

Posudek vedoucího diplomové práce Michala Čabrádka „Právní úprava provozu bezpilotních letadel v České republice“

Předložená diplomová práce o rozsahu 109 stran (~ dvojitě číslování) je členěna (kromě úvodu a závěru) do čtyř kapitol („Historický vývoj bezpilotních letadel“, „Prameny právní úpravy“, „Jednotlivé právní aspekty provozu bezpilotních letadel“ a „Evropské správní právo“). Těžiště výkladu spočívá v nejrozsáhlejší (70 stran) třetí kapitole, která je dále podrobně členěna (základní „bloky“ zde představují vstupní pojednání o bezpilotním letadle, partie o provozu bezpilotních letadel, partie o pilotovi bezpilotního letadla, partie o vzdušném prostoru a partie o registrační povinnosti; toto rozdělení problematiky zhruba odpovídá tradičnímu přístupu teorie správního práva k dopravním odvětvím; každý z uvedených „bloků“ je opatřen dílčím závěrem). Vzhledem k povaze hlavních traktovaných pramenů (zásadně evropská nařízení) tvoří čtvrtá kapitola spíše jakýsi doplněk.

Téma práce je relativně nové a stále se zvyšuje jeho aktuálnost. Diplomant přistoupil k jeho zpracování se zjevným zájmem. Využil množství dostupných pramenů (třeba přitom vzít do úvahy, že teoretické práce z oboru správního práva zaměřené na danou problematiku absentují).

Práce je psána čtivě. Autor prokázal schopnost kritického pohledu na právní úpravu (viz na str. 25, 27, 38, 51, 53 nebo 88) a schopnost právní úpravu vyložit (viz na str. 26, 29 nebo 57). Sympatická je rovněž pozornost věnovaná terminologickým úskalím/zákeřnostem (viz na str. 50).

Z dílčích připomínek uvádím:

- Výklad pramenů na str. 12 až 14 se na úkor přehlednosti „zaplétá“ do institucionálních souvislostí (ICAO, EUROCONTROL).
- Jaká je úplná identifikace Doplnku X coby leteckého předpisu (str. 19)?
- Podivně působí slovní spojení „[n]ejzásadnějším hlavním“ (str. 30). Svádí k němu ovšem dikce evropského nařízení.
- Odpovídá postavení britské „Under-Secretary of State“ postavení ministryně (str. 36)?
- Co znamená „nese odpovědnost (str. 37)? „Responsibility“ vs. „liability“ ... Podobně na str. 51 nebo 53.
- „Extenzivní“ rozsah povinností (str. 52)?
- Ve druhé větě druhého odstavce na str. 64 zřejmě chybí odkaz. Nebo byl nedopatřením přesunut až do následující věty?
- Úvod partie 3.4.2.1 působí v textu příslušné kapitoly neorganicky.
- Z čeho autor dovozuje, že na vydání povolení k provozování leteckých prací je právní nátok (str. 77/78)? Použití termínu „povolení“ v pozitivním právu není samo o sobě směrodatné. Srov. druhou větu § 74 odst. 1 zákona o civilním letectví.

- Co rozumí autor „normativními správními akty“ (str. 91)?
- O něco výrazněji (než jak je tomu na str. 92/93) mohla být vyjádřena úvaha o nezbytných („vyvolaných“) změnách v našem národním právním řádu.
- Na str. XV není řádně identifikován pramen „Letecká informační příručka“.
- Ojedinelé jsou chyby v psaní (např. na str. 48, 54, 67 nebo 73).

Podle protokolu o výsledku kontroly na plagiáty z 20. prosince m. r. byl text práce porovnán se 700 dokumenty, přičemž nejvyšší dosažená míra podobnosti činila méně než 5%.

Celkově mám za to, že diplomant zadané téma zvládl na velmi slušné úrovni.

Rozprava u obhajoby může být zaměřena na podrobnější charakteristiku režimů provozování bezpilotních letadel coby činnosti, která je/není podnikáním, a na charakteristiku režimů užívání vzdušného prostoru za účelem provozování bezpilotních letadel.

V Praze dne 15. ledna 2020

JUDr. Ing. Josef Staša, CSc.