnost a účelnost jednotlivých způsobů eliminace bezpilotních letounů, zůstane tak pouze u jejich demonstrativního výčtu s poukazem na hrubě nedostačující právní úpravu.

Sankce

Zákon o civilním letectví ani Doplněk X neobsahují žádnou zvláštní úpravu pro přestupky v souvislosti s provozem bezpilotních letounů, užije se tak obecná úprava Hlavy III části 9. zákona o civilním letectví. Ta výlučně ve spojitosti s bezpilotními letouny sankcionuje pouze porušení povinnosti § 52, na kterou v takovém případě dopadají ustanovení § 92 odst. 2 písm. b), respektive § 93 odst. 3 písm. c) tohoto zákona.

Připravovaná legislativa EU

Evropský parlament ve spolupráci s organizací EASA již několik let pracuje na sjednocení právní úpravy provozu bezpilotních prostředků. Nová právní úprava by měla sjednotit roztržité právní úpravy členských zemí EU, přinést nové rozdělení bezpilotních letounů v závislosti na hodnotě kinetické energie při dopadu. Zároveň by měla zavést povinnou registraci pro bezpilotní letouny nad 80 J dopadové kinetické energie.

Na pracích se spolu s EASA podílela také Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (dále jen „JARUS“). Skupina odborníků, která se zabývá sjednocováním technických, bezpečnostních a provozních požadavků v oblasti bezpilotních letadel. Činí tak pomocí různých doporučení a úzké spolupráce s organizací EASA.⁸¹ V současné době sdružuje 59 států včetně České republiky.

⁸¹ http://jarus-rpas.org/sites/jarus-rpas.org/files/jarus_who_we_are_what_we_do_v_9_0_07022019.pdf

Závěr

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících druhů dopravy. Technologický pokrok je hnán kupředu nejen novými poznatky a objevy, ale také stále vzrůstající poptávkou po tomto druhu přepravy, která sebou přináší ale také nová nebezpečí a hrozby. S nárůstem počtu letů a přepravovaných cestujících se riziko útoků a potencionálních cílů zvyšuje. Tomuto zvýšení nenahrává ani situace v některých regionech, které jsou politicky nestabilní a jsou tak vhodným prostředím pro vznik teroristických skupin a seskupení, které mohou spatřovat příležitost ke zviditelnění se provedením protiprávních činů právě v oblasti civilního letectví. Dalším faktorem, který značně ovlivňuje leteckou dopravu je technologický pokrok, jenž neslouží pouze ke zdokonalení bezpečnostních opatření, ale také rozšiřuje možnosti budoucích pachatelů trestných činů.

Legislativní úprava mezinárodního letectví je tak jednou z nutných podmínek pro naplnění základní charakteristiky civilního letectví, a to je její bezpečnost. Tu v letectví dělíme na provozní, zabývající se pravidly provozu a ochranu před protiprávními činy, jenž má za úkol chránit civilní letectví před nelegálními skutky.

Oba zmíněné typy bezpečnosti se v odvětví letecké dopravy v posledních letech dostaly na vysokou úroveň ochrany a díky tomu udělaly z letecké dopravy vůbec nejbezpečnější druh přepravy. Jak je již zmíněno v diplomové práci, velkou měrou k tomu přispěly útoky z 11. září na věže Světového obchodního centra v New Yorku, které donutily státy jednat. Dosáhnout naprosté bezpečnosti civilního letectví je však prakticky nemožné. Další nárůst bezpečnostních opatření by mohl způsobit znehodnocení tohoto typu dopravy.

O vysoké úrovni ochrany ovšem nejde mluvit u nově vzniklých hrozeb jako jsou bezpilotní prostředky a kyberterorismus. Především kyberterorismus by bylo díky své povaze vhodné upravovat především skrze mezinárodní právní úpravu. Bepilotní prostředky byly dlouhou dobu podceňovanou hrozbou, je až neuvěřitelné, že do této chvíle nezpůsobily žádnou vážnou leteckou nehodu. Vzhledem k předpokládanému růstu počtu uživatelů dronů se bez vhodného právního rámce stávají pro civilní letectví časovanou bombou. Ani vhodná právní úprava však nezaručí bezpečnost civilních letadel před bezpilotními letouny. Důkaz, že ani přísná právní úprava nemusí stačit k zaručení řádného užívání takových prostředků najdeme v USA, kde platí jedna z nejpřísnějších právních úprav, a přesto USA vévodí žebříčku v počtu hlášených incidentů v souvislosti s provozem bezpilotních letounů.

