



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ
Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

Správní trestání na úseku civilního letectví

Administrative punishment in the field of civil aviation

Diplomová práce

Studijní program: Civilní nouzové plánování

Autor diplomové práce: Bc. Aleš Klinga

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Eva Reicheltová

Kladno 2022

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Klinga** Jméno: **Aleš** Osobní číslo: **320192**
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**
Garantující katedra: **Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**
Studijní program: **Civilní nouzové plánování**

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

Správní trestání na úseku civilního letectví

Název diplomové práce anglicky:

Administrative punishment in the field of civil aviation

Pokyny pro vypracování:

Předmětem diplomové práce bude problematika správního trestání na úseku civilního letectví na základě analýzy statistiky přestupků z let 2018 až 2020 řešené Úřadem pro civilní letectví, jakožto vykonavatele státní správy v oblasti civilního letectví. V teoretické části bude popsán pojem správního trestání, popis státní správy a druhy sankcí. V praktické části bude provedena analýza správního trestání a její statistické vyhodnocení. K výzkumnému šetření budou použity přehledy přestupků zpracované Úřadem pro civilní letectví za roky 2018 až 2020 na území ČR. Dále v praktické části bude provedena komparace přestupků na úseku civilního letectví řešené Policií ČR v letech 2018 až 2020 na mezinárodních letištích v ČR. Výstupem práce budou doporučení v oblasti správního trestání na úseku civilního letectví.

Seznam doporučené literatury:

- [1] SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ, Právo civilního letectví, ed. 1, Praha: Wolters Kluwer, 2018, 435 s., ISBN 978-80-7598-026-7
- [2] HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ, Správní právo procesní, ed. 6, Praha: Leges, 2019, ISBN 978-80-7502-365-0
- [3] ESCOHOTADO, Antonio, Stručné dějiny drog, Praha: Volvox Globator, 2003, 2552 s., ISBN 978-80-7552-600-7

Jméno a příjmení vedoucí(ho) diplomové práce:

Mgr. Eva Reicheltová

Jméno a příjmení konzultanta(ky) diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: **04.10.2021**

Platnost zadání diplomové práce: **22.09.2023**

doc. Mgr. Zdeněk Hon, Ph.D.
vedoucí katedry

prof. MUDr. Jozef Rosina, Ph.D., MBA
děkan

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem Správní trestání na úseku civilního letectví vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V Kladně dne 07.05.2022

.....
Bc. Aleš Klinga

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych rád poděkoval Mgr. Evě Reicheltové za pomoc při vedení mé diplomové práce, za její trpělivost, cenné rady a konstruktivní připomínky. Dále děkuji JUDr. Kateřině Havlíkové, LL.M, Ředitelce odboru právního na Úřadu civilního letectví, za poskytnutí materiálů k realizaci praktické části. V neposlední řadě děkuji své rodině za trpělivost a psychickou podporu.

ABSTRAKT

Diplomová práce pojednává o problematice správního trestání na úseku civilního letectví, které reaguje na ohrožení bezpečnosti civilního letectví a porušování pravidel a pokynů v této oblasti.

Diplomová práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část je zaměřena na definování základních pojmů správního trestání, jako jsou jeho náležitosti, podmínky, sankce a postupy, a také na oblast civilního letectví s popisem státní správy, objasněním úkolů správních orgánů, popisu přestupků na úseku civilního letectví a představení problematických odvětví v civilním letectví, jako je provozování dronů a v dnešní době tolik aktuální kyberbezpečnost. V praktické části jsou definovány cíle práce a stanoveny hypotézy, které jsou zhodnoceny po provedení kvantitativního výzkumu a zpracování analýzy dostupných dat z hlediska správního trestání na úseku civilního letectví v období 2018-2020. Výsledky jsou z důvodu přehlednosti zpracovány do tabulek a grafů.

V diskuzi jsou prezentovány získané výsledky výzkumného šetření a jsou objasněny zjištěné rozdíly v analyzovaných výsledcích. V závěru jsou představena doporučení v oblasti správního trestání na úseku civilního letectví.

Klíčová slova

Správní trestání; civilní letectví; státní správa; správní delikty; kybernetická bezpečnost; drony

ABSTRACT

The diploma thesis deals with the issue of administrative punishment in the field of civil aviation, which responds to threats to civil aviation safety and violations of rules and guidelines in this area.

The diploma thesis is divided into theoretical and practical part. The theoretical part focuses on defining the basic concepts of administrative punishment, such as its requirements, conditions, sanctions and procedures, as well as civil aviation with a description of state administration, clarification of administrative tasks, description of offenses in civil aviation and introduction to problematic sectors in civil aviation. aviation, such as the operation of drones and today so much current cybersecurity. The practical part defines the objectives of the work and sets hypotheses that are evaluated after quantitative research and analysis of available data in terms of administrative punishment in the field of civil aviation in the period 2018-2020. The results are processed into tables and graphs for the sake of clarity.

The discussion presents the obtained results of the research survey and clarifies the differences in the analyzed results. Finally, recommendations of the administrative punishment in the field of civil aviation are presented.

Keywords

Administrative punishment; civil aviation; state administration; administrative offenses; cybersecurity; drones

Obsah

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Úvod..... | 10 |
| 2 | Správní trestání..... | 12 |
| 2.1 | Správní delikty..... | 13 |
| 2.1.1 | Obecné znaky..... | 14 |
| 2.1.2 | Druhy správních deliktů..... | 16 |
| 2.2 | Přestupky na úseku civilního letectví..... | 17 |
| 2.3 | Druhy správních trestů..... | 26 |
| 2.3.1 | Napomenutí..... | 27 |
| 2.3.2 | Pokuta..... | 27 |
| 2.3.3 | Zákaz činnosti..... | 27 |
| 2.4 | Odložení věci..... | 28 |
| 2.5 | Zahájení řízení..... | 29 |
| 2.6 | Skončení řízení před správním orgánem..... | 30 |
| 2.6.1 | Předání věci..... | 30 |
| 2.6.2 | Rozhodnutí, kterým se obviněný uznává vinným..... | 30 |
| 2.6.3 | Rozhodnutí o schválení dohody o narovnání..... | 31 |
| 2.6.4 | Zastavení řízení..... | 32 |
| 2.7 | Zvláštní způsoby rozhodnutí ve věci správního řízení..... | 32 |
| 2.7.1 | Upuštění od uložení správního trestu..... | 33 |
| 2.7.2 | Mimořádné snížení výměry pokuty..... | 33 |
| 2.8 | Náležitosti rozhodnutí..... | 33 |
| 2.9 | Opravné prostředky ve správním řízení..... | 34 |
| 3 | Mezinárodní právo civilního letectví..... | 35 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.1 | Mezinárodní organizace | 35 |
| 3.2 | Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) | 36 |
| 3.3 | Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)..... | 37 |
| 3.4 | Další mezinárodní organizace | 38 |
| 3.4.1 | Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)..... | 38 |
| 3.4.2 | Evropská konference pro civilní letectví (ECAC)..... | 38 |
| 3.4.3 | Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL)..... | 38 |
| 3.5 | Vize Evropské unie – jednotné evropské nebe..... | 38 |
| 4 | Civilní letectví v České republice | 40 |
| 4.1 | Státní práva..... | 41 |
| 4.1.1 | Ministerstvo dopravy | 41 |
| 4.1.2 | Úřad pro civilní letectví (ÚCL)..... | 46 |
| 4.2 | Problematické oblasti civilního letectví..... | 49 |
| 4.2.1 | Drony | 49 |
| 4.2.2 | Kybernetická bezpečnost | 54 |
| 5 | Cíle práce a hypotézy | 58 |
| 5.1 | Cíle práce | 58 |
| 5.2 | Stanovené hypotézy | 58 |
| 6 | Metodika..... | 60 |
| 7 | Výsledky..... | 61 |
| 7.1 | Vyhodnocení statistických dat..... | 61 |
| 7.2 | Vyhodnocení hypotéz | 77 |
| 8 | Diskuze | 82 |

| | | |
|----|--------------------------------|-----|
| 9 | Závěr | 99 |
| 10 | Seznam použitých zkratk..... | 101 |
| 11 | Seznam použité literatury..... | 102 |
| 12 | Seznam použitých Grafů..... | 106 |
| 13 | Seznam použitých Tabulek..... | 107 |
| 14 | Seznam Příloh..... | 108 |

1 ÚVOD

Letectví je nejmladším druhem dopravy, kdy vedle silniční, železniční a vodní dopravy, je to zároveň jeden ze základních druhů dopravy. Hlavní výhodou letecké dopravy je rychlost, spolehlivost a možnost převozu objemných nákladů. Ač se často lidé létání obávají, letecká doprava je nejbezpečnější. Letecká doprava se za poslední roky velice rychle rozvíjí a obzvláště civilní letectví zažívá veliký boom. Cestování letadlem využívá stále více lidí, to se projevuje tím, že se budují nová letiště nebo rozšiřují stávající tak, jak si žádá dnešní moderní doba. Jelikož každým rokem přepraví letadla stále více osob je třeba dbát na bezpečnost civilního letectví a zaměřovat se na ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

V teoretické části mé diplomové práci nejprve popisuji oblast správního trestání, kde definuji základní pojmy, které pomohou v lepší orientaci v této oblasti a zároveň snadnějšímu porozumění používaných termínů v mé diplomové práci.

Z důvodu provázanosti letecké dopravy se zahraničím, kdy je z velké části tento způsob dopravy mezinárodní a státy spolu musí v oblastech letecké dopravy spolupracovat, dalším okruhem témat, kterým se v práci zabývám je Mezinárodní právo civilního letectví, kde definuji vzdušný prostor a stručně popisuje mezinárodní organizace, které se zabývají mezinárodním letectvím.

V další části definuji nejprve jak se na vzdušný prostor dívá Evropská unie, která klade důraz nejen na společné zájmy jejich členů, ale také dbá na snižování nehospodárnosti a zlepšování vztahu k životnímu prostředí a omezení emisí. V této části definuji základní cíle a opatření Evropské unie k dosažení jejích cílů.

Jádrem mé diplomové práce je civilní letectví v České republice a jeho právní úprava v naší legislativě. Státní správu na tomto úseku jsem pojal dle jednotlivých správních úřadů civilního letectví a jejich agendy, kdy nastiňuji jejich organizační strukturu a právní úpravu těchto jednotlivých úřadů a zejména pak jejich základní činnosti. Úřady jsem zde rozčlenil dle jejich významu pro civilní letectví, kdy nejprve uvádím nejvyšší článek státní správy v oblasti civilního letectví – Ministerstvo dopravy a dále správní úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví – Úřad pro civilní letectví, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Dále pokračuji v definování dalších organizací, které jsou pověřeny přeneseným výkonem státní správy a samosprávnými organizacemi, poté se zaměřuji na státní podniky České republiky a dále se již pouze okrajově zabývám některými ostatními podniky a organizacemi působícími v oblasti civilního letectví.

V posledním úseku teoretické části se snažím přiblížit a definovat určité problematické oblasti správních deliktů civilního letectví, kterými je například používání dronů v okolí letiště a druhou velkou problematickou oblastí je kyberbezpečnost, která je v dnešní době stále častějších útoků velmi aktuální téma.

V praktické části jsem se zaměřil na přehled a definování správních deliktů, které byly řešeny v letech 2018 až 2020 na úseku civilního letectví v souvislosti s počtem pohybů v leteckém prostoru. Cílem této praktické části je stanovení hypotéz a zjištění, zda předpoklad stanovený v těchto hypotézách se potvrdil nebo ne.

2 SPRÁVNÍ TRESTÁNÍ

Trestání bylo ve společnosti vždy chápáno jako spravedlivé jednání, kdy se rozhodovalo o vině a trestu za porušení nějakých psaných, či nepsaných pravidel – obyčejů, případně sepsaných a vydaných zákonů, které jsou vnímány jako obecně závazná pravidla chování a jednání.

Tudíž lze říct, že právo je souhrn závazných norem, jejichž dodržování je vynutitelné státní mocí. Je to logické, protože již od vzniku prvotního lidského společenství bylo nutné určitým způsobem lidské chování a jednání řídit a usměrňovat, aby si každý nedělal to, co se mu zlíbí. Případný trest, který se udělí dle závažnosti porušení právních norem, může vést až k omezení základních práv a svobod.

Správní trestání daného jednání, které je v rozporu s právem a je tudíž označováno jako správní přestupek, se v různých evropských právních řádech odlišuje jak v samotném pojetí správního deliktu, tak i v rozsahu pravomocí správních orgánů, které takové delikty po jejich zjištění následně projednávají a sankcionují. V některých evropských právních řádech je přestupek kvalifikován jako samostatná kategorie trestných činů s vymezením skutkových podstat v trestních kodexech, ale také jako samostatný druh deliktů se speciální právní úpravou skutkové podstaty a základů odpovědnosti. Pravomoci správních úřadu jsou v každém státu odlišné, kdy například mohou provádět pouze blokové řízení, ale jinde již mohou správní orgány rozhodovat v prvním stupni, avšak při aplikaci opravných prostředků je již rozhodovací pravomoc v kompetenci soudů. V dalších případech je správní trestání plně v kompetenci správních úřadů, a to jak v prvním, tak v druhém stupni s možností soudního přezkoumání pravomocných správních rozhodnutí. (Hendrych 2009)

Z výše uvedeného vyplývá, že správní trestání je v kompetenci správních orgánů, které rozhodují o vině a trestu. Ale vzhledem k tomu, že jsou často dotčena základní práva a svobody osob, tak samotné správní trestání není vůbec zakotveno v Listině základních práv a svobod (Usnesení č. 2/1993 Sb.), která je součástí ústavního pořádku České republiky. V Hlavě páté v čl. 39 a 40 se zmiňují pouze práva a principy vztahující se na trestné činy, za které mohou ukládat tresty pouze soudy. Avšak je nutné podotknout, že základní principy, které se uplatňují na soudní trestání, je potřeba respektovat i v trestání správním, což je vázáno zásadou zákonnosti (legality), kdy je tato zásada vymezena v § 2 odst. 1 SprŘ (§ 2 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád – znění od 01.01.2021 [online]), kde se uvádí: *„Správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy, jakož i mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu (dále jen „právní předpisy“). Kde se v tomto zákoně mluví o zákoně, rozumí se tím též mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu.“*

Pro správní trestání je dále důležitý zákaz retroaktivity, tedy zákaz zpětné účinnosti zákonů upravujících správní delikty, což je i uvedeno ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (č. 2/2004, ročník II, Rozhodnutí č. 91/2004, str. 118), kde je uvedeno: *„Správní orgán musí při trestání správních deliktů respektovat princip uvedený v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod. Vyvození odpovědnosti a uložení postihu je proto nutno posoudit podle právní úpravy účinné v době, kdy k jednání došlo, není-li úprava účinná v době rozhodnutí pro delikventa příznivější. Pokud však pozdější právní úprava původní skutkovou podstatu předmětného deliktu vůbec nepřevzala, zanikla trestnost jednání a k vyvození odpovědnosti a uložení sankce již nemůže dojít.“*

2.1 Správní delikty

Legislativa obecně prochází novelizací, aby docházelo k jejímu lepšímu použití a snadnější aplikaci v praxi. Z tohoto důvodu i správní trestání prošlo

nutnou rekodifikací. Ve správním trestání to znamená, že původní označení pro přestupky a jiné správní delikty (zejména jiné správní delikty fyzických osob, správní delikty právnických osob, správní delikty podnikajících fyzických osob) od 1.7.2017 označujeme jako přestupek, který je definován § 5 PřesZ, kde se uvádí: *„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“* (§ 5 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich - znění od 01.02.2022 [online])

2.1.1 Obecné znaky

Jednání – je jedním z obecných znaků správního deliktu, který je ale svým významem nejzásadnější. Ve své podstatě je to projev lidské vůle, kdy konáme nebo naopak opomenutí takového konání, ke kterému jsme povinováni zákonem, jiným správním předpisem nebo správním aktem. Odpovědnost za spáchání deliktu, jakožto projevu lidské vůle, nelze uplatňovat, pokud k takovému stavu došlo v důsledku například živelní pohromy. (Bohadlo a kol. 2013)

Protiprávnost – další z obecných znaků znamenající, že povinnost, která je nám dána zákonem nebo je nám zákonem uložena, je porušena, a naše jednání je s daným zákonem v rozporu. Je to normativní vyjádření skutečnosti, kdy byla porušena povinnost k ochraně hodnot stanovených zákonem. Tyto hodnoty jsou ve veřejném zájmu a jejich porušení je společensky nebezpečné a škodlivé. Toto musí být splněno, aby se mohla uplatňovat odpovědnost za jednání, které se svou formální stránkou podobá správnímu deliktu. (Strakoš, Kroupová 2019)

Trestnost – je to stav, kdy dojde k porušení práva a tím ke spáchání deliktu, což má za následek uložení trestu daného zákonem. Spácháním deliktu vzniká hmotněprávní odpovědnostní vztah mezi pachatelem a subjektem veřejné moci,

jehož obsahem jsou práva a povinnosti takového subjektu ukládat sankci, která je daným zákonem vymezena. Odpovědná osoba, která správní delikt způsobila, je povinna se takové sankci podrobit. (Horzinková, Novotný 2019)

Odpovědná osoba – obecný pojmový znak, který vyznačuje, že fyzická osoba nebo právnická osoba, podle druhu správního deliktu, je způsobila k protiprávnímu jednání, což představuje její schopnost porušit povinnosti dané zákonem a být subjektem povinností vzniklých takovýmto porušením. V tomto případě rozlišujeme deliktní způsobilost fyzické osoby a deliktní způsobilost právnické osoby. Zároveň existuje i skupina osob, které požívají určitých výsad a imunit, čímž jsou v rámci správního řízení vyňaty z osobní působnosti. (Prášková 2013)

- Deliktní způsobilost fyzické osoby – v době spáchání deliktu musí být splněny současně obě podmínky takové způsobilosti, což je volní složka a intelektuální složka osoby, tedy že je daná osoba schopna ovládat své jednání a posoudit následky svého jednání (osoba příčetná, která je způsobilá k právním úkonům a dosáhla odpovídajícího věku, zpravidla patnáctého roku věku). (Fiala et al. 2017)
- Deliktní způsobilost právnické osoby – podmínkou je vznik právnické osoby, a to zápisem do obchodního rejstříku, který je počínaje dnem zápisu a konče výmazem z tohoto rejstříku, nebo vznikem a zánikem přímo ze zákona. (Fiala et al. 2017)

Zavinění – rozděluje se na dvě formy, a to zavinění úmyslné nebo z nedbalosti, kdy u správních deliktů, vzhledem k nižší společenské nebezpečnosti proti trestným činům, stačí zavinění z nedbalosti, aby byla naplněna skutková podstata správního deliktu. U právnických osob je však

aplikována objektivní odpovědnost, tudíž odpovědnost bez ohledu na zavinění.
(Mates a kol. 2017)

Znaky deliktu – jsou uvedeny v zákoně a za předpokladu, že určitým konáním dojde k jejich naplnění a zároveň naplnění skutkové podstaty deliktu, tak lze uložit správní trest, avšak takové jednání musí být v zákoně jednoznačně označeno jako správní delikt. (Frumarová 2017)

2.1.2 Druhy správních deliktů

Správní delikty, za které správní orgány rozdávají tresty, můžeme rozdělit podle těchto kritérií:

- *„podle subjektu deliktu na správní delikty fyzických osob a právnických osob, zvláštní skupinu tvoří podnikající fyzické osoby,*
- *podle postavení subjektu – zda se ho může dopustit „kdokoli“ – všeobecně vymezený subjekt, speciálně určený subjekt (podnikatel, zaměstnanec, člen profesní komory atd.) nebo konkrétně určený subjekt (např. zákonný zástupce dítěte, svědek),*
- *podle znaku zavinění – správní delikty se subjektivní a s objektivní odpovědností,*
- *podle charakteru porušených povinností – zda je porušena hmotně právní povinnost (např. v oblasti požární bezpečnosti, odpadového hospodářství) nebo*
- *procesní (např. nedostavení se na předvolání ke správnímu orgánu),*
- *podle účelu a zaměření sankce – zda je primárním účelem pachatele potrestat, či ho nutit ke splnění primární povinnosti.“ (Kopecký, 2019, s. 249)*

Vzhledem k tomu, že došlo k reformě správního trestání, tak tím samozřejmě došlo i ke změně v základním dělení správních deliktů. Od 1.7.2017 členíme správní delikty na:

- přestupky

- jiné správní delikty (disciplinární delikty – kázeňské, kárné; pořádkové delikty)

2.2 Přestupky na úseku civilního letectví

Samotná oblast přestupků je v zákoně o civilním letectví zakotvena v deváté části tohoto zákona v Hlavě III, která je rozdělena na 3 díly, kdy Díl 1 specifikuje přestupky fyzických osob, Díl 2 přestupky právnických a podnikajících fyzických osob a Díl 3 obsahuje společná ustanovení k přestupkům.

Jako první si přiblížíme přestupky fyzických osob, které začínají svým výčtem v § 92 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. V odstavci 1 jsou vyjmenované přestupky, které ze své většiny rozporují nějakou činnost, jako je například nepředání údajů o technickém a provozním stavu letadel, používání letadlových částí a zařízení bez platného osvědčení o způsobilosti, vykonávání činnosti leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti, či požadovaného zdravotního stavu, provádění činností a veřejných vystoupení bez souhlasu Úřadu, užívání sportovního létacího zařízení bez platné legislativy a za účelem zisku, provozování obchodní letecké dopravy bez licence nebo povolení. Jako nejzávažnější pro bezpečnost letového provozu se jeví nesplnění příkazu velitele letadla, jelikož jde o incidenty na palubě letadla a zpravidla za letu, které by mohly ohrozit bezpečnost prováděného letu.

V odstavci 2 téhož paragrafu jsou přestupky fyzických osob z pozice provozovatele letadla nebo sportovního létacího zařízení, kdy dojde k porušení jejich povinností tím, že neohlásí změny důležité pro vedení leteckého rejstříku a používání letadlových adres, neoznámí jiný než vážný incident, neudrhuje letovou způsobilost a nezajistí pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla nebo sportovního létacího zařízení.

V odstavci 3 jsou definovány přestupky, ke kterým dochází z důvodu porušení leteckého předpisu a přímo použitelných předpisů Evropské unie upravujících provádění letů ve vzdušném prostoru, šetření nehod a incidentů a hlášení událostí v civilním letectví. Použitelným předpisem Evropské unie je Nařízení Rady (EHS) č. 95/93, které upravuje společná pravidla pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví, Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace. Dále Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví, a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, o hlášení událostí v civilním letectví.

V odstavci 4 a 5 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 100 tisíc Kč, do 300 tisíc Kč a do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč a od 100 tisíc do 5 milionů Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 6 měsíců, do 1 roku nebo do 2 let.

Další přestupky fyzických osob jsou stanoveny v § 92a zákona č. 49/1997 Sb., kde v odstavci 1 jsou vyjmenovány přestupky na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy, kterých se může fyzická osoba dopustit tím, že se chová ve vyhrazených bezpečnostních prostorech takovým způsobem, který je v rozporu se stanovenými pravidly detekční a bezpečnostní kontroly, nebo vykonává takovou činnost, která je v rozporu s ochranou civilního letectví před protiprávními činy. Jedná se především o vnášení předmětů, či vstup do neveřejného prostoru nebo vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Neplnění povinností leteckého personálu, jako je neodevzdání dokladu spolehlivosti, kterému pozbyla platnost, či vykonávání činností bez platného

dokladu o absolvování odborné přípravy. Dalším přestupkem ze stran zaměstnanců je neoznámení ztráty nebo odcizení letištního identifikačního průkazu nebo povolení k vjezdu, či jeho nevrácení při skončení pracovněprávního vztahu a jeho následné neoprávněné používání.

V odstavci 2 jsou dále specifikovány přestupky fyzických osob na úseku detekční a bezpečnostní kontroly ze strany cestujících i zaměstnanců provádějících samotnou kontrolu. Zaměstnanec provádějící detekční kontrolu je povinen při provádění kontroly cestujících postupovat tak, aby byl splněn účel kontroly, ale nesmí být narušena důstojnost kontrolovaného. Zároveň se zaměstnanec, který provádí detekční kontrolu dopustí přestupku tím, že umožní užití psa k odhalování výbušnin, ačkoliv psovod nemá k této činnosti oprávnění, kdy zároveň psovod se tímto jednáním dopouští přestupku. U cestujících je v rámci detekční kontroly nežádoucí, aby na palubu nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru vnášeli zakázané věci, či předali k odbavení zavazadlo, které takovou zakázanou věc obsahuje. Na druhé straně, pokud jim je Úřadem umožněno takový předmět na palubu donést, tak jsou povinni ho převážet v takovém obalu, který je opatřen zajišťovacím prostředkem.

V odstavci 3 a 4 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 100 tisíc Kč, do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 1 roku.

Dalším odvětvím přestupků fyzických osob jsou dle § 92b přestupky na úseku užívání vzdušného prostoru. V odstavci 1 se přestupky vztahují na výkon činnosti řízení letového provozu, která je vykonávána bez platného průkazu způsobilosti, či ve zdravotním stavu vylučujícím její provádění. Dalším přestupkem je oblast uspořádání toku letového provozu, kdy zaměstnanec

nezajistí aktualizaci nebo zrušení letového plánu při pozastavení jeho platnosti, nebo poskytování leteckých služeb bez pověření nebo souhlasu.

V odstavci 2 a 3 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 100 tisíc Kč, do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 100 tisíc do 5 milionu Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 6 měsíců a do 1 roku.

Od § 93 pokračují v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, přestupky právnických a podnikajících fyzických osob. V odstavci 1 to jsou především přestupky spojené s výrobky, letadlovými částmi, zařízeními nebo leteckými pozemními zařízeními, které jsou bez platného osvědčení a oprávnění vyvíjeny, opravovány, instalovány, používány nebo uváděny na trh. Právnická nebo podnikající fyzická osoba se také dopustí přestupku, pokud Úřadu nepředá údaje o technickém a provozním stavu letadel, nebo bez souhlasu Úřadu provádí činnosti v ochranném pásmu letecké stavby, umístí stavbu nebo zařízení mimo takové pásmo, provádí letecké vystoupení a provozuje letiště bez platného povolení. Zároveň se dopouští přestupku, pokud provozuje obchodní leteckou dopravu bez licence nebo k takové činnosti používá letecký personál bez platného průkazu způsobilosti.

V odstavci 2 jsou obsaženy přestupky provozovatelů letadel, sportovních létajících zařízení, provozovatelů letišť a poskytovatelů odbavovacích služeb, a to v následujících případech. Provozovatel letadla nedoloží Úřadu změny, které jsou důležité pro správu údajů v leteckém rejstříku nebo používá letadlovou adresu, která nebyla přidělena. Nebo provozuje letadlo a sportovní létající zařízení bez platného pojištění odpovědnosti a stroje nepodrobuje pravidelným kontrolám letové způsobilosti, nebo neoznámí jiný než vážný incident, ačkoliv je povinen bezodkladně oznámit jakýkoliv incident na území České republiky.

Poskytovatel odbavovacích služeb se dopouští přestupku v situacích, kdy pro účely statistického zjišťování nepředá provozovateli letiště údaje o počtu odbavených cestujících. Provozovatel letiště má povinnost řešit hlukovou situaci na letišti, a to zasláním zprávy Úřadu, jejím doplněním v případě nesrovnalostí, či zavedením provozních omezení ke snížení hluku. Dále provozovatel letiště, kde se odbaví více jak 5 milionů cestujících v kalendářním roce, je povinen projednat letištní ceník s leteckými dopravci, pokud tak neučiní, dopouští se přestupku. A zároveň je povinen předat údaje o terénu a překážkách, pokud je letiště způsobilé k přijetí letu podle přístrojů.

V odstavci 3 jsou definovány přestupky právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, ke kterým dochází z důvodu porušení leteckého předpisu a přímo použitelných předpisů Evropské unie upravujících provádění letů ve vzdušném prostoru, letové způsobilosti letadel, šetření nehod a incidentů a hlášení událostí v civilním letectví. Použitelným předpisem Evropské unie je Nařízení Rady (EHS) č. 95/93, které upravuje společná pravidla pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení, Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví, Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace. Dále Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví, a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, o hlášení událostí v civilním letectví.

V odstavci 4 jsou uvedeny přestupky tuzemských leteckých dopravců, dopravců Evropské unie, leteckých dopravců jiného členského státu a leteckých dopravců ze třetí země. Podstatou jejich povinností je předávat údaje o cestujících

za účelem zdokonalení hraniční kontroly a boje proti nedovolenému přistěhovalectví. Tuzemský letecký dopravce musí zpracovat plán pomoci obětem letecké nehody a jejich příbuzným. Letecký dopravce Evropské unie se dopustí přestupku, pokud provozuje leteckou dopravu bez uděleného přepravního práva a dále pokud takové právo má uděleno, ale nesplní podmínky pro výkon takové přepravy nebo neoznámí rozhodné skutečnosti, které mají vliv na výkon uděleného přepravního práva. Letecký dopravce jiného členského státu se dopustí přestupku, když neoznámí zahájení pravidelné nebo nepravidelné obchodní letecké dopravy. Letecký dopravce ze třetí země se dopustí přestupku, pokud provozuje pravidelnou a nepravidelnou obchodní leteckou dopravu bez povolení nebo neoznámí zahájení přímého nebo zprostředkovaného prodeje služeb pravidelné obchodní letecké přepravy.

V odstavci 5 a 6 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 100 tisíc Kč, do 300 tisíc Kč, do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč, od 75 tisíc do 3 milionů Kč a od 100 tisíc do 5 milionu Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 6 měsíců, do 1 roku a do 2 let.

Další částí zákona, kde jsou upraveny přestupky právnických a podnikajících fyzických osob, je § 93a, který specifikuje přestupky na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V odstavci 1 jsou popsány přestupky zaměstnanců, kteří provádějí odbornou přípravu a odborný výcvik psovodů bez povolení nebo nezachová mlčenlivost o skutečnostech stanovujících základní opatření. Dále je v tomto odstavci specifikován přestupek právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby v případě, že neinformuje Úřad o změně, či neoznámí úmysl o zahájení výkonu činnosti stálého odesílatele, dodavatele palubních zásob nebo známého dodavatele letištních zásob.

V odstavci 2 jsou vypsány přestupky provozovatelů letišť, leteckých dopravců, poskytovatelů letových provozních služeb, osob provádějících detekční nebo bezpečnostní kontroly, jakožto přestupky schválených agentů a stálých odesílatelů. Provozovatel letiště se dopustí přestupku, pokud provozuje letiště bez schváleného bezpečnostního programu, neoznámí Úřadu jeho změny nebo nezajistí plnění opatření a postupů vyplývajících z takového bezpečnostního programu. Dále se dopustí přestupku, pokud nezajistí provádění detekční kontroly nebo vydá letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu v rozporu s přímo použitelným předpisem, či je dle takového předpisu neodejme. Letecký dopravce se dopustí přestupku, pokud nezajistí uchování informací o bezpečnostní prohlídce na palubě letadla, nezajistí uložení schválené věci na palubě letadla nebo nezajistí ochranu cestujících, kabinových a odbavených zavazadel. Osoba zajišťující provádění detekční kontroly se dopustí přestupku za předpokladu, že umožní užití psa psovodem bez povolení k provádění takovéto činnosti nebo provádí detekční kontrolu odlišným způsobem, ačkoliv to nemá povoleno Úřadem. Schválený agent, známý odesílatel, schválený dodavatel se dopustí přestupku, pokud svou činnost vykonávají bez schválení Úřadu, nebo provádějí výkon detekční kontroly bez jmenování. Na závěr se zmíníme o příjemci základních opatření, který se dopustí přestupku, pokud nedodržuje základní opatření nezbytná k zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví, zároveň neinformuje o skutečnostech, které slouží k posouzení rozsahu jeho výkonu a pokud je povinen používat normy ochrany letectví, tak se dopustí přestupku tím, že nevypracuje nebo neaktivuje bezpečnostní program a tento nepředloží na výzvu Úřadu.

V odstavci 3 a 4 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsem členěny v hodnotách do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč, od 75 tisíc

do 3 milionů Kč a od 100 tisíc do 5 milionu Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 2 let.

Další přestupky právnických a podnikajících fyzických osob jsou stanoveny v § 93b, kdy se jedná o přestupky na úseku užívání vzdušného prostoru. Právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku, pokud nezajistí aktualizaci nebo zrušení letového plánu při pozastavení jeho platnosti. Dále jako poskytovatel letových služeb nezajistí, aby tuto činnost vykonávala pouze osoba s platným průkazem způsobilosti, nevytvoří místní systémy odborné způsobilosti a tyto nepředloží Úřadu ke schválení, nevede záznamy o výkonu držitele průkazu způsobilosti, nevypracuje nebo neprovádí objektivní, transparentní a nediskriminační postupy pro oznámení zdravotní indispozice zaměstnanců řízení letového provozu. Jako organizace pro výcvik řídicích letového provozu se dopustí přestupku tím, že provádí výcvik bez osvědčení, pověří výcvikem fyzickou osobu, která nesplňuje podmínky stanovené pro takovou činnost, nepředloží Úřadu ke schválení změny v osnovách kurzů a výcviku nebo neoznámí ukončení své činnosti. Dále se dopustí přestupku tím, že neprovádí bezpečnostní opatření uložená Úřadem, nenahlásí nehodu nebo vážný incident, který se stal při výcviku, nejmenuje odpovědnou osobu za výcvik, nezajistí udržovací výcvik pro instruktory praktického výcviku, neuchovává záznamy o absolventech výcviku, nevytvoří systém pro záznamy kvalifikace instruktorů a nemá pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou při výcviku.

V odstavci 3 jsou uvedeny přestupky právnických a podnikajících fyzických osob, jako je poskytování letecké služby bez pověření nebo souhlasu, poskytování letové navigační služby bez osvědčení nebo letové provozní služby a meteorologické služby bez určení Úřadem.

V odstavci 4 a 5 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou buď peněžité nebo lze uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 100 tisíc Kč, do 300 tisíc Kč, do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč, od 75 tisíc do 3 milionů Kč a od 100 tisíc do 5 milionu Kč. Zákaz činnosti může být uložen v délce do 2 let.

Jako poslední paragraf, který specifikuje přestupky právnických a podnikajících fyzických osob je § 93c, kdy se jedná o přestupky na úseku ochrany práv cestujících v rámci provozování obchodní letecké dopravy. V odstavci 1 jsou vypsány přestupky leteckých dopravců, provozovatelů cestovních kanceláří nebo cestovních agentur a provozovatelů letišť ve věcech práv osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Letecký dopravce, provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury se dopustí přestupku tím, že nezpřístupní bezpečnostní pravidla pro přepravu osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace, nenabídne přijatelnou alternativu přepravy, pokud taková osoba oprávněně odmítne rezervaci, nepřijme nezbytná opatření k poskytnutí pomoci takové osobě, odmítne provedení rezervace nebo nepřijme na palubu osobu se zdravotním postižením nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace nebo ji v takových případech neinformuje ve stanovené lhůtě o důvodech zrušení rezervace nebo nepřijetí na palubu letadla a zároveň jí nenabídne proplacení výdajů nebo jiný let. Dále jako letecký dopravce neposkytne takové osobě bezúplatnou pomoc při přípravě na let nebo při pobytu na letišti a nezajistí proškolení zaměstnanců o problematice zdravotního postižení. Provozovatel letiště se dopustí přestupku, když nestanoví, případně nezveřejní, normy kvality pro pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, neurčí a náležitě neoznačí místa příjezdu a odjezdu v areálu letiště, která jsou určena pro osoby se

zdravotním postižením, nezajistí takovým osobám poskytnutí bezúplatné pomoci, aby se mohla zúčastnit rezervovaného letu.

V odstavci 2 jsou stanoveny přestupky právnických a podnikajících fyzických osob, který se jako smluvní letecký dopravce dopustí přestupku tím, že neinformuje cestující o totožnosti provozujícího leteckého dopravce nebo jeho změně, neposkytne proplacení výdajů nebo přesměrování letu cestujícímu, který odmítne letět s leteckým dopravcem, který má zakázáno provozovat leteckou dopravu, ve všeobecných podmínkách smlouvy o přepravě nevymezí povinnost informovat cestující totožnosti provozujícího leteckého dopravce.

V odstavci 3 jsou stanoveny přestupky leteckých dopravců, kterých se dopustí tím, že v případě odepření nástupu na palubu letadla, zrušení nebo zpoždění letu, neinformuje cestující nebo jim nezajistí přesměrování, proplacení výdajů nebo neuhradí vzniklou škodu a zároveň požaduje doplacení rozdílu v ceně letenky nebo rozdíl nevrátí, pokud dojde k umístění do vyšší nebo nižší třídy.

V odstavci 4 jsou stanoveny sankce za spáchání přestupků, které jsou pouze peněžité a není možné uložit zákaz činnosti. Peněžité sankce jsou členěny v hodnotách do 300 tisíc Kč, do 500 tisíc Kč, poté v rozmezí od 50 tisíc do 1 milionu Kč.

2.3 Druhy správních trestů

V § 35 PřesZ jsou stanoveny tyto druhy správních trestů:

- napomenutí
- pokuta
- zákaz činnosti
- propadnutí věci

- propadnutí náhradní hodnoty
- zveřejnění rozhodnutí o přestupku

U správního trestání na úseku civilního letectví se však setkáváme s prvními 3 druhy správních trestů.