Česká právní úprava zatím nezažívá takový nápor amatérských uživatelů jako je tomu v případě USA, i tak je zde naléhavá potřeba novelizace této úpravy. Největší problém české právní úpravy je samotné rozdělení bezpilotních prostředků, kdy modely letadel nepodléhají tak přísné právní úpravě jako dálkově řízené letouny. Nebezpečí pro civilní letectví potažmo civilní obyvatelstvo nebo majetek však představují stejné. Tento nedostatek by mohla odstranit nová evropská právní úprava, která by měla vstoupit v platnost v blízké době. Ta by měla nahradit zastaralé třídění bezpilotních letounů podle vzletové hmotnosti a zavést daleko vhodnější kritérium, tedy hodnotu kinetické energie při dopadu na zem. Takové rozdělení by mělo zaručit efektivnější možnosti ochrany bezpečnosti.

Bezpilotní letouny svým profilem v mnohém naplňují podobu ideální zbraně (dálkové řízení, menší rozměry nebo právě dostupnost). A proto může být jen otázkou času, kdy se v nesprávných rukou stanou zbraní ohrožující civilní letectví.

I to jsou důvody, které by měly udržovat mezinárodní společenství neustále ve střehu tak, aby bylo schopno proaktivně reagovat na nově vyvstalé hrozby a nebezpečí.

Dalším sporným bodem ochrany bezpečnosti civilního letectví je použití zbraní proti civilnímu letadlu. Mezinárodní úprava nedává jasnou odpověď, v jakých případech mohou státy k takovému opatření přistoupit, ale sama o sobě takové opatření nevyklučuje. Povaha takového opatření obecnou úpravu příliš nedovoluje a státy musí k takovým situacím přistupovat ve vší opatrnosti. Rozdílné postoje ve vnitrostátních úpravách popsané v práci jen dokazují, o jak složitou problematiku se jedná.

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

- BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.
- ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005.
- ČEPELKA, Čestmír a Pavel ŠTURMA. *Mezinárodní právo veřejné*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2018. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-721-7.
- KARAS, Jakub a Tomáš TICHÝ. *Drony*. Brno: Computer Press, 2016. ISBN 978-80-251-4680-4.
- KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křidel, 2014. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-51-7.
- MILDE, Michael. *International air law and ICAO*. Third edition. Hague, The Netherlands: Eleven International Publishing, [2016].
- ONDŘEJ, Jan, Josef MRÁZEK a Oto KUNZ. *Základy mezinárodního práva veřejného*. V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckova skripta. ISBN 978-80-7400-487-2.
- POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část*. 6., dopl. a rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-398-1.
- PRUŠA, Jiří, Martin BRANDÝSKÝ, Luboš HLINOVSKÝ, Jiří HORNÍK, Michal PAZOUREK, František SLABÝ, Marek TŘEŠŇÁK a Jiří ŽEŽULA. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva (VERONIKA BÍLKOVÁ, TOMÁ GŘIVNA, JIŘÍ HERCZEG, TRESTNĚPŘÁVNÍ REVUE, 15. 11. 2008), dostupný z:

[https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-](https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqhbpxi4s7geyv6427gmzdz&groupIndex=0&rowIndex=0)

[view.seam?documentId=nrptembqhbpxi4s7geyv6427gmzdz&groupIndex=0&rowIndex=0](https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqhbpxi4s7geyv6427gmzdz&groupIndex=0&rowIndex=0)

<https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

<https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

<https://www.ecac->

[ceac.org/documents/10202/74122/ECAC%27S+Strategy+Dec+2015.pdf/cf6b8e2f-fd52-4638-a626-bab57690e3c8](https://www.ecac-)

<https://www.ecac-ceac.org/how-ecac-functions>

<https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>

<https://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx>

<https://www.iata.org/about/Documents/articles-of-association.pdf>

<https://www.mvcr.cz/clanek/definice-pojmu-terorismus.aspx>

<https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=H2>

<https://www.iata.org/pressroom/Documents/impact-9-11-aviation.pdf>

První mezinárodní trestní tribunál pro stíhání teroristických útoků? Ke zřízení Zvláštního tribunálu pro Libanon (PAVEL ŠTURMA, TRESTNĚPRÁVNÍ REVUE, 15. 10. 2007) dostupný z:

[https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-](https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqg5pxi4s7geyf6427gi3tg&groupIndex=0&rowIndex=0)

[view.seam?documentId=nrptembqg5pxi4s7geyf6427gi3tg&groupIndex=0&rowIndex=0](https://www-beck-online-cz.ezproxy.is.cuni.cz/bo/document-view.seam?documentId=nrptembqg5pxi4s7geyf6427gi3tg&groupIndex=0&rowIndex=0)

<https://www.mvcr.cz/clanek/kyberneticky-terorismus-kyberterrorismus.aspx>

<https://www.govcert.cz/cs/regulace-a-kontrola/legislativa/>

https://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf

<http://www.caa.cz/letadla-bez-pilota-na-palube/kde-je-mozne-ua-provozovat>

<http://jarus-rpas.org/sites/jarus->

[rpas.org/files/jarus_who_we_are_what_we_do_v_9_0_07022019.pdf](http://jarus-rpas.org/sites/jarus-rpas.org/files/jarus_who_we_are_what_we_do_v_9_0_07022019.pdf)

3. Seznam použitých právních předpisů

Mezinárodní úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel: TOKIJSKÁ ÚMLUVA. In: č.102/1984 Sb.. Tokio, 1963.