2.3.1 Napomenutí

Tento druh správního trestu je možné považovat jako ten nejmírnější a lze ho uložit za jakýkoliv přestupek, pokud to není zákonem vyloučeno, avšak napomenutí nelze uložit společně s pokutou a pokud zvláštní zákon stanoví, že u přestupku je stanoveno obligatorní uložení pokuty, tak nelze správní trest napomenutí uložit (Frumarová 2017)

2.3.2 Pokuta

Výše pokuty za jednotlivé přestupky je stanovena ve zvláštním zákoně, a to takovým způsobem, že je buď stanovena horní hranice sazby pokuty, která by měla být za přestupek uložena, nebo je stanovena dolní a horní hranice sazby pokuty, tedy částka od – do. Pokud však výše pokuty není zvláštním zákonem stanovena, tak se postupuje dle § 46 odst. 1 PřesZ, a uloží se pokuta ve výši nepřesahující částku 1000,-Kč. (Kopecký 2019)

2.3.3 Zákaz činnosti

Tímto správním trestem se zakazuje taková činnost, ke které je třeba veřejnoprávní oprávnění nebo která je vykonávána v pracovním nebo jiném poměru, avšak je možný uložit za takový přestupek, který je stanoven zvláštním zákonem a na takovou dobu, která je v tomto zákoně stanovena. Pokud není zvláštním zákonem stanovena délka zákazu činnosti, tak lze uložit zákaz činnosti nejdéle na 3 roky, jak je stanoveno v § 47 odst. 2 PřesZ. (Horzinková, Novotný 2019)

2.4 Odložení věci

Správní orgán, který obdrží podnět k zahájení řízení o přestupku, u kterého následně zjistí, že neobsahuje důvody pro zahájení řízení o přestupku nebo předání věci, tak věc usnesením odloží. Další důvody odložení jsou uvedeny v zákoně o odpovědnosti za přestupky (§ 76 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich – znění od 01.02.2022 [online]), které jsou následující:

- *„podezřelý z přestupku požívá výsad a imunit podle mezinárodního práva,*
- *podezřelý z přestupku požívá výsad a imunit podle jiného zákona,*
- *podezřelý z přestupku v době spáchání skutku nedovršil patnáctý rok svého věku,*
- *podezřelý z přestupku nebyl v době spáchání skutku pro nepříčetnost za přestupek odpovědný,*
- *odpovědnost za přestupek zanikla,*
- *o totožném přestupku dříve zahájil řízení podle tohoto zákona proti téže osobě jiný správní orgán,*
- *fyzická osoba nebo podnikající fyzická osoba podezřelá ze spáchání přestupku zemřela, pokud odpovědnost podnikající fyzické osoby za přestupek nepřešla na osobu, která pokračuje v její podnikatelské činnosti,*
- *právnícká osoba zanikla, pokud odpovědnost za přestupek nepřešla na jejího právního nástupce,*
- *o skutku již bylo pravomocně rozhodnuto správním orgánem nebo orgánem činným v trestním řízení,*
- *o skutku již bylo rozhodnuto jako o disciplinárním deliktu a uložené opatření lze považovat za postačující,*
- *nezjistí do 60 dnů od přijetí oznámení nebo ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě.“*

2.5 Zahájení řízení

Dle zásady oficiality je řízení o přestupku zahájeno z moci úřední takovým správním orgánem, který je dle povahy přestupku k tomuto příslušný. Takový správní orgán je dle zásady legality povinen zahájit řízení o jakémkoliv přestupku, který byl tímto orgánem spolehlivě zjištěn, pokud však z platného zákona nevyplývá jiný postup v dané věci, například předání věci nebo její odložení. Pokud správní orgán řízení zahájí, tak dále postupuje z moci úřední. (Kopecký 2019)

Řízení o přestupku se bere za zahájené v okamžik doručení oznámení o zahájení řízení osobě podezřelé ze spáchání přestupku. Další možností je zahájení řízení o přestupku ústním vyhlášením. Oznámení o zahájení řízení musí mít potřebné náležitosti, které jsou stanovené zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, a zákonem č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Náležitosti oznámení o zahájení řízení jsou následující:

- *„označení správního orgánu,*
- *předmět řízení,*
- *jméno,*
- *příjmení,*
- *funkci nebo služební číslo oprávněné úřední osoby,*
- *podpis oprávněné úřední osoby“* (§ 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád – znění od 01.01.2021 [online])
- *„popis skutku,*
- *předběžnou právní kvalifikaci“* (§ 78 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich – znění od 01.02.2022 [online])

2.6 Skončení řízení před správním orgánem

2.6.1 Předání věci

Tato možnost je upravena § 64 PřesZ, kde se stanoví, že správní orgán věc předá v takových případech, ve kterých není oprávněn daný skutek projednávat, a to zejména pokud se ve věci nejedná o spáchání přestupku, ale zjištěné skutečnosti nasvědčují tomu, že byl spáchán trestný čin. Dále skutek předá správnímu úřadu, který je v projednávané věci věcně a místně příslušným správním orgánem. A nakonec také předá věc k dalšímu projednání příslušnému správnímu orgánu, pokud se přestupky dopustili poslanci, senátoři, soudci Ústavního soudu, příslušníci bezpečnostního sboru, vojáci a osoby ve výkonu vazby nebo ve výkonu trestu odnětí svobody. (Horzinková, Novotný 2019)

2.6.2 Rozhodnutí, kterým se obviněný uznává vinným

Pokud je obviněný uznán vinným ze spáchání přestupku, tak se k tomuto sepíše rozhodnutí o přestupku, které ve výrokové části obsahuje právní náležitosti vymezené správním řádem a zákonem o odpovědnosti za přestupky. Dle správního řádu musí být ve výrokové části označení účastníků řízení. Další náležitosti uvedené ve výrokové části jsou upraveny v zákoně o odpovědnosti za přestupky (§ 93 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich – znění od 01.02.2022 [online]), a jsou následující:

- *„popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání,*
- *právní kvalifikace skutku,*
- *vyslovení viny,*
- *forma zavinění u obviněného, který je fyzickou osobou,*
- *druh a výměra správního trestu, popřípadě výrok a podmíněném upuštění od uložení správního trestu, o upuštění od uložení správního trestu nebo mimořádném snížení výměry pokuty,*

- *výrok o započtení doby, po kterou obviněný na základě úředního opatření učiněného v souvislosti s projednávaným přestupkem již nesměl činnost vykonávat, do doby zákazu činnosti,*
- *výrok o uložení ochranného opatření,*
- *výrok o nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení,*
- *výrok o náhradě nákladů řízení.“*

2.6.3 Rozhodnutí o schválení dohody o narovnání

Další z možností, jak lze ukončit řízení o přestupku, je dohoda o narovnání mezi obviněným a poškozeným, kterou musí následně schválit správní orgán, a to za přesně stanovených podmínek, aby nedošlo k rozporu s veřejným zájmem a vzhledem k závažnosti přestupku byl takový postup dostačující. Podmínkou schválení dohody o narovnání je i svobodné prohlášení obviněného, že skutek, o kterém je vedeno správní řízení, spáchal. Další podmínkou je uhrazení vzniklé škody ve prospěch poškozeného nebo složení předem určené částky na účet správního orgánu, která bude následně použita na veřejně prospěšné účely. (Strakoš, Kroupová 2019)

Před vydáním tohoto rozhodnutí je nutné provést výslech obviněného a poškozeného, kdy následně se sepíše rozhodnutí o schválení dohody o narovnání, které stejně jako výše uvedené rozhodnutí o přestupku musí ve své výrokové části obsahovat náležitosti, které jsou upraveny zákonem. Tyto náležitosti jsou částečně stejné jako ve výrokové části rozhodnutí o přestupku, kterým se obviněný uznává vinným, ale některé náležitosti byly vynechány a jiné doplněny. Náležitosti dle § 93 odst. 3 PřesZ (§ 93 odst. 3 zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich – znění od 01.02.2022 [online]) jsou následující:

- *„popis skutku s označením místa, času a způsobu jeho spáchání,*

- *právní kvalifikace skutku,*
- *forma zavinění u obviněného, který je fyzickou osobou,*
- *výrok o schválení dohody o narovnání,*
- *obsah dohody o narovnání zahrnující výši nahrazené škody nebo výši vydaného bezdůvodného obohacení, popřípadě způsob jiného odčinění škody nebo bezdůvodného obohacení vzniklých přestupkem,*
- *výše částky určené k veřejně prospěšným účelům s uvedením jejího příjemce,*
- *výrok o zastavení řízení,*
- *výrok o náhradě nákladů řízení,*
- *údaj o tom, že osoba, která uzavřela dohodu o narovnání, je právním nástupcem právnické osoby, která se dopustila přestupku, popřípadě osobou, která pokračuje v podnikatelské činnosti zemřelé podnikající fyzické osoby, která se dopustila přestupku.“*

2.6.4 Zastavení řízení

Správní orgán se za všech okolností při správním řízení řídí platným zákonem, podle kterého rozhoduje a vydává usnesení, obsahující veškeré náležitosti. O zastavení řízení může být tedy rozhodnuto formou usnesení, avšak v určitých případech, jako je nepřičetnost pachatele nebo zjištění, že se skutek nestal či není přestupkem, tak má zastavení řízení povahu meritorního rozhodnutí o přestupku. Další možností je pouhé zaznamenání usnesení o zastavení řízení do spisu v případech, kdy obviněný zemřel nebo zanikl jako právnická osoba, či požívá imunity podle mezinárodního práva nebo řízení o přestupku již bylo zahájeno jiným správním orgánem, případně osoba přímo postižená takovým přestupkem nedala souhlas k jeho projednání. (Kopecký, 2019)

2.7 Zvláštní způsoby rozhodnutí ve věci správního řízení

2.7.1 Upuštění od uložení správního trestu

Správní orgán upustí od uložení správního trestu v takových případech, kdy nebylo konáno společné řízení u dvou a více přestupků stejného pachatele a byl mu aspoň za jeden přestupek uložen správní trest v samostatném řízení, který lze považovat za přiměřený k takovému správnímu trestu, který by mu byl uložen ve společném řízení. A druhý případ upuštění od uložení správního trestu je v takovém případě, kdy s přihlédnutím k závažnosti přestupku a okolnostem jeho spáchání lze považovat samotné správní řízení za dostatečný trest pro osobu pachatele. (Kopecký 2019)

2.7.2 Mimořádné snížení výměry pokuty

Správní orgán, za podmínek PřesZ, může uložit pokutu v částce nižší, než je stanovená dolní hranice sazby pokuty za předpokladu, že lze očekávat nápravu osoby pachatele vzhledem k okolnostem spáchaného přestupku a uložená pokuta v částce dolní hranice sazby by byla k jeho poměrům nepřiměřeně přísná, avšak takto snížená hodnota uložené pokuty nesmí být nižší než jedna pětina hodnoty dolní sazby pokuty, která je stanovena zákonem (Kopecký 2019)

2.8 Náležitosti rozhodnutí

Rozhodnutí obsahuje výrokovou část, odůvodnění a poučení. Ve výrokové části jsou uvedeny údaje o osobě pachatele, právní ustanovení spáchaného přestupku, uložená sankce a lhůta plnění uložené sankce. V odůvodnění jsou popsány skutkové podstaty a důvody, které správní orgán posoudil a podle nich uložil danou sankci. V poučení se uvedou možnosti řádného opravného prostředku a také lhůta, ve které je možné takový opravný prostředek učinit.

2.9 Opravné prostředky ve správním řízení

Řádné opravné prostředky, které může účastník v rámci správního řízení využít, jsou: odvolání, rozklad a odpor. Odvolání může podat účastník proti nepravomocnému rozhodnutí, které vydal příslušný správní orgán v prvním stupni. Rozklad může podat účastník řízení proti nepravomocnému rozhodnutí, které vydal ústřední správní úřad, ministr nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu v prvním stupni. Odpor může podat účastník řízení proti příkazu, který mu byl uložen příslušným správním orgánem, což má za následek zrušení tohoto příkazu a pokračování správního řízení.

3 MEZINÁRODNÍ PRÁVO CIVILNÍHO LETECTVÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že letadla se pohybují ve vzdušném prostoru, kde nejsou jasně vytyčené a vyznačené hranice státu, tak je nutné charakterizovat samotný pojem, co je to vzdušný prostor nad územím daného státu. K charakteristice tohoto pojmu si nejprve musíme vysvětlit, co je to vlastně území státu v kontextu mezinárodního práva civilního letectví. Pojem území můžeme najít ve stěžejním právním předpisu, který stál u zrodu civilního letectví, a to Chicagská úmluva o mezinárodním letectví z roku 1944, která je v České republice vyhlášena ve Sbírce zákonů pod číslem 147/1947 Sb., s účinností od 4. dubna 1947, kde je v Hlavě I., Článku 2, uvedeno: „*Územím státu ve smyslu této Úmluvy se budou rozuměti pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody stojící pod svrchovaností, suverenitou, ochranou nebo mandátem příslušného státu.*“ (Čl. 2 dohody č. 147/1947 Sb. úmluva o mezinárodním civilním letectví – znění od 18.04.2005 [online])

Když to zevšeobecníme, tak vzdušný prostor je takový prostor, který se nachází nad územím daného státu, jeho pevninským územím a přilehlým pobřežím, pokud se jedná o svrchované území tohoto státu a podléhá jeho suverenitě. Hranice takového prostoru začínají na zemském povrchu a pokračují dále až k místu, kde začíná hranice kosmického prostoru.

3.1 Mezinárodní organizace

Specializovanou organizací s celosvětovou působností, která dohlíží na dodržování leteckého práva je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jejíž vznik byl spojen s podpisem Úmluvy o mezinárodním civilním letectví na konferenci v Chicagu dne 7. prosince 1944, kdy tuto Úmluvu podepsalo 52 států. Tato Mezinárodní organizace pro civilní letectví byla zřízena, aby organizovala a podporovala mezinárodní spolupráci v oblasti letecké

dopravy. Hlavním úkolem ICAO je to, aby pomáhala státům dosáhnout co nejvyšší jednotnosti v předpisech, standardech, postupech a organizaci civilního letectví. Před ratifikací Chicagské úmluvy byla nejdříve vytvořena organizace PICAO, která sloužila jako dočasný poradní a koordinační orgán, který se skládal z Prozatímní rady a Prozatímního shromáždění, jehož první jednání se konalo v Montrealu v červnu 1946. Dne 4. dubna 1947 po ratifikaci Chicagské úmluvy oficiálně vznikla organizace ICAO, jejíž první shromáždění se konalo v Montrealu v květnu 1947. Organizace ICAO a jí vydané normy a postupy se neustále vyvíjí v závislosti na technologickém pokroku a zvyšování požadavků letecké dopravy, kdy v současné době se počet příloh Chicagské úmluvy na výšil na více jak 12 000 mezinárodních standardů a doporučených postupů (SARP), které byly schváleny všemi 193 členskými státy ICAO. (www.icao.int [online])

3.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Předmětem činnosti organizace je podpora plánování a rozvoje mezinárodní letecké dopravy, s cíli, které jsou vymezeny Chicagskou úmluvou v Článku 44 (Čl. 44 dohody č. 147/1947 Sb. úmluva o mezinárodním civilním letectví – znění od 18.04.2005 [online]), a to:

- zajišťovat bezpečný a spořádaný rozvoj mezinárodního civilního letectví na celém světě,
- podporovat techniku letecké konstrukce a provozu k mírovým účelům,
- podporovat rozvoj leteckých tratí, letišť a leteckých pomocných zařízení pro mezinárodní civilní létání,
- vyhovovat potřebám lidstva týkajícím se bezpečné, pravidelné, účinné a hospodárné letecké dopravy,
- zabraňovat hospodářským ztrátám, vyvolaných nerozumnou soutěží,
- zajišťovat dodržování práv smluvních států, především možnosti provozovat mezinárodní letecké dopravní podniky,

- zabraňovat nepříznivému rozlišování mezi smluvními státy,
- přispívat k bezpečnosti letu v mezinárodním létání,
- přispívat k všeobecnému rozvoji mezinárodního civilního letectví ve všech směrech.

3.3 Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)

Jedná se o agenturu Evropské unie a letecký úřad s regulačními a výkonnými úkoly v oblasti civilního letectví, která byla založena 12. července 2002 na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002. Zaměstnává více jak 800 leteckých specialistů a sdružuje všechny státy Evropské unie a 4 další evropské státy (Švýcarsko, Norsko, Island, Lichtenštejnsko). Sídlo agentury je v Kolíně nad Rýnem, mezinárodní zastoupení jsou Montrealu, Washingtonu, Singapuru a Pekingu. Posláním agentury v oblasti civilního letectví je zajištění ochrany bezpečnosti občanů EU, ochrany životního prostředí, zajištění jednotného regulačního a certifikačního procesu mezi členskými státy, usnadnění vnitřního jednotného trhu v oblasti letectví a zajištění rovných podmínek, spolupráce s dalšími mezinárodními leteckými organizacemi a regulačními orgány. (www.easa.europa.eu [online])

Mezi úkoly agentury patří:

- certifikování a schvalování produktů a organizace v oblastech s výhradní pravomocí agentury (letová způsobilost),
- poskytování dohledu a podpory členským státům v oblastech se sdílenou pravomocí agentury (letecký provoz, řízení letového provozu),
- podpora používání evropských a světových norem,
- spolupráce s mezinárodními subjekty s cílem dosáhnout nejvyšší úrovně bezpečnosti pro občany EU na celém světě (bezpečnostní seznam EU, oprávnění provozovatelů ze třetích stran).

3.4 Další mezinárodní organizace

Mimo výše uvedených mezinárodních organizací, zaměřujících se na bezpečnost civilního letectví, známe i další provozní organizace.

3.4.1 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)

Organizace byla založena dne 19. dubna 1945 v Havaně na Kubě, v současné době má 290 členů z 120 zemí z celého světa, kterým poskytuje servis ohledně handlingu, přepravy osob a věcí, elektronické komunikace, prodeje letenek, databází a dalších analýz.

3.4.2 Evropská konference pro civilní letectví (ECAC)

Jedná se o mezivládní organizaci, která byla založena v roce 1955, aby poskytovala podporu trvalému rozvoji bezpečného, efektivního a udržitelného evropského systému letecké dopravy.

3.4.3 Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL)

Jedná se o celoevropskou organizaci, která se věnuje podpoře evropského letectví, aby toto bylo bezpečnější, efektivnější jak ve vztahu k financím, tak ve vztahu k životnímu prostředí, a to vše v souladu s vizí jednotného evropského nebe.

3.5 Vize Evropské unie – jednotné evropské nebe

Evropská unie si již dlouhodobě klade za cíl ochranu životního prostředí a snížení emisí skleníkových plynů, proto se zaměřila i na oblast civilního letectví. Myšlenka iniciativy jednotného evropského nebe vznikla již v roce 2004 s cílem snížit nehospodárnost ve využívání vzdušného prostoru nad Evropou a zároveň zefektivnit uspořádání letového provozu, jeho bezpečnost, kapacitu a vztah

k ochraně životního prostředí, jelikož omezení emisí je velká výzva v rámci Evropské unie.

Z tohoto důvodu jsou Evropskou komisí navrhována následující opatření pro zajištění bezpečnějšího a ekonomicky efektivnějšího uspořádání letového provozu:

- *„posílení evropské sítě a jejího řízení, aby se bylo možné vyhnout přetížení a neoptimálním leteckým trasám,*
- *podpora evropského trhu pro datové služby, které jsou zapotřebí k lepšímu uspořádání letového provozu,*
- *zjednodušení hospodářské regulace letových provozních služeb poskytovaných jménem členských států, aby se zvýšila udržitelnost a odolnost,*
- *podpora lepší koordinace při určování, vývoji a zavádění inovativních řešení.“*

(Jednotné evropské nebe: udržitelnější a odolnější uspořádání letového provozu [online])

4 CIVILNÍ LETECTVÍ V ČESKÉ REPUBLICE

Civilní letectví je všeobecný pojem, který je v České republice reprezentován zákonem 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, a ve kterém se uvádí následující definice: *„Civilním letectvím se rozumí letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované letadly státní příslušnosti České republiky v cizině pro civilní účely a provozování civilních letišť a poskytování leteckých služeb na území České republiky.“* (§ 2 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví [online])

Zákon o civilním letectví je členěn do dvanácti částí a obsahuje 105 paragrafů, které jsou členěny do jednotlivých částí pro lepší přehlednost. V první části jsou přestaveny základní pojmy civilního letectví, které jsou zákonem dále specifikovány v samostatných paragrafech a zároveň jsou zde vymezeny části příslušných předpisů Evropské unie, které zákon upravuje. Ve druhé části zákona už začíná specifikace pojmů používaných v oblasti civilního letectví určených pro registraci a způsobilost k provozu. Třetí část zákona je zaměřena na lidské zdroje používané k řízení a kontrole letového provozu. Čtvrtá až sedmá část zákona se věnuje pravidlům provozu a schvalování letišť a důležitých provozních budov, pravidel užívání vzdušného prostoru, podmínkám provozu leteckých služeb, jakož i vymezení leteckých činností a speciálních zařízení, která se mohou provozovat ve vzdušném prostoru za podmínek tohoto zákona. Z hlediska tématu diplomové práce je však nejdůležitější osmá a devátá část zákona, kde jsou definována ochrana civilního letectví před protiprávními činy, respektive rozbor státní správy a samotné přestupky, kterých se mohou dopustit fyzické a právnické osoby na úseku civilního letectví. Poslední části

deset, jedenáct a dvanáct již obsahují pouze různá ustanovení, změny a doplnění, která nejsou podstatná k tématu diplomové práce.

Pro potřeby diplomové práce se budu dále zabývat obsahem deváté části zákona č. 49/1997 Sb., a to tedy státní správou a přestupky v civilním letectví.

4.1 Státní práva

4.1.1 Ministerstvo dopravy

Je jedním z ústředních orgánů státní správy, v jehož čele stojí člen vlády, který je navržen premiérem a do funkce jmenován prezidentem republiky. Výčet ústředních správních orgánů je uveden zákoně č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále „Kompetenční zákon“).

V Kompetenčním zákoně v § 17 se uvádí, že: *„Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.“* (§ 17 zákona č. 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky [online])

Dle organizační struktury (platné od 1. ledna 2021) pod působnost ministra spadají:

- Samostatné oddělení bezpečnostní
- Samostatné oddělení interního auditu
- Sekce legislativní a právní
- Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů
- Sekce silniční a veřejné dopravy a správních agend
- Sekce ekonomická a infrastrukturní

- Státní tajemník
- Odbor komunikace
- Kancelář ministra

Do Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů spadá správa oblasti civilního letectví, kterou zabezpečuje Odbor civilního letectví. Tento odbor se dále dělí na:

Oddělení letecké dopravy, které zabezpečuje tyto činnosti:

- provádí regulaci přístupu k trhu v oblasti obchodní letecké dopravy a realizuje dvoustranné i mnohostranné letecké vztahy v této oblasti,
- zabezpečuje sjednávání dohod o letecké dopravě/leteckých službách včetně návazných ujednání leteckých úřadů a zajišťuje provádění a kontrolu plnění závazků a opatření z nich vyplývajících,
- uděluje a odnímá přepravní práva leteckým dopravcům Evropské unie
- vydává povolení k provozu pravidelné a nepravidelné obchodní (osobní i nákladní) letecké dopravy zahraničních leteckých dopravců do/z České republiky a přijímá oznámení leteckých dopravců z jiných členských států Evropské unie o pravidelných a nepravidelných letech do/z České republiky,
- řeší otázky spojené s přepravou nebezpečného zboží,
- zabývá se oblastí zjednodušování formalit v letecké dopravě,
- koordinuje otázky spojené se službou pátrání a záchranu poskytované letadlům a sportovním létajícím zařízením na území České republiky,
- působí v oblasti práv cestujících a přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- řeší agendu spojenou s přidělováním třípísmenných ICAO kódů leteckým provozovatelům.

Oddělení infrastruktury letišť, které zabezpečuje tyto činnosti:

- zajišťuje metodického řízení a komplexního výkon správní kontroly nad implementací leteckých předpisů v oblasti vlastního provozu letiště, letištní infrastruktury a leteckých pozemních zařízení, vyplývající zejména ze zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a z příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a navazujících dokumentů, které mají přímou souvislost s vykonávanou agendou,
- zajišťuje koncepční a metodické zabezpečení stabilizace a dalšího rozvoje letišť a leteckých staveb, zajišťuje činnosti spojené se změnou nakládání s majetkem státu na letištích České republiky,
- zajišťuje agendy týkající se mezinárodních a vnitrostátních letišť, leteckých staveb liniových a pozemních, leteckých pozemních zařízení letišť mimo prostor letiště, rozvoje letištní infrastruktury (včetně letištních technologií) a odborného dohledu,
- koordinuje vzájemné vztahy leteckých a ostatních staveb – ve fázi přípravy projektů a územně plánovacích dokumentací, a to z hlediska dotčeného orgánu státní správy,
- provádí činnosti dotčeného orgánu státní správy při pořizování územně plánovací dokumentace a v územním řízení, týkají-li se leteckých staveb,
- zajišťuje agendy týkající se problematiky vlivu civilního letectví na životní prostředí, včetně tržních opatření ke snížení emisí v letecké dopravě na regionální i globální úrovni, a vyváženého přístupu k regulaci hluku,
- koordinuje systému ochrany civilního letectví před protiprávními činy a dohled nad ním,
- projednává a schvaluje bezpečnostní opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy,
- provádí metodické činnosti a kontroly ve vztahu k Úřadu pro civilní letectví,

- zpracovává a aplikuje do praxe dokumenty vydávané mezinárodními organizacemi v oblasti civilního letectví, uveřejňuje je jako letecké předpisy řady L (zejména L14, L16 a L17),
- zabezpečuje závazky vyplývající pro Českou republiku z členství v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), Evropské konferenci pro civilní letectví (ECAC), Evropské organizaci pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL), Evropské unii a dalších mezinárodních organizacích v rozsahu působnosti oddělení infrastruktury letišť.

Oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje, které zabezpečuje tyto činnosti:

- rozhoduje v prvním stupni o přestupcích nebo správních deliktech v oblasti sportovních létajících zařízení, obchodní letecké dopravy a leteckých služeb podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a dále obecně rozhoduje o odvoláních proti prvoinstančním rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví,
- zajišťuje zpracování a aplikaci příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a jejich uveřejňování jako předpisů řady L (L 1-4, 6, 8, 10, 11, 13, 15, Doc. 4444, 8168, Frazeologie), a to včetně změn a notifikace odchylek vůči normám ICAO,
- zpracovává a vyhodnocuje statistické údaje,
- vykonává správu letadlových adres přidělených České republice,
- posuzuje věcné stránky rozpočtů organizačních složek státu v oblasti civilního letectví,
- přiděluje a potvrzuje kmitočty letecké pohyblivé služby a zajišťuje jejich mezinárodní koordinaci,
- rozhoduje o poskytnutí státní neinvestiční dotace a provádí její vyúčtování,
- posuzuje programy zařazované do systému ISPROFIN,

- schvaluje provozní a technické předpisy a výcvikové osnovy pro provoz sportovních létajících zařízení.

Působnost státní správy v oblasti civilního letectví je dále uvedena v zákoně o civilním letectví č. 49/1997 Sb., kde jsou v § 88 odst. 1 vypsány pravomoci Ministerstva dopravy, a to:

- vykonává správu letadlových adres přidělených České republice mezinárodní organizací,
- zajišťuje provozování letiště po dobu, po kterou není vlastník letiště schopen zajistit jeho provozování vlastními silami nebo prostřednictvím jiného provozovatele,
- ve spolupráci s Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra zajišťuje leteckou službu pátrání a záchrany,
- rozhoduje o udělení a odnětí přepravního práva leteckým dopravcům Evropské unie,
- rozhoduje o povolení a o zrušení povolení k provozování pravidelné obchodní letecké dopravy a nepravidelné obchodní letecké dopravy leteckého dopravce ze třetí země,
- schvaluje provozní a technické předpisy pro provoz sportovních létajících zařízení a výcvikové osnovy,
- uděluje souhlas k letům za účelem výkonu státní správy,
- pověřuje právnickou osobu výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení a odnímá udělené pověření,
- projednává přestupky fyzických a právnických osob na úseku provozu sportovních létajících zařízení,
- jmenuje zástupce České republiky do správní rady Evropské agentury pro bezpečnost letectví a do výboru ustanoveného podle přímo použitelného předpisu Evropské unie,

- je dotčeným orgánem státní správy při pořizování územně plánovací dokumentace a v územním řízení, týkají-li se leteckých staveb,
- uplatňuje stanovisko k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů letecké dopravy,
- vede databázi, uděluje a odnímá pověření právnické osoby k vedení databáze, chrání a zpřístupňuje databázi podle § 51a,
- předává Evropské komisi zprávu o uplatňování přístupu spravedlivého posouzení podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího hlášení událostí v civilním letectví.

Dále je v zákoně upraveno postavení Ministerstva dopravy ve věcech správního řízení, kdy Ministerstvo dopravy plní úlohu odvolacího orgánu proti rozhodnutím vydaných Úřadem pro civilní letectví, Ústavem pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. V určitých případech spolupracuje i s jinými ministerstvy, jako je například Ministerstvo zdravotnictví při odvoláních ve věcech zdravotní způsobilosti.

Dalším oprávněním tohoto ústředního správního úřadu je vydávání příkazů k provádění letů při vzniku vážného ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

4.1.2 Úřad pro civilní letectví (ÚCL)

S účinností zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, byl zřízen Úřad pro civilní letectví, jakožto správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy, který zabezpečuje výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Sídlo ÚCL je v Praze, v blízkosti Mezinárodního letiště Václava Havla Praha.

Organizační struktura ÚCL se skládá z Ředitele úřadu, jemuž je podřízen mluvčí ÚCL, Bezpečnostní ředitel, Inspektor bezpečnosti, Manažer systému řízení a Útvar vnitřní kontroly.

Další podřízené části ÚCL se dále dělí na sekce, odbory a oddělení:

Sekce správní a bezpečnostní

- Sekretariát ředitele
- Odbor logistiky (oddělení informatiky, oddělení ekonomické)
- Odbor bezpečnosti (oddělení bezpečnosti zasilatelského řetězce, oddělení bezpečnosti letového provozu)
- Odbor právní (oddělení administrativních funkcí, oddělení právní)

Sekce letová

- Odbor provozu letadel (oddělení obchodí letecké dopravy, oddělení zvláštního provozu, oddělení neobchodního provozu, oddělení inspekci na odbavovací ploše)
- Odbor způsobilosti leteckého personálu (oddělení dozoru výcvikových organizací, oddělení letecký rejstřík, oddělení zkoušek personálu, oddělení zdravotní způsobilosti a praktické dovednosti)

Sekce technická

- Sekretariát ředitele sekce
- Odbor certifikace a inženýringu (oddělení certifikace výrobků, oddělení konstrukce, oddělení výroby)
- Odbor způsobilosti letadel v provozu (oddělení dopravních letadel, oddělení údržby, oddělení malých letadel)

Sekce provozní

- Sekretariát ředitele sekce

- Odbor letišť a leteckých staveb (oddělení letišť, oddělení letecký stavební úřad)
- Odbor vnějších vztahů a speciálních činností (oddělení leteckých předpisů, oddělení bezpilotních systémů)
- Odbor navigačních sužeb (oddělení interoperability, oddělení dohledu)
- Oddělení provozovatelů

Pravomoci úřadu jsou uvedeny v § 3 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, který pojednává o jeho zřízení a dále jsou jeho pravomoci podrobně popsány v § 89 zákona 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy jednou z hlavních pravomocí je spolupráce s EASA, aby byla zajištěna letová způsobilost v kontextu evropské legislativy. Dle předpisů Evropské unie plní úkoly dozorového orgánu a ze své pozice zpracovává příručky pro další subjekty v oblasti civilního letectví. Pověřuje fyzické a právnické osoby k ověřování letové způsobilosti, lékaře k poskytování zdravotních služeb k zajištění zdravotní způsobilosti leteckého personálu, a dále pověřuje fyzickou a právnickou osobu vyhodnocováním letových řádů.

Vede seznam letadlových adres, které přiděluje a odnímá, evidenci leteckého personálu a průkazů způsobilosti, letecký rejstřík a dohlíží na povinnosti leteckých dopravců, jako jsou například náhrady cestujícím za zrušený let, či neumožnění nástupu na palubu letadla.

Další významnou oblastí působnosti ÚCL jsou rozhodovací pravomoci, a to především v záležitosti výrobků, individuálně vyrobených výrobků, letadel a jejich letové způsobilosti, kterou hodnotí prováděnými kontrolami. Dále rozhoduje ve věcech zkušebního létání, způsobilosti letadlových částí a zařízení včetně jejich vývoje, projektování a výroby. Rozhoduje o provozování letišť, jejich zrušení nebo naopak povolení k provozu, vede jejich evidenci a dohlíží na plnění

povinností, provozní způsobilosti letiště a řeší letecké stavby kolem kterých stanovuje ochranná pásma a ochranná hluková pásma. Také rozhoduje o poskytování letových služeb a letových provozních služeb.

Mimo jiné má na starosti rozdělení vzdušného prostoru České republiky a vydávání opatření obecné povahy, kterými řídí jeho užívání. Povolování, licence a osvědčení týkající se letecké dopravy, létání bezpilotních systémů, provozování leteckých prací a činností. Z oblasti ochrany civilního letectví má na starosti činnosti, jako je vydávání Národních programů, přezkum osob, které vstupují do bezpečnostního vyhrazeného prostoru, odsouhlasení provádění bezpečnostních kontrol, povolování odborných výcviků a provádění detekční kontroly.

Jako poslední je důležité zmínit, že z pozice správního orgánu projednává přestupky fyzických a právnických osob na úseku civilního letectví.

4.2 Problematické oblasti civilního letectví

4.2.1 Drony

Tento pojem je v dnešní době známý mezi širokou veřejností, avšak v odborných kruzích tento pojem není používán nebo jen v omezené míře, protože dostatečně nevystihuje podstatu této technologie. V odborných publikacích a článcích po celém světě se pro označení dronu používají technicky přesnější označení bezpilotní letecký prostředek (unmanned aerial vehicle) nebo bezpilotní letecký komplexní systém (unmanned aerial systém). V Evropě se můžeme setkat ještě s označením dálkově ovládaný letecký systém. (Custers 2016)

K tomuto lze uvést, že použití slova bezpilotní je lehce matoucí, protože někdo může nabýt dojmu, že takovýto stroj není ovládán žádným pilotem, což ovšem není pravdivé tvrzení. Bepilotní je v této souvislosti chápáno, že let takového

stroje je realizován bez posádky, která by se nacházela přímo na palubě daného stroje a tento by ovládala. K provozu je však potřeba proškolená osoba, která stroj řídí, a to už buď na dohled této osoby, když budeme hovořit o komerčních dronech, nebo i mimo vizuální kontrolu pilota, kdy už hovoříme o armádních dronech, které se používají pro různé vojenské operace. (Hohenlohe 2016)

V dnešní technicky vyspělé době už je samozřejmě možný autonomní let těchto dronů, jako je možný autonomní provoz automobilů, avšak u obou způsobů dopravy plně autonomní provoz bez zásahu člověka naráží na legislativu, aby byla zajištěna bezpečnost lidí a majetku při provozování autonomních dopravních prostředků, ale je nutné zmínit, že to je budoucnost našeho každodenního života. (Karas, Tichý 2016)

4.2.1.1 Legislativa provozu dronů

Provozování jakéhokoliv prostředku ve vzdušném prostoru podléhá různým postupům, předpisům a zákonům na daném území, kde se provozují. Vzhledem ke skutečnosti, že letectví se neomezuje jen na území jednoho státu, ale je to mezinárodní záležitost, tak tyto zákony, které vymezují a regulují provoz dronů musí být součástí mezinárodního práva, které musí být bez výhrad akceptováno jednotlivými státy, kde k provozu takových prostředků dochází. Tyto předpisy a zákony vznikly, byly a jsou upravovány na základě reálných skutečností, které mohly negativně ovlivnit životy, zdraví a majetek lidí. Podpora těchto pravidel je celosvětově vyjádřena úmluvou ICAO. Tato pravidla platí pro všechny, kteří chtějí využívat vzdušný prostor, a to bez výjimky. (Karas, Tichý 2016)

Stejně jako na základě technologického pokroku, vývoji nových technologií a sociálních změnách, došlo k rozmachu v oblasti létání, kdy byl nejdříve letecký provoz vymezen pouze k přepravě většího počtu osob a k vojenským účelům, tak i ruku v ruce s tímto pokrokem došlo k masovému používání bezpilotních

leteckých prostředků v běžném civilním životě. Toto má však značná úskalí, protože bezpilotní letecké prostředky si pořizují i lidé, kteří nikdy předtím neprošli třeba aspoň leteckým modelářstvím, tak neznají tato pravidla bezpečného provozování těchto prostředků. Leckdy se bezpilotní letecké prostředky pořizují i dětem, která vůbec nevnímají tento systém pravidel. Z tohoto důvodu je vysoká pravděpodobnost vzniku kolizních situací s leteckým provozem, legislativou, či možností ohrožení zdraví osob a majetku. (Novák 2021)

Provozování dronů ovlivňují i psychologické a technické faktory. Psychologické v tom smyslu, že pilot takového prostředku se cítí v bezpečí na zemi, kdy nesedí přímo v kabině a tím pádem necítí obavy o svůj život. Když se něco pokazí, tak jemu se vlastně nic nestane a akorát mu vznikne majetková újma. Technické v tom smyslu, že oproti civilnímu a dopravnímu letectví, kde jsou letadla složitě certifikována a kontrolována, tak bezpilotní letecké prostředky k rekreačnímu používání takovými postupy neprocházejí. (Karas, Tichý 2016)

4.2.1.2 Legislativa v ČR

Stejně tak, jako provoz silničních dopravních prostředků podléhá platným zákonům a vyhláškám o provozu na pozemních komunikacích, tak stejně i provoz letadel a užívání vzdušného prostoru České republiky podléhá platným zákonům, a to zákonu č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. V tomto zákoně jsou jasně specifikované podmínky, podle kterých se buď jedná nebo nejedná o letadlo. V § 2 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, se stanoví: *„Letadlem se rozumí 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.“*

Z tohoto důvodu nebylo z kraje rozmachu komerčního používání dronů nijak rámcově vymezeno žádným speciálním zákonem a ohledně jejich používání se dalo využít občanského zákoníku, který se uplatňuje v souvislosti s provozem bezpilotních leteckých prostředků a ochranou osobnosti, protože dnešní drony mohou fotit nebo natáčet video za pomoci neinstalovaných záznamových zařízení. Například v § 81 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, kde v odstavci 2 je uvedeno: „*Ochrany požívají zejména život a důstojnost člověka, jeho zdraví a právo žít v příznivém životním prostředí, jeho vážnost, čest, soukromí a jeho projevy osobní povahy.*“ Závažnost zachování soukromí se pojí s ochranou osobních údajů, což ze své povahy musí být při provozu dronů se záznamovým zařízením také podchyceno, a to zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů. Věcně příslušný Úřad pro ochranu osobních údajů k tomuto vydal Stanovisko č. 1/2013 – Zpracování osobních údajů prostřednictvím záznamu z kamer, kterými jsou vybavena bezpilotní letadla. (Karas, Tichý 2016)

Jak již bylo uvedeno, tak provozování dronů nebylo nijak upraveno samostatným zákonem, či nařízením. Z tohoto důvodu dne 1. března 2012 nabyl platnosti Doplněk X předpisu L2 dle ustanovení § 102 odst. 2 zákona o civilním letectví, kde se již začalo používat označení „bepilotní letadlo“, což položilo základ oddělení modelářství od komerčního používání dronů. Dohled nad letovým provozem na území České republiky spadá do kompetence Úřadu pro civilní letectví ČR. (Novák 2021)

Pro další postup správního orgánu ve věcech správního řízení a následných sankcí, které vyplívají z provozování bezpilotních leteckých prostředků je podstatné určení 4 kategorií bezpilotních letadel. Tyto kategorie jsou určeny podle maximální vzletové hmotnosti, a to maximální vzletová hmotnost $\leq 0,91$ kg, $> 0,91$ kg a < 7 kg, 7-20 kg, > 20 kg. Pro tyto kategorie jsou podle Doplnku X určeny i bezpečné vzdálenosti pro vzlet a přistání, které nejsou pro první dvě

kategorie definovány, ale jsou zobecněny jako bezpečné, což vždy závisí na uvážení pilota daného bezpilotního letadla. Od kategorie, kdy maximální vzletová hmotnost je 7 a více kilogramů, je vzdálenost pro vzlet a přistání uvedena taky jako bezpečná, avšak minimálně musí splňovat vzdálenost 50 metrů od osoby, 100 metrů od stavby a 150 metrů od osídlených prostor. (Doplněk X – Bepilotní systémy [online])

Dále jsou v tomto Doplněku X (Doplněk X – Bepilotní systémy [online]) uvedeny pojmy, které jsou opět důležité pro správné řízení při řešení přestupku spáchaného provozem dronu. Jedná se o tyto pojmy:

- CTR – Controlled Traffic Region – řízený okresek letiště – část vzdušného prostoru v okolí řízeného letiště. Slouží k ochraně letadel letících v blízkosti letiště. Spodní hranici vždy tvoří zemský povrch. Na CTR zpravidla navazuje koncová řízená oblast (TMA). Veškerý provoz v CTR je řízen řídicí věží (stanoviště TWR). Pro let v CTR je nutné získání letového povolení a oboustranné spojení s TWR.
- TMA – Terminal Maneuvering Area – část vzdušného prostoru v okolí letiště navazující na CTR, která slouží k ochraně přibližujících se a odlétajících letadel. Veškerý provoz v CTR je řízen službou Radar (Approach). Pro let v TMA je nutné získání letového povolení a oboustranné spojení s řídicím službou RADAR.
- LKR – Restricted Area – omezený prostor – část vzdušného prostoru, u kterého je průlet omezen. Omezeným prostorem není možné s UAV proletět kromě platné výjimky od Úřadu pro civilní letectví.
- LKP – Prohibited Area – zakázaný prostor – část vzdušného prostoru, která slouží k ochraně pozemních objektů. Zřizují se kolem významných pozemních objektů, které je nutné chránit před případným dopadem

letadla při letecké havárii. Zakázaným prostorem není dovoleno proletět kromě platné výjimky od Úřadu pro civilní letectví.