Mezinárodní úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel: HAAGSKÁ ÚMLUVA. In: č. 96/1974 Sb.. Haag, 1970.

Mezinárodní úmluva o potlačení protiprávních činů namířených proti bezpečnosti civilní letecké dopravy, Dodatkový protokol z roku 1988: MONTREALSKÁ ÚMLUVA. In: č. 16/1974 Sb.. Montreal, 1971.

Mezinárodní úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce. In: č. 6/2003 Sb. m. s.. Montreal, 1991.

Mezinárodní úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím. In: . 2010.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) stanovující společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. In: č. 2320/2002.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002.

Nařízení komise (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření. In: . 2009

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví. In: .2002

Nařízení komise (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují základní normy ochrany letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008. In: . 2009.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva) ze dne 7. 12. 1944 v Chicagu. In: Chicago, 1944.

Ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon.

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

4. Seznam použité judikatury

Rozhodnutí Spolkového ústavního soudu ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05.

5. Seznam ostatních zdrojů

SMEJKALOVÁ, Terezie. Záhada leteckých předpisů. Brno, 2017. Rigorozní práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta

Mezinárodněprávní ochrana bezpečnosti civilního letectví

Abstrakt

Předmětem této diplomové práce je právní úprava ochrany bezpečnosti v civilním letectví. Čtenáři se snaží poskytnout ucelený pohled na tuto problematiku ze všech úrovní právní úpravy. Práce je rozdělena do 3 částí, které by měly poskytnout celkový náhled na tuto oblast právní úpravy. Vzhledem k povaze letecké dopravy je největší část této práce věnována právě mezinárodněprávní úpravě.

První část práce zasvěcuje čtenáře do historie civilního letectví a leteckého práva. Stranou nezůstávají ani mezinárodní organizace, jak vládní, tak nevládní, které napomáhají se zvyšováním standardu bezpečnosti. V závěru této části je popsána situace z hlediska mezinárodního práva veřejného velmi ožehavá, a to je sestřelení civilního letounu státem, včetně postoje některých států, respektive jejich právních řádů.

Druhá část se zaměřuje na konkrétní právní instrumenty upravující security bezpečnost civilního letectví. Tato kapitola patří také především mezinárodněprávní úpravě, respektive konkrétním mezinárodním smlouvám, které byly v oblasti bezpečnosti civilního letectví přijaty. Autor se zde však zastavuje i u vztahu jednotlivých právních úprav a u problematiky recepce mezinárodních standardů a doporučení do vnitrostátního práva.

Poslední kapitola se věnuje jednotlivým protiprávním činům a zasazuje je do kontextu historických reálií. U vybraných protiprávních činů zmiňuje též význam, který měly v budoucím vývoji bezpečnostních opatření. Závěr práce patří hrozbě pro civilní letectví jedné z nejaktuálnějších, protiprávního provozu bezpilotních prostředků. Autor se snaží podat ucelený výklad této problematiky, včetně hodnocení právní úpravy bezpilotních letounů tak, jak jej přináší mezinárodní, evropské a vnitrostátní právo. Pokouší se také o návrhy možných řešení, jak zdokonalit ochranu před touto hrozbou.

Klíčová slova:

Security bezpečnost

Protiprávní činy v civilním letectví

Bezpilotní letadla

International protection of civil aviation safety

Abstract

The subject of this thesis is the legal regulation of security in civil aviation. It tries to provide readers with a comprehensive view of this topic with respect to all layers of legislation. Thesis is divided into 3 parts which should provide general view of this area of legislation. Due to nature of aviation transport the biggest part of this thesis is dedicated to international law.

First part of the thesis initiates reader to history of civil aviation and aviation law. International organizations, both governmental and non-governmental, which help to increase security standards do not stand aside. Situation when civil aircraft is shoot down which is very discussed issue is described in the end of this part and each state looks differently at this problem differently.

Second part is focused on specific legal instruments which regulates security of civil aviation. This chapter also includes, in particular, international law, or specific international agreements, which have been adopted in the field of civil aviation security. However, the author also stops here in relation to the individual legal regulations and the issue of the reception of international standards and recommendations into national law.

Last chapter is focused on particular unlawful acts and puts them into the context of historical realities. In the selected unlawful acts it also mentions their importance with respect to future security measures. The end of the thesis is dedicated to one of the most current threat for civil aviation – unlawful usage of unmanned vehicles. The author tries to give comprehensive exposition of this topic including evaluation of unmanned aircraft legislation as it is given by the international, European and internal law. It tries to propose possible solutions and to improve protection against this threat.

Klíčová slova:

Security

Unlawful acts in civil aviation

Unmanned aircrafts