- LKD – Dangerous Area – nebezpečný prostor – část vzdušného prostoru, která slouží ochraně letadel před činností, která by mohla ohrozit bezpečnost letu. Nebezpečným prostorem lze proletět pouze s platnou výjimkou od Úřadu pro civilní letectví.
- G/E – třídy vzdušného prostoru, ve kterých platí odlišná pravidla pro létání, třída G sahá od země do 300 m AGL mimo CTR řízených letišť, třída E sahá od 300 m AGL do FL 95 mimo CTR a TMA řízených letišť.
- AGL – Above Ground Level – Nad úrovní země = skutečná výška letícího letadla nad terénem.

4.2.2 Kybernetická bezpečnost

Informace všeho druhu byly důležitou součástí lidského života a rozmach digitálních technologií, který můžeme zaznamenat již od konce druhé světové války, přeměnil lidskou společnost. Nejvýznamnější digitální technologií, která způsobila přeměnu společnosti, je bezesporu internet a v něm vzniklý kyberprostor. Internet změnil způsob, jakým společnost komunikuje, zprostředkovává obchody a udržuje pracovní vztahy, obzvláště kyberprostor se stává nebezpečným pro svou anonymitu. Rozvoj těchto digitálních technologií proto vedl a vede společnost k tomu, aby přizpůsobila své chování požadavkům dané doby. Chování společnosti však není vždy pozitivní, a to také vzhledem k dané anonymitě. S rostoucím využíváním kyberprostoru je tedy přirozené, že roste i jeho zneužívání, ať už ve formě digitální, nebo někdy i fyzické, bezpečnosti a ochrany lidí a majetku.

Zneužití internetu a kyberprostoru existuje téměř od svého vzniku a je zřejmé, že bude i nadále pokračovat, a to vzhledem k počtu uživatelů internetu, kdy v roce 2020 bylo v celosvětovém měřítku aktivních téměř 4,54 miliardy uživatelů.

Jen v rámci Evropské unie (EU) používá internet každý den sedm z deseti lidí a jsou stále připojována další zařízení. Používání digitálních technologií není jen doménou jednotlivců, ale stávají se na nich závislé i firmy a odvětví digitálních technologií se stalo páteří ekonomiky. Incidentů v kyberprostoru skutečně přibývá alarmujícím tempem a mohou mít kriminální povahu, kdy se v současné době stává stále častějším jevem zneužívání kyberprostoru k vydírání firem nebo státních institucí s požadavkem platby v kryptoměnách. Další incidenty mají politickou, teroristickou nebo státem sponzorovanou povahu, což se projevuje například vměšováním do volebního uspořádání jiného státu. (Bergamasco et al. 2020)

Závislost na digitálních technologiích se v poslední době prohloubila vlivem pandemie Covid 19, která se stala globální krizí a donutila společnost k omezení fyzických kontaktů a tím větší digitalizaci. Práce online na dálku se stala nezbytnou pro téměř všechna průmyslová odvětví, vlády a mezinárodní organizace. Z tohoto pramení vysoká závislost na kyberprostoru v době pandemické krize vyvolává obavy ohledně kybernetické bezpečnosti a ochrany neveřejných údajů, které se běžně používaly v rámci uzavřené zabezpečené sítě, avšak pro práci na dálku se zpřístupnily a staly se méně chráněnými. Požadavky na hladký provoz digitálních technologií jsou především spojeny s leteckým, kosmickým a telekomunikačním průmyslem. Tam by totiž jakékoliv narušení bezpečnosti mělo významný dopad na společnost (Bergamasco et al. 2020)

4.2.2.1 Kybernetická bezpečnost v letectví

Kybernetické útoky v letectví nejsou úplně neznámým jevem, jelikož už v roce 1997 došlo k bezpečnostnímu incidentu, kdy jeden mladík vyřadil z provozu bezpečnostní služby a služby pro prevenci nehod a incidentů na Letišti Worcester ve státě Massachusetts ve Spojených státech amerických. Tento útok naštěstí neměl kritické dopady na bezpečnost, ale způsobil vážné narušení chodu letiště,

což mělo za následek zpoždění letů. Toto však byl pouze začátek a kybernetické útoky v letectví pokračovaly a postupně se vyvíjely se. Další významný případ kybernetického útoku v blízkosti hranic České republiky se stal 21. června 2016 na Letišti Frédérica Chopina ve Varšavě, Polsko. Ačkoliv tímto útokem nebyly zasaženy počítače, které zajišťují bezpečnost letového provozu a nebyla ohrožena bezpečnost letiště, tak kybernetický útok ochromil vydávání letových plánů letecké společnosti LOT, což znamenalo přibližně 1400 cestujících této společnosti. Tímto však došlo ke zpoždění nebo úplnému zrušení dalších letů. Vznikly tím následné finanční škody, ale podstatnější význam to mělo pro vznik obav ohledně bezpečnosti letiště, potažmo civilního letectví (Bergamasco et al. 2020).

Velmi zranitelné místo v rámci kybernetické bezpečnosti se jeví i zábavní multimediální systémy na palubě letadla, protože již bylo v USA v rámci konzultací prověřeno, že se dá do těchto systému vniknout i během letu a pokud by byl někdo schopen se snadno do takového systému dostat, tak existuje skutečné riziko pro bezpečnost civilní letecké dopravy. Existuje více případů kybernetických útoků, které zatím v oblasti letectví neměly zásadní vliv na bezpečnost. To však neznamená, že se nemohou v budoucnu objevit plánované, či neplánované hrozby, které už budou mít významný vliv na život a zdraví lidí (Bergamasco et al. 2020)

Proč je oblast letectví takto náchylná k možným kyberútokům? Je to z toho důvodu, že subjekty, které mají na starosti bezpečnost letového provozu, čím dál tím víc spoléhají na počítače a navázané digitální technologie. Tyto počítače čím dál více součástí kyberprostoru, jelikož jsou připojené na internet a další sítě, čímž se stávají automatizovanější. Tímto se však zároveň stávají zranitelnější k možným kyberútokům zvenčí. Pro potenciální útočníky, kteří by svůj útok prováděli z náboženských, či politických důvodů, je civilní letectví přitažlivým

cílem, protože možné důsledky jejich útoku mohou být katastrofální, ať už z finančního hlediska nebo z hlediska ztrát na životech. (Bergamasco et al., 2020)

Proto je nutné neustále reagovat na nové hrozby, což spočívá ve vytváření právních a politických dokumentů ze strany vnitrostátních, regionálních a mezinárodních regulátorů. Je však nutné zapojení všech zúčastněných stran k vytvoření bezpečného kybernetického prostředí, které má za následek ochranu cestujících, třetích stran i sebe samotných, což se projevuje ve vytváření předpisů, norem, sdílení informací, hodnocení rizik a provádění školení.

Kybernetický útok na systémy, které zabezpečují plánování letů a leteckou navigaci zaznamenal v České republice i Úřad pro civilní letectví České republiky, jakožto správní úřad České republiky podřízený Ministerstvu dopravy České republiky, který na základě informací od Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví ze srpna 2020, informoval, že došlo ke kybernetickému útoku na společnost Garmin, která poskytuje mapové podklady a online služby, což mělo za následek pozastavení některých online služeb a aktualizací leteckých databází. Vlivem tohoto útoku nebyla dostupná aplikace pro plánování letu Garmin Pilot, avšak nebyly zaznamenány žádné bezpečnostní incidenty, které by ohrozily leteckou dopravu. (www.caa.cz/news, 19.8.2020 [online])

5 CÍLE PRÁCE A HYPOTÉZY

5.1 Cíle práce

V této diplomové práci jsou stanoveny rozdílné cíle pro teoretickou část a pro praktickou část. Cílem teoretické části je za pomoci analyzování dostupné odborné literatury popsat pravidla a postupy ve správním trestání, představit ucelený obraz oblasti civilního letectví, od mezinárodních organizací, které slučují pravidla pro civilní letectví všech členských států a vydávají závazné předpisy, ze kterých vychází národní legislativa, až po státní správu v České republice, která zajišťuje bezpečnost a ochranu civilního letectví. Dalším cílem teoretické části je nastínit problémové oblasti civilního letectví, kde státní správa a jimi vydaná legislativa nedostatečně řeší problematiku bezpilotních leteckých prostředků a kybernetické bezpečnosti v letectví.

Cílem praktické části této diplomové práce je zpracování přehledů správních deliktů za roky 2018 až 2020 řešených dle věcné a místní působnosti Úřadu pro civilní letectví, jakožto správního orgánu pověřeného ochranou civilního letectví. Dalším cílem je komparace správních deliktů za stejné období, které byly řešeny Policií České republiky na mezinárodních letištích v České republice. Výstupy z praktické části poslouží k potvrzení nebo vyvrácení stanovených hypotéz.

5.2 Stanovené hypotézy

V diplomové práci byly stanoveny následující hypotézy:

Hypotéza 1: Předpokládáme, že na základě rostoucího trendu celkového počtu letů z předchozích let docházelo i ve sledovaném období 2018-2020 meziročně k nárůstu počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky.

Hypotéza 2: Předpokládáme, že nejvíce přestupků na úseku civilního letectví za sledované období 2018-2020 bude spácháno v kalendářním roce s nejvyšším počtem letů ve vzdušném prostoru České republiky.

Hypotéza 3: Předpokládáme, že počet přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích bude ve sledovaném období 2018-2020 v období letní sezóny vyšší než počet přestupků po zbytek kalendářního roku.

6 METODIKA

V teoretické části diplomové práce byla k popisu stěžejních pojmů použita odborná literatura, aby mohly být prezentovány vědecké poznatky, které napomohou k získání co nejlepšího přehledu v dané problematice správního trestání a civilního letectví, tak aby byla objasněna jejich provázanost, která má za cíl zajistit co nejvyšší ochranu bezpečnosti civilního letectví s ohledem na životy a zdraví osob, majetek zúčastněných subjektů a ochranu životního prostředí.

V praktické části diplomové práce byla provedena analýza dostupných dokumentů, výročních a tiskových zpráv, statistických přehledů, aby na základě takto získaných údajů byla provedena jejich komparace dle zkoumaného období. Byly využity statistické přehledy o počtu správních deliktů za daný kalendářní rok, o počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, a nakonec statistické přehledy o počtu cestujících odbavených na mezinárodních letištích v České republice.

K tvorbě praktické části byla použita statistická data z ročních Přehledů přestupků Ministerstva dopravy, Výročních zpráv Řízení letového provozu České republiky s.p., dále z Výročních zpráv Úřadu pro civilní letectví, statistické přehledy Ředitelství cizinecké police, Analýzy rizik, a nakonec údaje z policejního systému ETR.

Praktická část byla koncipována tak, aby byly naplněny cíle práce a mohlo dojít k potvrzení nebo vyvrácení formulovaných hypotéz. Všechna data, která byla získána výzkumným šetřením, ať už analýzou dostupných dokumentů, či vzájemnou komparací, byla dále zpracována ve formě tabulek a grafů pro jejich lepší přehlednost.

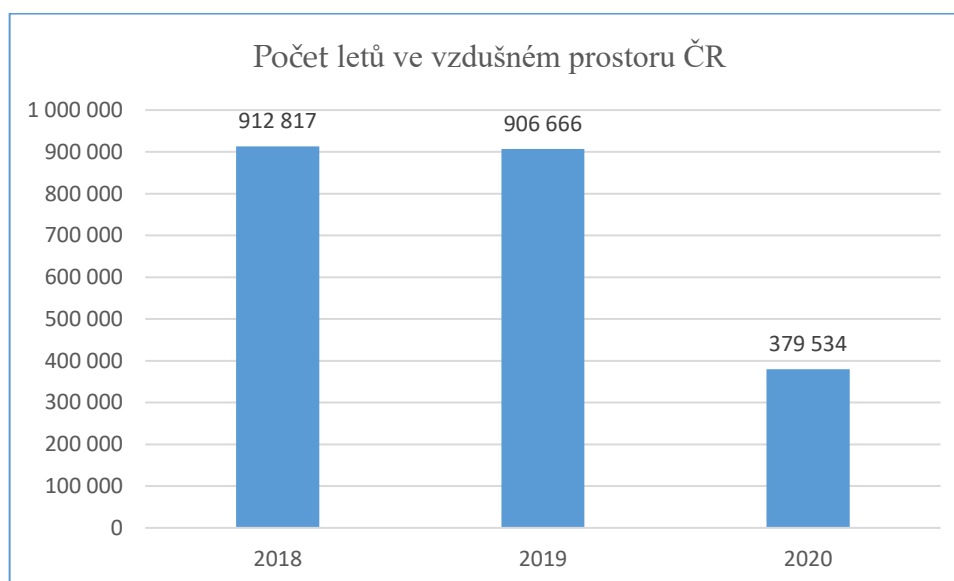
7 VÝSLEDKY

Tato kapitola je věnována přehlednému podání výsledků výzkumného šetření, které byly získány analýzou dostupných výsledků a komparací získaných dat za období 2018-2020 v oblasti civilního letectví na území České republiky. Data jsou uváděna v tabulkách a grafech pro jejich lepší přehlednost.

7.1 Vyhodnocení statistických dat

Tabulka 1 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|------------------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| Počet letů ve vzdušném prostoru ČR | 912 817 | 906 666 | 379 534 | 2 199 017 |



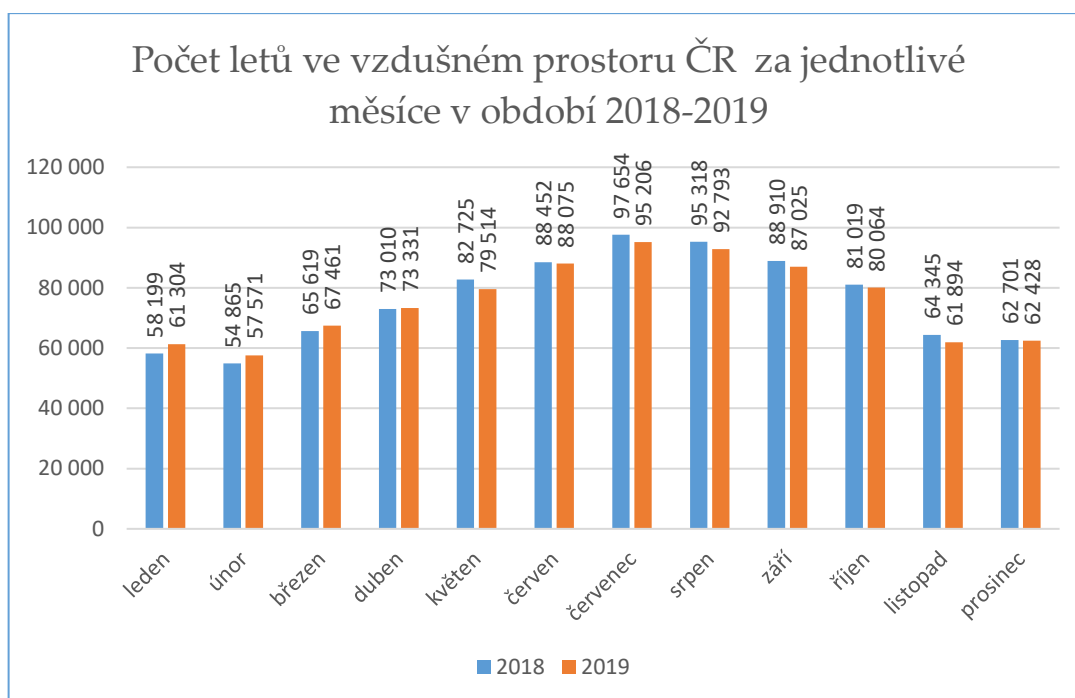
Graf 1 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR

Ve sledovaném období 2018–2020 se ve vzdušném prostoru České republiky uskutečnilo 2 199 115 letů. Z grafu 1 je zřejmé, že v roce 2020 došlo k razantnímu poklesu letů ve vzdušném prostoru České republiky. Analýzou dat z tabulky 1 bylo zjištěno, že během sledovaného období docházelo k poklesu letů ve

vzdušném prostoru České republiky, kdy pokles v roce 2019 oproti roku 2018 byl nepatrných 0,69 %, kdežto pokles v roce 2020 oproti roku 2019 už byl významných 58,14 %.

Tabulka 2- Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2018-2019

| Počet letů ve vzdušném prostoru ČR | | | |
|------------------------------------|---------|---------|---------------|
| | ROK | | Vývoj provozu |
| MĚSÍC | 2018 | 2019 | (%) |
| leden | 58 199 | 61 304 | 5,34 |
| únor | 54 865 | 57 571 | 4,93 |
| březen | 65 619 | 67 461 | 2,81 |
| duben | 73 010 | 73 331 | 0,44 |
| květen | 82 725 | 79 514 | -3,88 |
| červen | 88 452 | 88 075 | -0,43 |
| červenec | 97 654 | 95 206 | -2,51 |
| srpen | 95 318 | 92 793 | -2,65 |
| září | 88 910 | 87 025 | -2,12 |
| říjen | 81 019 | 80 064 | -1,18 |
| listopad | 64 345 | 61 894 | -3,81 |
| prosinec | 62 701 | 62 428 | -0,44 |
| CELKEM | 912 817 | 906 666 | -0,67 |

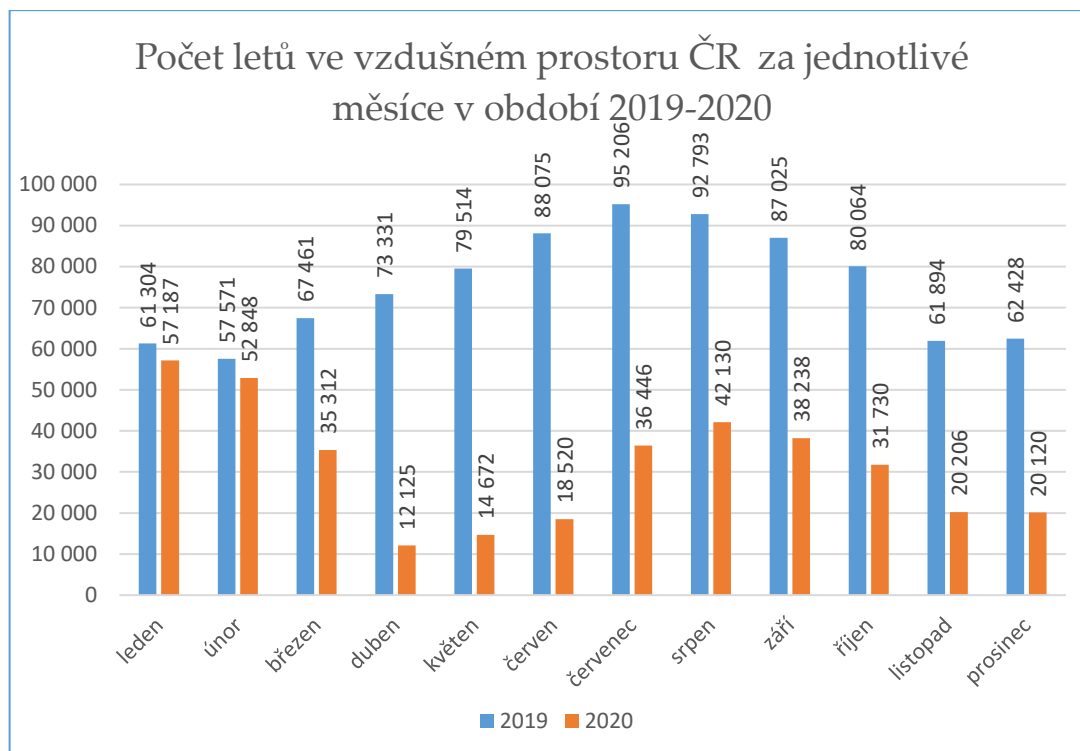


Graf 2 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2018-2019

Ve sledovaném období 2018–2019 se ve vzdušném prostoru České republiky uskutečnil téměř stejný počet letů, kdy rozdíl v roce 2019 oproti roku 2018 činil pouhých 6 151 letů, tedy došlo k poklesu o 0,67 %. Z grafu 2 je patrné, že v roce 2018 a 2019 nedošlo v jednotlivých měsících ke staticky významným rozdílům v počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky. Analýzou dat z tabulky 2 bylo zjištěno, že ze začátku roku 2019 došlo k navyšování počtu letů oproti začátku roku 2018, avšak tendence nárůstu byla klesající a v květnu 2019 se již trend začal otáčet a letový provoz se snižoval. K nejvyššímu nárůstu počtu letů došlo v lednu 2019 a to o 5,34 %. Naopak k nejvyššímu poklesu provozu došlo v květnu 2019 a to o 3,88 %.

Tabulka 3 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2019-2020

| Počet letů ve vzdušném prostoru ČR | | | |
|------------------------------------|---------|---------|---------------|
| | ROK | | Vývoj provozu |
| MĚSÍC | 2019 | 2020 | (%) |
| leden | 61 304 | 57 187 | -6,72 |
| únor | 57 571 | 52 848 | -8,20 |
| březen | 67 461 | 35 312 | -47,66 |
| duben | 73 331 | 12 125 | -83,47 |
| květen | 79 514 | 14 672 | -81,55 |
| červen | 88 075 | 18 520 | -78,97 |
| červenec | 95 206 | 36 446 | -61,72 |
| srpen | 92 793 | 42 130 | -54,60 |
| září | 87 025 | 38 238 | -56,06 |
| říjen | 80 064 | 31 730 | -60,37 |
| listopad | 61 894 | 20 206 | -67,35 |
| prosinec | 62 428 | 20 120 | -67,77 |
| CELKEM | 906 666 | 379 534 | -58,14 |

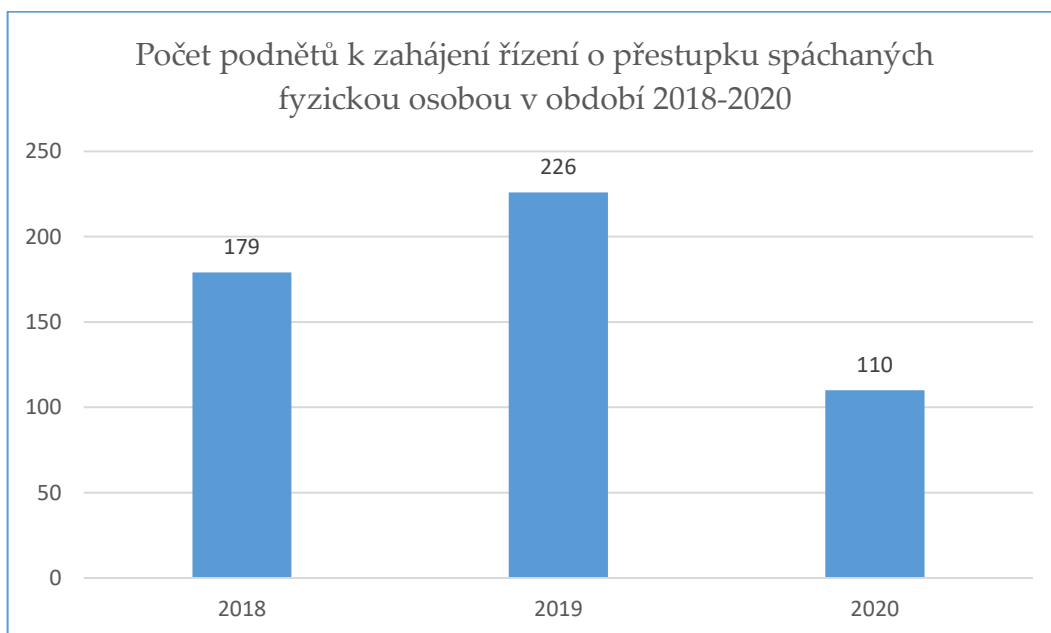


Graf 3 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2019-2020

Ve sledovaném období 2019–2020 došlo ve vzdušném prostoru České republiky k razantnímu poklesu letového provozu, kdy pokles počtu letů v roce 2020 oproti roku 2019 činil 58,14 %. Z grafu 3 je patrné, že ze začátku roku 2020 nedošlo v lednu a v únoru ke staticky významným rozdílům v počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, ale tato situace se začala značně měnit od března 2020. Analýzou dat z tabulky 3 bylo zjištěno, že od března 2020 došlo ke skokovému poklesu letového provozu za jednotlivé měsíce oproti roku 2019. K nejnižšímu poklesu počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky došlo v lednu 2020, a to o 6,72 %. Naopak k nejvyššímu poklesu počtu letů došlo v dubnu 2020, a to o 83,47 % oproti stejnému měsíci předchozího roku.

Tabulka 4 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou v období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|--|------|------|------|--------|
| Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku – FO | 179 | 226 | 110 | 515 |



Graf 4 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou v období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 bylo na úseku civilního letectví a jeho ochrany zjištěno celkem 515 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou. Z grafu 4 je patrné, že ve sledovaném období bylo nejvíce podnětů zjištěno v roce 2019, ačkoliv byl letový provoz nepatrně nižší oproti nejsilnějšímu roku 2018, jak bylo ověřeno v tabulce 1. Analýzou dat z tabulky 4 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k nárůstu počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku o 26,26 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo ke značnému poklesu počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku o 51,33 %.

Tabulka 5 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|---|------|------|------|--------|
| Počet pravomocných rozhodnutí o uznání obviněného vinným ze spáchání přestupku – FO | 67 | 74 | 45 | 186 |

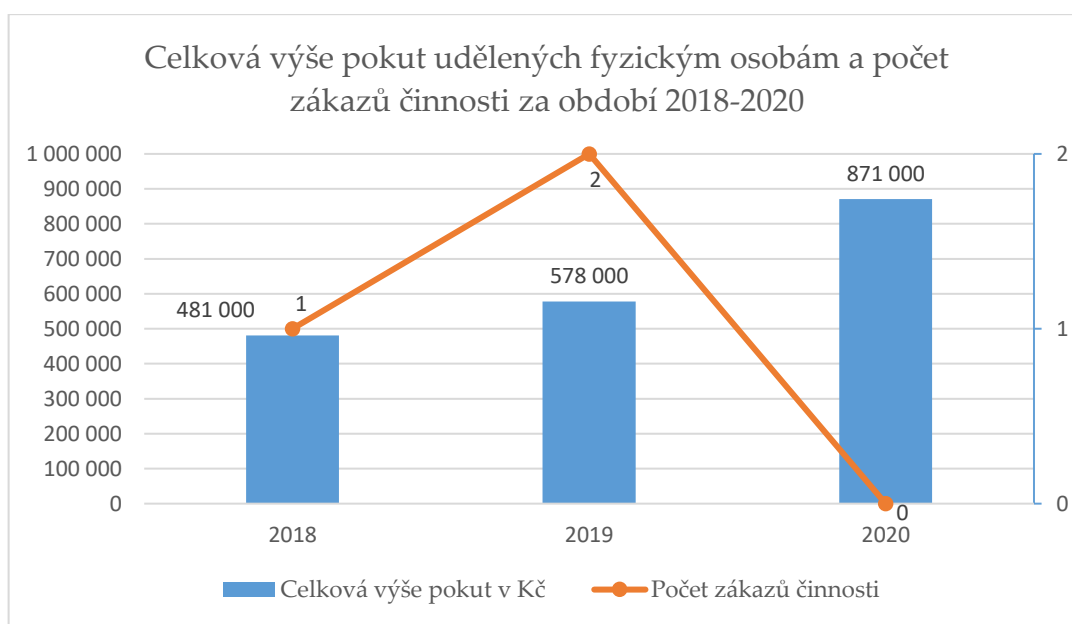


Graf 5 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 z 515 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou na úseku civilního letectví a jeho ochrany bylo vydáno 186 pravomocných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku. Z grafu 5 je zřejmé, že nejvíce takových rozhodnutí bylo vydáno v roce 2019, ačkoliv byl letový provoz nepatrně nižší oproti nejsilnějšímu roku 2018, jak bylo ověřeno v tabulce 1. Analýzou dat z tabulky 5 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k nárůstu vydaných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku o 10,45 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo k poklesu vydaných rozhodnutí o 39,12 %.

Tabulka 6 - Celková výše pokut udělených fyzickým osobám a počet zákazů činnosti za období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|--|---------|---------|---------|-----------|
| Celková výše udělených pokut v Kč – FO | 481 000 | 578 000 | 871 000 | 1 930 000 |
| Počet zákazů činnosti | 1 | 2 | 0 | 3 |

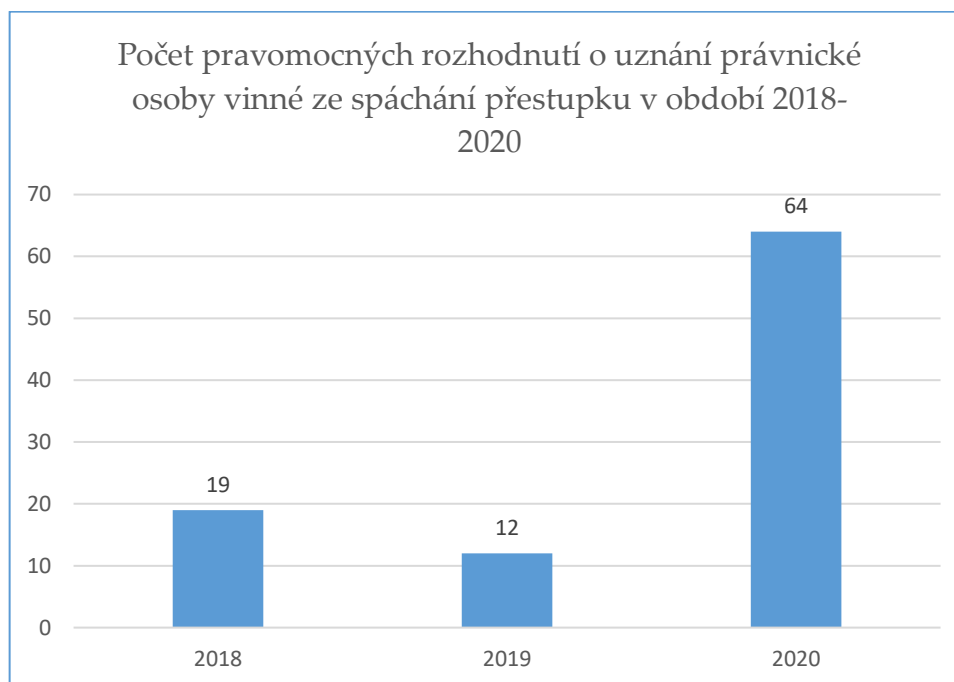


Graf 6 - Celková výše pokut udělených fyzickým osobám a počet zákazů činnosti za období 2018–2020

Ve sledovaném období 2018-2020 byly vydanými pravomocnými rozhodnutími o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku na úseku civilního letectví uděleny pokuty v celkové výši 1 930 000,- Kč a byly uděleny 3 zákazy činnosti. Z grafu 6 je patrné, že nejvyšší celková výše pokut za kalendářní rok byla uložena v roce 2020 a to ve výši 871 000,-Kč. Analýzou dat z tabulky 6 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k nárůstu výše udělených pokut o 20,17 % a v roce 2020 oproti roku 2019 došlo k výraznému nárůstu výše udělených pokut o 50,69 %.

Tabulka 7 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou v období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|--|------|------|------|--------|
| Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku – PO | 19 | 12 | 64 | 95 |

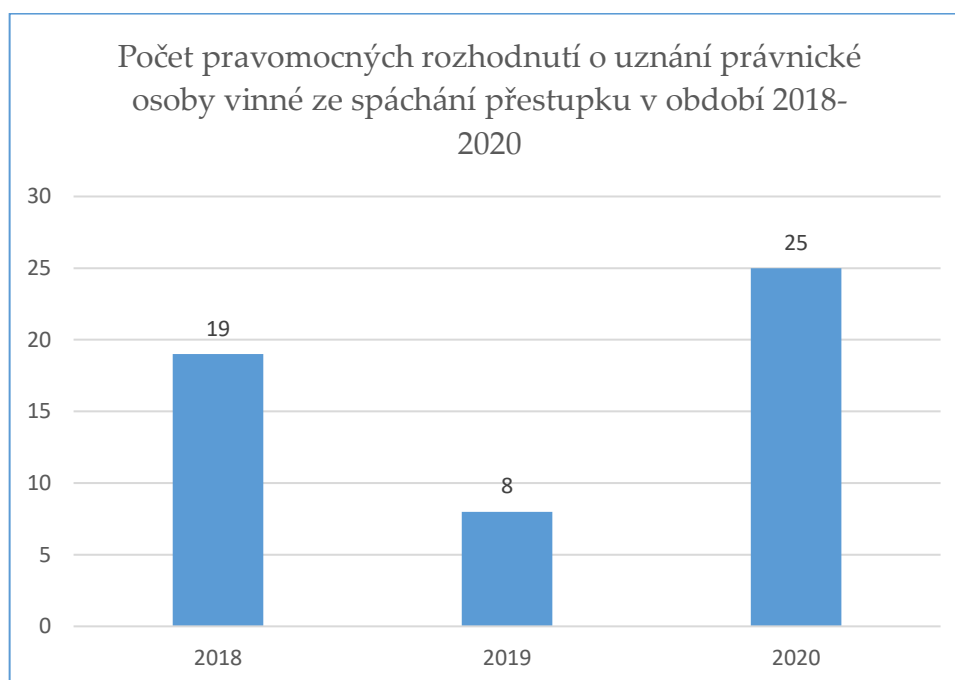


Graf 7 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou v období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 bylo na úseku civilního letectví a jeho ochrany zjištěno celkem 95 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou. Z grafu 7 je patrné, že ve sledovaném období bylo nejvíce podnětů zjištěno v roce 2020, ačkoliv se jednalo o kalendářní rok s nejnižší frekvencí letového provozu vzhledem k letovému provozu předcházejících let, jak bylo ověřeno v tabulce 1. Analýzou dat z tabulky 7 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k poklesu počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku o 36,84 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo ke značnému nárůstu počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku o 433,33 %.

Tabulka 8 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|---|------|------|------|--------|
| Počet pravomocných rozhodnutí o uznání obviněného vinným ze spáchání přestupku – PO | 19 | 8 | 25 | 52 |



Graf 8 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 z 95 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou na úseku civilního letectví a jeho ochrany bylo vydáno 52 pravomocných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku. Z grafu 8 je zřejmé, že nejvíce takových rozhodnutí bylo vydáno v roce 2020, ačkoliv se jednalo o kalendářní rok s nejnižší frekvencí letového provozu vzhledem k letovému provozu předcházejících let, jak bylo ověřeno v tabulce 1. Analýzou dat z tabulky 8 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k poklesu vydaných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné

ze spáchání přestupku o 57,89 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo k nárůstu vydaných rozhodnutí o 212,5 %.

Tabulka 9 - Celková výše pokut udělených právnickým osobám za období 2018-2020

| Rok | 2018 | 2019 | 2020 | Celkem |
|--|-----------|---------|-----------|-----------|
| Celková výše udělených pokut v Kč – PO | 1 243 000 | 900 000 | 1 740 000 | 3 883 000 |

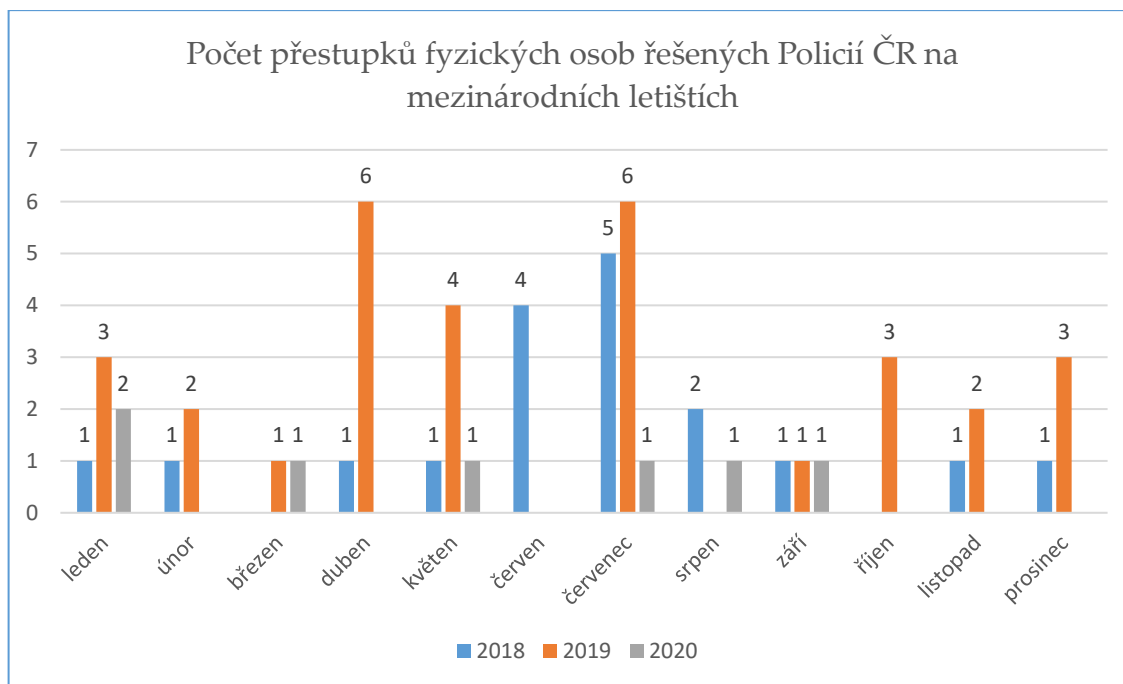


Graf 9 - Celková výše pokut udělených právnickým osobám za období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 byly vydanými pravomocnými rozhodnutími o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku na úseku civilního letectví uděleny pokuty v celkové výši 3 883 000,- Kč. Z grafu 9 je patrné, že nejvyšší celková výše pokut za kalendářní rok byla uložena v roce 2020 a to ve výši 1 740 000,-Kč. Analýzou dat z tabulky 9 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k poklesu výše udělených pokut o 27,59 % a v roce 2020 oproti roku 2019 došlo k výraznému nárůstu výše udělených pokut o 93,33 %.

Tabulka 10 - Počet přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020

| Počet přestupků fyzických osob řešených Policií ČR na mezinárodních letištích | | | |
|---|------|------|------|
| | ROK | | |
| MĚSÍC | 2018 | 2019 | 2020 |
| leden | 1 | 3 | 2 |
| únor | 1 | 2 | 0 |
| březen | 0 | 1 | 1 |
| duben | 1 | 6 | 0 |
| květen | 1 | 4 | 1 |
| červen | 4 | 0 | 0 |
| červenec | 5 | 6 | 1 |
| srpen | 2 | 0 | 1 |
| září | 1 | 1 | 1 |
| říjen | 0 | 3 | 0 |
| listopad | 1 | 2 | 0 |
| prosinec | 1 | 3 | 0 |
| CELKEM | 18 | 31 | 7 |



Graf 10 - Počet přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 bylo na mezinárodních letištích v České republice zjištěno a následně řešeno Policií ČR celkem 56 přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví. Z grafu 10 je patrné, že ve sledovaném období bylo nejvíce přestupků za jednotlivé měsíce spácháno v období od dubna do července v letech 2018 a 2019. Nulové hodnoty nebyly do grafu zaneseny. Analýzou dat z tabulky 10 bylo zjištěno, že nejvíce přestupků bylo fyzickými osobami spácháno v roce 2019, kdy oproti roku 2018 došlo k nárůstu počtu spáchaných přestupků o 72,22 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo ke značnému poklesu počtu spáchaných přestupků fyzickými osobami o 77,42 %.

Tabulka 11 - Počet přestupků právnických osob (leteckých dopravců) na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020

| Počet přestupků právnických osob (leteckých dopravců) řešených Policií ČR na mezinárodních letištích | | | |
|--|------|------|------|
| | ROK | | |
| MĚSÍC | 2018 | 2019 | 2020 |
| leden | 2 | 5 | 2 |
| únor | 0 | 5 | 0 |
| březen | 6 | 7 | 5 |
| duben | 8 | 0 | 5 |
| květen | 4 | 9 | 0 |
| červen | 2 | 3 | 0 |
| červenec | 9 | 7 | 1 |
| srpen | 7 | 5 | 0 |
| září | 0 | 0 | 0 |
| říjen | 0 | 6 | 1 |
| listopad | 1 | 3 | 3 |
| prosinec | 5 | 5 | 1 |
| CELKEM | 44 | 55 | 18 |

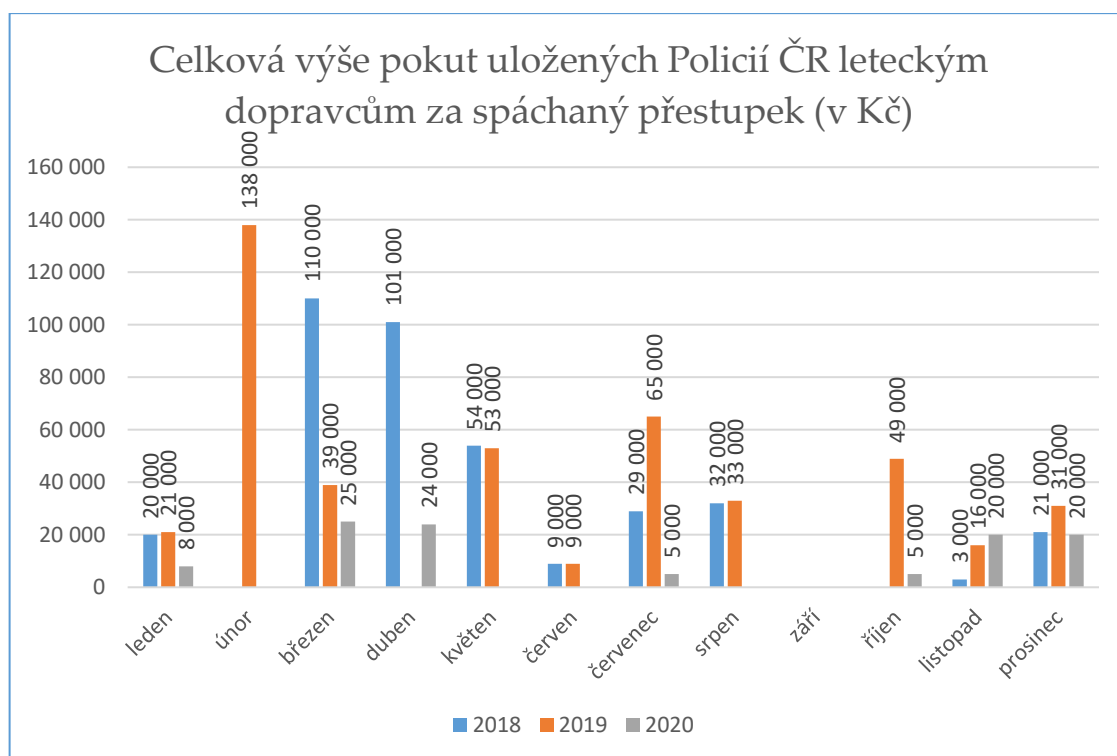


Graf 11 - Počet přestupků právnických osob (leteckých dopravců) na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018-2020 bylo na mezinárodních letištích v České republice zjištěno a následně řešeno Policií ČR celkem 117 přestupků právnických osob (leteckých dopravců) na úseku civilního letectví. Z grafu 11 je patrné, že v měsíci září ve všech letech sledovaného období nedošlo k žádnému přestupku leteckých dopravců. Nulové hodnoty nebyly do grafu zaneseny. Analýzou dat z tabulky 11 bylo zjištěno, že nejvíce přestupků bylo leteckými dopravci spácháno v roce 2019, kdy oproti roku 2018 došlo k nárůstu počtu spáchaných přestupků o 25 %, naproti tomu v roce 2020 oproti roku 2019 došlo ke značnému poklesu počtu spáchaných přestupků leteckými dopravci o 67,27 %.

Tabulka 12 - Celková výše pokut uložených Policií ČR leteckým dopravcům za spáchaný přestupek na mezinárodních letištích za období 2018-2020

| Celková výše pokut uložených Policií ČR leteckým dopravcům za spáchaný přestupek (v Kč) | | | |
|---|---------|---------|---------|
| | ROK | | |
| MĚSÍC | 2018 | 2019 | 2020 |
| leden | 20 000 | 21 000 | 8 000 |
| únor | 0 | 138 000 | 0 |
| březen | 110 000 | 39 000 | 25 000 |
| duben | 101 000 | 0 | 24 000 |
| květen | 54 000 | 53 000 | 0 |
| červen | 9 000 | 9 000 | 0 |
| červenec | 29 000 | 65 000 | 5 000 |
| srpen | 32 000 | 33 000 | 0 |
| září | 0 | 0 | 0 |
| říjen | 0 | 49 000 | 5 000 |
| listopad | 3 000 | 16 000 | 20 000 |
| prosinec | 21 000 | 31 000 | 20 000 |
| CELKEM | 379 000 | 454 000 | 107 000 |



Graf 12 - Celková výše pokut uložených Policií ČR leteckým dopravcům za spáchaný přestupek na mezinárodních letištích za období 2018-2020

Ve sledovaném období 2018–2020 na mezinárodních letištích v České republice byly Policií ČR za 117 přestupů leteckých dopravců uděleny pokuty v celkové výši 940 000,- Kč. Z grafu 12 je patrné, že nejvyšší částka za jednotlivé měsíce ve sledovaném období byla v únoru 2019 a to ve výši 138 000,-Kč. Nulové hodnoty nebyly do grafu zaneseny. Analýzou dat z tabulky 12 bylo zjištěno, že v roce 2019 oproti roku 2018 došlo k nárůstu výše udělených pokut o 19,79 % a v roce 2020 oproti roku 2019 došlo k výraznému poklesu výše udělených pokut o 76,43 %.

7.2 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza 1: Předpokládáme, že na základě rostoucího trendu celkového počtu letů z předchozích let docházelo i ve sledovaném období 2018-2020 meziročně k nárůstu počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky.

K vyhodnocení této hypotézy slouží tabulka 1 a graf 1, kde je uveden celkový roční přehled počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, dále tabulka 2 a graf 2, kde je uveden přehled počtu letů za jednotlivé měsíce v letech 2018 a 2019, a nakonec tabulka 3 a graf 3, kde je uveden přehled počtu letů za jednotlivé měsíce v letech 2019 a 2020. Dle stanovené hypotézy byla ve Výročních zprávách Řízení letového provozu s.p. a ve Výročních zprávách Úřadu pro civilní letectví vyhledána statistika počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, aby dle těchto statistických dat byla provedena analýza, která byla použita k následnému porovnání dat.

Dle analýzy dat z tabulky 2 bylo zjištěno, že počet letů ve vzdušném prostoru České republiky byl v roce 2019 nižší než v roce 2018 o pouhých 0,67 %, avšak analýzou dat z tabulky 3 již bylo zjištěno, že počet letů ve vzdušném prostoru České republiky byl v roce 2020 výrazně nižší než v roce 2019, a to o 58,14 %.

Na základě výše uvedených výsledků lze konstatovat, že **Hypotéza 1 byla vyvrácena**, protože od roku 2019 docházelo k poklesu v počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky.

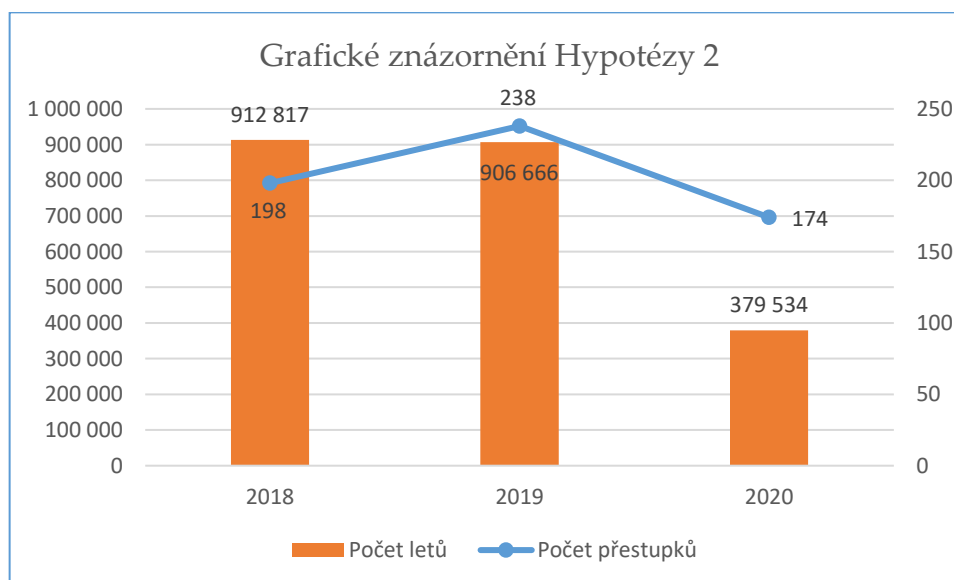
Hypotéza 2: Předpokládáme, že nejvíce přestupků na úseku civilního letectví za sledované období 2018-2020 bude spácháno v kalendářním roce s nejvyšším počtem letů ve vzdušném prostoru České republiky.

K vyhodnocení této hypotézy slouží tabulka 1 a graf 1, kde je uveden celkový roční přehled počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, dále tabulka 4 a graf 4, kde je uveden celkový roční přehled počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou na úseku civilního letectví za období 2018-2020, a poté tabulka 7 a graf 7, kde je uveden celkový roční přehled počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou na úseku civilního letectví za období 2018-2020. Dle stanovené hypotézy byla ve Výročních

zprávách Úřadu pro civilní letectví a v Přehledech přestupků Ministerstva dopravy za daný kalendářní rok vyhledána statistika spáchaných přestupků na úseku civilního letectví, aby dle těchto statistických dat byla provedena analýza, která byla použita k následnému porovnání dat spáchaných přestupků na úseku civilního letectví.

Dle analýzy dat z tabulky 4 a z tabulky 7 bylo zjištěno, že celkový počet podnětů k zahájení řízení o přestupku na úseku civilního letectví byl v roce 2019 vyšší než v roce 2018 o 20,2 %, ačkoliv v roce 2019 bylo uskutečněno o 6 151 letů méně, kdežto celkový počet podnětů k zahájení řízení o přestupku na úseku civilního letectví v roce 2020, kdy bylo uskutečněno o 527 132 letů méně, byl nižší než v roce 2019 o 26,89 %.

Následující graf 13 pro lepší přehlednost znázorňuje výše uvedenou analýzu dat.



Graf 13 - Grafické znázornění Hypotézy 2

Na základě výše uvedených výsledků lze konstatovat, že **Hypotéza 2 byla vyvrácena**, protože nejvíce spáchaných přestupků bylo spácháno v roce 2019, ve kterém nebylo uskutečněno nejvíce letů.

Hypotéza 3: Předpokládáme, že počet přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích bude ve sledovaném období 2018-2020 v období letní sezóny vyšší než počet přestupků po zbytek kalendářního roku.

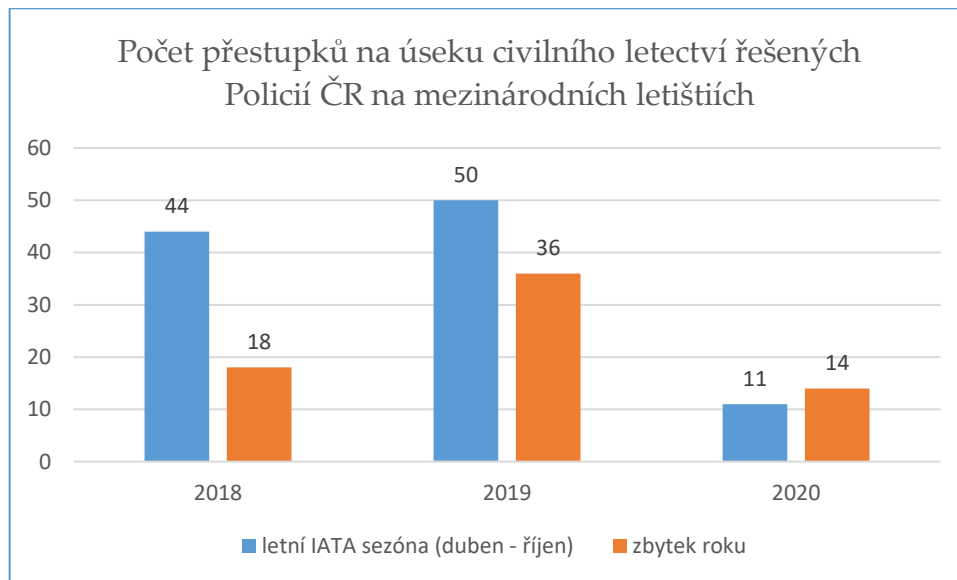
K vyhodnocení této hypotézy slouží tabulka 10 a graf 10, kde je uveden počet přestupků spáchaných fyzickou osobou na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020, dále tabulka 11 a graf 11, kde je uveden počet přestupků spáchaných právnickou osobou (leteckým dopravcem) na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020. Dle stanovené hypotézy byla ve statistických přehledech Ředitelství cizinecké police, Analýzy rizik, a v databázi policejního systému ETR vyhledána statistika spáchaných přestupků fyzických a právnických osob na úseku civilního letectví, které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích v České republice, aby dle těchto statistických dat byla provedena analýza spáchaných přestupků během letní (IATA) sezóny a během zbytku roku, která byla použita k následnému porovnání dat.

Dle analýzy dat z tabulky 10 a z tabulky 11 bylo zjištěno, že celkový počet přestupků na úseku civilního letectví, které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích, byl v roce 2018 62 přestupků, v roce 2019 86 přestupků a v roce 2020 25 přestupků. V meziročním srovnání došlo v roce 2019 k nárůstu počtu přestupků o 38,71 %, v roce 2020 došlo k poklesu počtu přestupků o 70,93 %.

Další analýzou dat z tabulky 10 a tabulky 11 bylo zjištěno, že v roce 2018 bylo v letní (IATA) sezóně spácháno 44 přestupků a po zbytek roku 18 přestupků, v roce 2019 bylo v letní (IATA) sezóně spácháno 50 přestupků a po zbytek roku

36 přestupků, nakonec v roce 2020 bylo v letní (IATA) sezóně spácháno 11 přestupků a po zbytek roku 14 přestupků.

Následující graf 14 pro lepší přehlednost znázorňuje výše uvedenou analýzu dat.



Graf 14 - Počet přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích

Na základě výše uvedených výsledků lze konstatovat, že **Hypotéza 3 byla vyvrácena**, protože ačkoliv v roce 2018 a v roce 2019 byl počet přestupků spáchaných na úseku civilního letectví vyšší v letní IATA sezóně než ve zbytku kalendářního roku, tak v roce 2020 byl ve zbytku roku počet spáchaných přestupků vyšší než počet přestupků v letní sezóně.

8 DISKUZE

Praktická část diplomové práce byla zaměřena na analýzu správního trestání na úseku civilního letectví a statistické vyhodnocení dostupných dat za období 2018-2020. V této části diplomové práce budou prezentovány získané výsledky výzkumného šetření a budou objasněny zjištěné rozdíly v analyzovaných výsledcích.

Jako první ve výzkumném šetření bylo důležité se zaměřit, jak se vyvíjí letový provoz ve vzdušném prostoru České republiky, abychom si udělali názorný obraz toho, jak se letový provoz vyvíjí v závislosti na čase. Z Výročních zpráv Řízení letového provozu bylo zjištěno, že počet pohybů ve vzdušném provozu České republiky se rok od roku zvyšoval. Když se podíváme na rok 2013, tak počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky byl 700 260 a meziročně se neustále zvyšoval, kdy v roce 2014 byl počet pohybů ve vzdušném prostoru již 725 863, v roce 2015 byl počet letů 782 552, v následujícím roce 2016 se počet letů zvýšil na 836 917, v roce 2017 byl celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky již na hodnotě 853 364. Z tohoto důvodu bylo předpokladem hypotézy, že ve zkoumaném období 2018-2020 bude i nadále meziročně počet letů ve vzdušném prostoru České republiky vyšší než předcházející rok. Toto se potvrdilo rokem 2018, kdy počet letů byl 912 817, což bylo o 59 453 letů více než v předcházejícím roce 2017. Dále byl zkoumán rok 2019, kdy bylo zjištěno, že v tomto roce došlo k poklesu počtu pohybů ve vzdušném prostoru o 6 151 letů na celkovou hodnotu 906 666. Další analýzou dat z Výročních zpráv Řízení letového provozu bylo zjištěno, že ze začátku roku 2019 byl počet letů vyšší než v roce 2018, avšak procentuální rozdíl se každý měsíc snižoval až došlo k otočení trendu a měsíční počet pohybů v kalendářním roce začal klesat. Když si danou analýzu rozebereme, tak v lednu 2019 bylo uskutečněno 61 304 letů ve vzdušném prostoru České republiky oproti 58 199 letů v lednu roku 2018, což znamená nárůst

provozu o 5,34 %. V únoru 2019 bylo uskutečněno 57 571 letů oproti tomu v roce 2018 v měsíci únoru bylo uskutečněno 54 865, kdy únorový nárůst provozu byl 4,93 %, což už poukazuje na klesající trend počtu letů, i když se pořád jedná o meziroční nárůst. V březnu byl nárůst provozu jen o 2,81 % z 65 619 letů daném měsíci roku 2018 na 67 461 letů v roce 2019. V dubnu 2019 se nárůst provozu dále snižoval a byl pouhých 0,44 %, kdy počet letů vzrostl ze 73 010 na 73 331. Nárůst se tímto zastavil a od května 2019 již začalo docházet k poklesu letového provozu, který byl setrvalý až do konce roku 2019 (viz tabulka 2). Z tohoto důvodu byla také hypotéza vyvrácena, protože meziročně docházelo k poklesu leteckého provozu.

Jako hlavní důvod tohoto mírného poklesu letového provozu v roce 2019 bych spatřoval ve zjištěných problémech nejprodávanějšího typu letadla společnosti Boeing 737 MAX, kdy se vyskytlo větší množství technických závad a vliv chybového softwaru na bezpečnost. Ať už to byla snaha výrobce ušetřit na výrobě letadla, či přílišné uspěchání vývoje, tak to mělo za následek ztrátu lidských životů. První nehoda tohoto modelu se sice stala již v říjnu 2018 v Indonésii, kdy krátce po startu spadl do moře 3 měsíce starý stroj společnosti Lion Air, ale to byl pouze počátek krize, která byla posléze spojena s tímto typem letadla. Při této první letecké katastrofě zemřelo všech 188 pasažérů. Pověstnou poslední kapkou, která vedla k uzemnění všech typů letadel Boeing 737 MAX, byla druhá nehoda, která se stala za necelý půl roka, kdy se jednalo o leteckou katastrofu v Etiopii, která měla za následek úmrtí 157 lidí. Z tohoto důvodu EASA, tedy vrcholný orgán, který zajišťuje bezpečnosti letového prostoru nad územím Evropské unie, pozastavila dne 12. března 2019 komerční lety nad územím Evropské unie, které by byly prováděny tímto typem letadla. Reakce dalších národních a mezinárodních agentur následovala posléze, což mělo za následek uzemnění letadel Boeing 737 MAX.

Když však budeme pokračovat k dalšímu zkoumanému roku 2020, tak zjistíme, že tam byl pokles letového provozu o mnoho výraznější než v roce 2019. Počet letů ve vzdušném prostoru České republiky v roce 2020 (viz tabulka 1) byl 379 534, což znamenalo meziroční pokles o 527 132 letů a v procentuálním vyjádření se jednalo o pokles celých 58,14 %. Tato čísla značí již velmi výrazný pokles počtu letů, ale co bylo příčinou takového poklesu? Další analýzou dat z Výročních zpráv Letového provozu s.p. bylo zjištěno, že ze začátku roku 2020 nebyl pokles letového provozu tak výrazný, ale toto se změnilo od března 2020. Když si to rozebereme, tak v lednu 2020 bylo uskutečněno 57 187 letů ve vzdušném prostoru České republiky oproti 61 304 letům ve stejném měsíci roku 2019, což znamená meziroční pokles v daném měsíci o 4 117 letů, což je rozdíl o 6,72 %. V únoru 2020 bylo uskutečněno 52 848 letů oproti tomu v únoru roku 2019 bylo uskutečněno 57 571, což značí pokles letového provozu v únoru 2020 o 4 723 letů, tedy rozdíl 8,2 %. Toto ještě nebyl takový významný pokles letového provozu, ale toto se začalo razantně měnit od března 2020, kdy počet letů ve vzdušném prostoru České republiky byl v tomto měsíci nižší o 47,66 % než ve stejném měsíci roku 2019, což znamenalo pokles letového provozu o 32 149 letů na hodnotu 35 312 letů. Toto byl však pouze začátek strmého poklesu počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, kdy nejméně letů bylo uskutečněno v následujících měsících duben, květen a červen, ve kterých byl pokles nejvýraznější v rozmezí od 78,97 % do 83,47 % (viz tabulka 3).

Co mělo za následek tak masivní úbytek počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky? Je zřejmé, že významný vliv na omezení letecké dopravy mělo a má ještě v současné době má onemocnění COVID 19 způsobené koronavirem SARS CoV-2. Vzhledem k tomu, že se první příznaky tohoto onemocnění, které se posléze změnilo na epidemii a poté na celosvětovou pandemii, objevovaly již ze začátku roku 2020, tak v únoru a na začátku března roku 2020 byl výskyt v populaci České republiky tak rozšířen, že Vláda České republiky vydala dne

12. března 2020 Usnesení č. 198, o přijetí krizového opatření, kterým v souladu s čl. 5 a 6 ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, vyhlásil pro území české republiky nouzový stav z důvodu ohrožení zdraví tímto novým typem koronaviru. Toto Usnesení mělo za následek, že od 14. března byl zakázán vstup pro všechny cizince, kteří by chtěli přicestovat do České republiky na dovolenou a za zábavou vyjma těch, kteří tady mají v České republice trvalý pobyt nebo je jejich vstup v zájmu státu. Tato část opatření se týkala jen omezení vstupu do České republiky, ale zároveň bylo zakázáno vycestovat českým občanům a cizincům s trvalým nebo přechodným pobytem z České republiky do rizikových oblastí, což v té době byla většina turistických destinací. Dle statistických dat je proto nezpochybnitelné, že koronavirus SARS CoV-2 a jím způsobená onemocnění měl za následek tak obrovské snížení letového provozu nejenom ve vzdušném prostoru České republiky, ale po celém světě.

Další oblastí zkoumání a následné komparace byl počet přestupků na úseku civilního letectví spáchaných fyzickou a právnickou osobou za období 2018-2020. K tomuto posloužily Výroční zprávy ÚCL a Přehledy přestupků Ministerstva dopravy za období 2018-2020. Ohledně počtu přestupků byla stanovena hypotéza, že počet přestupků bude přímo úměrný počtu letů ve vzdušném prostoru České republiky, tudíž že nejvíce přestupků na úseku civilního letectví bude fyzickými a právnickými osobami spácháno v roce, kdy byl nejvyšší počet letů. Prvním zkoumaným rokem byl rok 2018, kdy bylo zjištěno 188 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou. Dalším rozbořením těchto statistických dat bylo určeno, o jaké přestupky dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, se jednalo a jaké je jejich paragrafové znění. Během kalendářního roku 2018 byly spáchány 2 přestupky dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. c), a to tím, že fyzická osoba vykonávala činnost leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti, dále 6 přestupků dle § 92 odst. 1 písm. g), kdy fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla, ale z tohoto počtu byly 3

přestupky odloženy. Dále došlo k 1 přestupku dle § 92 odst. 1 písm. l), tím, že fyzická osoba neplnila příkaz provozovatele letiště, osoby poskytující letecké služby, poskytovatele letových navigačních služeb nebo leteckého dopravce. Další ze spáchaných přestupků byl dle § 92 odst. 3 písm. b), a to v počtu 102 podnětů, kdy fyzická osoba provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu se zákonem o civilním letectví a přímo použitelnými předpisy Evropské unie, avšak 57 jich bylo odloženo a 1 předán jinému úřadu mimo Českou republiku. Následoval 1 přestupek dle § 92 odst. 3 písm. c) – ohrožení bezpečnosti létání porušením leteckého předpisu, 9 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. b) – neřídí se příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, 38 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. – vstoupí bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění ke vstupu nebo povolení k vjezdu, z toho 19 přestupků odloženo, 29 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 3. – bezodkladně nevrátí provozovateli letiště letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu, z toho 17 přestupků odloženo.

V roce 2018 byl Úřadem pro civilní letectví, mimo pokut za spáchání přestupku na úseku civilního letectví, udělen fyzické osobě i 1 zákaz činnosti na 1 rok za přestupek dle § 92 odst. 3 písm. c) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, za ohrožení bezpečnosti létání porušením leteckého předpisu ve vzdušném prostoru.

Stejným způsobem byl proveden i rozbor počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobu za rok 2018. U právnických osob bylo zjištěno celkem 19 podnětů k zahájení řízení o přestupku. Detailnějším rozbohem statistických dat bylo zjištěno, že v roce 2018 byl právnickou osobou spáchán 1 přestupek dle § 93 odst. 1 písm. i) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy právnická osoba se dopustila přestupku tím, že bez oprávnění prováděla vývoj,

projektování, výrobu, zkoušky, instalaci, údržbu, opravy, modifikace nebo konstrukční změny výrobků, letadlových částí nebo zařízení nebo leteckých pozemních zařízení, 1 přestupek dle § 93 odst. 1 písm. k) – provozuje letiště bez platného povolení, provozuje obchodní leteckou dopravu bez licence nebo bez povolení provozuje letecké práce a letecké činnosti, 1 přestupek dle § 93 odst. 2 písm. h) – jako provozovatel letadla nebo sportovního létacího zařízení neudrží letovou způsobilost nebo je nepodrobuje pravidelným kontrolám, 1 přestupek dle § 93 odst. 3 písm. b) bod 1. – bez oprávnění provádí činnosti související s řízením zachování letové způsobilosti, 3 přestupky dle § 93 odst. 3 písm. b) bod 3. – v rozporu s předpisem Evropské unie o zachování letové způsobilosti letadel osvědčí uvolnění letadla nebo jeho celku do provozu, 1 přestupek dle § 93 odst. 3 písm. c) – provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami, které stanovuje zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, nebo předpis Evropské unie, 11 přestupků dle § 93c odst. 3 písm. a) – jako letecký dopravce nesplní informační povinnost, nezajistí přesměrování letu nebo neproplatí výdaje s tím spojené, nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením či zpožděním letu.

Rok 2019 byl dalším zkoumaným rokem ohledně počtu přestupků na úseku civilního letectví spáchaných fyzickou osobu, kdy bylo zjištěno 226 podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou. Dalším rozbořením těchto statistických dat bylo určeno, o jaké přestupky dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, se jednalo a jaké je jejich paragrafové znění. Během kalendářního roku 2019 byly spáchány 3 přestupky dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. c), a to tím, že fyzická osoba vykonávala činnost leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti, dále 17 přestupků dle § 92 odst. 1 písm. g), kdy fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla, ale z tohoto počtu byly 14 přestupků odloženo. Dále došlo k 4 přestupkům dle § 92 odst. 1 písm. l), tím, že

fyzická osoba neplnila příkaz provozovatele letiště, osoby poskytující letecké služby, poskytovatele letových navigačních služeb nebo leteckého dopravce. Další ze spáchaných přestupků byl dle § 92 odst. 3 písm. b), a to v počtu 118 podnětů, kdy fyzická osoba provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu se zákonem o civilním letectví a přímo použitelnými předpisy Evropské unie, avšak 91 jich bylo odloženo. Následoval 1 přestupek dle § 92 odst. 3 písm. c) – ohrožení bezpečnosti létání porušením leteckého předpisu, 3 přestupky dle § 92 odst. 3 písm. d) – při provozu letadla nebo sportovního létajícího zařízení způsobí nehodu v leteckém provozu, 29 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. b) – neřídí se příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, avšak 14 jich bylo odloženo, 27 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. – vstoupí bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění ke vstupu nebo povolení k vjezdu, z toho 14 přestupků odloženo, 22 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 3. – bezodkladně nevrátí provozovateli letiště letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu, z toho 9 přestupků odloženo, 1 přestupek dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 4 – neoprávněně použije letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu.

Stejným způsobem byl proveden i rozbor počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobu za rok 2019. U právnických osob bylo zjištěno celkem 22 podnětů k zahájení řízení o přestupku. Detailnějším rozbohem statistických dat bylo zjištěno, že v roce 2019 byl právnickou osobou spáchán 1 přestupek dle § 93 odst. 1 písm. j) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy právnická osoba se dopustila přestupku tím, že uvedla na trh výrobky bez platného osvědčení, 1 přestupek dle § 93 odst. 2 písm. h) – jako provozovatel letadla nebo sportovního létajícího zařízení neudržuje letovou způsobilost nebo je nepodrobuje pravidelným kontrolám, 5 přestupků dle § 93 odst. 3 písm. b) bod 2. – vystaví nebo prodlouží osvědčení kontroly letové způsobilosti v rozporu

s právním předpisem Evropské unie, 1 přestupek dle § 93a odst. 2 písm. i) bod 1. – osoba zajišťující provádění detekční kontroly umožní užití psa, aniž by bylo psovodovi vydáno povolení k výkonu takové činnosti, 1 přestupek dle § 93a odst. 2 písm. k) – právnická osoba nevypracuje nebo neaktualizuje bezpečnostní program, neplní opatření a postupy v něm stanovené, ačkoliv je povinna tak učinit, 13 přestupků dle § 93c odst. 3 písm. a) – jako letecký dopravce nesplní informační povinnost, nezajistí přesměrování letu nebo neproplatí výdaje s tím spojené, nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením či zpožděním letu.

V roce 2019 byly ÚCL, mimo pokut za spáchání přestupku na úseku civilního letectví, uděleny fyzickým osobám i 2 zákazy činnosti v délce 2 měsíců + do odvolání za přestupek dle § 92 odst. 3 písm. d) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, za porušení povinností ve vzdušném prostoru, čímž byla způsobena nehoda v leteckém provozu při provozu letadla nebo sportovního létajícího zařízení.

Posledním zkoumaným rokem ohledně počtu přestupků na úseku civilního letectví spáchaných fyzickou osobou byl rok 2020, kdy bylo zjištěno podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou. Dalším rozbořením těchto statistických dat bylo i zde určeno, o jaké přestupky dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, se jednalo a jaké je jejich paragrafové znění. Během roku 2020 byl spáchán 1 přestupek dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. c), a to tím, že fyzická osoba vykonávala činnost leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti, dále 4 přestupky dle § 92 odst. 1 písm. g), kdy fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla. Dále došlo k 7 přestupkům dle § 92 odst. 1 písm. l), tím, že fyzická osoba neplnila příkaz provozovatele letiště, osoby poskytující letecké služby, poskytovatele letových navigačních služeb nebo leteckého dopravce, avšak 2 přestupky byly odloženy. Další ze spáchaných

přestupků byl dle § 92 odst. 3 písm. b), a to v počtu 63 podnětů, kdy fyzická osoba provádí lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu se zákonem o civilním letectví a přímo použitelnými předpisy Evropské unie, avšak 39 jich bylo odloženo. Následovalo 9 přestupků dle § 92 odst. 3 písm. c) – ohrožení bezpečnosti létání porušením leteckého předpisu, z toho byl 1 odložen, dále 1 přestupek dle § 92 odst. 3 písm. d) – při provozu letadla nebo sportovního létajícího zařízení způsobí nehodu v leteckém provozu, 6 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. b) – neřídí se příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, avšak 2 byly odloženy, 5 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. – vstoupí bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění ke vstupu nebo povolení k vjezdu, z toho 2 přestupky byly odloženy, 14 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 3. – bezodkladně nevrátí provozovateli letiště letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu, z toho 12 přestupků odloženo.

Stejným způsobem byl proveden i rozbor počtu podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou za rok 2019. U právnických osob bylo zjištěno celkem 22 podnětů k zahájení řízení o přestupku. Detailnějším rozbohem statistických dat bylo zjištěno, že v roce 2019 byl právnickou osobou spáchán 1 přestupek dle § 93 odst. 1 písm. j) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy právnická osoba se dopustila přestupku tím, že uvedla na trh výrobky bez platného osvědčení, 1 přestupek dle § 93 odst. 2 písm. h) – jako provozovatel letadla nebo sportovního létajícího zařízení neudržuje letovou způsobilost nebo je nepodrobuje pravidelným kontrolám, 5 přestupků dle § 93 odst. 3 písm. b) bod 2. – vystaví nebo prodlouží osvědčení kontroly letové způsobilosti v rozporu s právním předpisem Evropské unie, 1 přestupek dle § 93a odst. 2 písm. i) bod 1. – osoba zajišťující provádění detekční kontroly umožní užití psa, aniž by bylo psovodovi vydáno povolení k výkonu takové činnosti, 1 přestupek dle § 93a odst.

2 písm. k) – právnická osoba nevypracuje nebo neaktualizuje bezpečnostní program, neplní opatření a postupy v něm stanovené, ačkoliv je povinna tak učinit, 13 přestupků dle § 93c odst. 3 písm. a) – jako letecký dopravce nesplní informační povinnost, nezajistí přesměrování letu nebo neproplatí výdaje s tím spojené, nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, zrušením či zpožděním letu.

Pro přehlednost je celkový počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou a právnickou osobou uveden v tabulce 4 a tabulce 7. Pro grafické vyhodnocení hypotézy pak posloužil graf 13, ze kterého bylo lépe patrné, že nejvíce přestupků bylo spácháno v roce 2019, ale vzhledem k tomu, že se nejednalo o rok s nejvyšším počtem letů, jak bylo již objasněno na začátku diskuze a přehledně zaznamenáno (viz tabulka 1) a graficky znázorněno (viz graf 1), tak na základě těchto výsledků byla hypotéza vyvrácena.

Překvapivým výsledkem této analýzy s následnou komparací bylo zjištění, že ačkoliv bylo v roce 2020 nejméně letů ve sledovaném období, což bylo zapříčiněno koronavirem SARS Cov-2 a přijatými vládními opatřeními, která byla přijata za účelem omezení šíření onemocnění COVID 19, jak bylo objasněno v části diskuze o vývoji letového provozu, tak počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobu byl v tomto roce mnohem vyšší než v letech předchozích, přesněji nárůst oproti roku 2019 byl o 190,91 %. Toto bylo zapříčiněno nárůstem počtu přestupků dle ustanovení § 93c odst. 3 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, což znamená, že právnická osoba jako letecký dopravce mimo jiného nezajistí péči nebo neuhradí škodu vzniklou v souvislosti s odepřením nástupu na palubu letadla, což bylo ve spojitosti se zavedenými opatřeními proti šíření onemocnění COVID 19, kdy letecký dopravce špatně vyhodnotil cestujícím předložené doklady opravňující ho

k vycestování v době pandemie koronaviru a takové osobě neumožnil nástup na palubu, ačkoliv to umožnit měl.

Další zkoumanou oblastí, pro kterou byla stanovena hypotéza, je analýza a komparace počtu přestupků fyzických a právnických osob, které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích v České republice za období 2018-2020. K tomuto posloužily statistické přehledy Ředitelství služby cizinecké policie, Analýzy rizik a přehled z policejního systému ETR. Ohledně tohoto byla před započítáním analýzy stanovena hypotéza, že počet přestupků na úseku civilního letectví, které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020, bude vyšší během letní sezóny, která dle Mezinárodní asociace leteckých dopravců – IATA) trvá od konce března do konce října, než počet přestupků po zbytek kalendářního roku. Analýzou statistických dat z roku 2018 bylo zjištěno, že na mezinárodních letištích bylo spácháno a následně řešeno Policií ČR celkem 18 přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví (viz tabulka 10). Detailním rozborem bylo dále upřesněno, že všechny přestupky byly spáchány v katastru letiště Václava Havla Praha a byly řešeny policisty Inspektorátu cizinecké policie Praha Ruzyně. Z celkového počtu byl zjištěn 1 přestupek dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy fyzická osoba létala s dronem v ochranném pásmu letecké stavby, avšak pro nedostatek důkazů byl přestupek odložen. Dále bylo spácháno 6 přestupků dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. g), kdy fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla, a 11 přestupků dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. – fyzická osoba vstoupila bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění. Celkem tedy z 18 přestupků na úseku civilního letectví byl 1 přestupek odložen a 17 jich bylo oznámeno příslušnému správnímu orgánu, kterým je Úřad pro civilní letectví.

Pro daný rok 2018 byla provedena analýza přestupků na úseku civilního letectví spáchaných právníkou osobou, kdy jde o přestupky leteckých dopravců, které byly řešeny na mezinárodních letištích složkami Policie ČR. V tomto roce bylo spácháno a následně sankcionováno 44 přestupků leteckých dopravců dle ustanovení § 93 odst. 4 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (viz tabulka 11). Letecký dopravce porušil povinnost předat stanovené údaje útvaru Policie České republiky, aby bylo zajištěno zdokonalení hraniční kontroly a zefektivnění boje proti nedovolenému přistěhovalectví. Z celkového počtu 44 přestupků leteckých dopravců byl 1 přestupek řešen Inspektorátem cizinecké police na mezinárodním letišti v Pardubicích a 43 jich bylo řešeno Inspektorátem cizinecké police Praha Ruzyně.

Dalším rokem ze sledovaného období je rok 2019, ve kterém dle analýzy dostupných dat bylo fyzickými osobami spácháno 31 přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích (viz tabulka 10). Detailním rozbohem bylo upřesněno, že byly 2 přestupky spáchány v katastru letiště Brno Tuřany, 2 přestupky v katastru letiště Ostrava Mošnov a zbylých 27 přestupků bylo spácháno v katastru letiště Václava Havla Praha. Z celkového počtu bylo spácháno 11 přestupků dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. g) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, tím, že fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla, 1 přestupek dle § 92 odst. 1 písm. l) – fyzická osoba nesplnila příkaz provozovatele letiště nebo leteckého dopravce, dále zjištěny 3 přestupky dle § 92a odst. 1 písm. b) – fyzická osoba se neřídila příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, kdy 1 přestupek byl poté odložen, spácháno 15 přestupků dle §92a odst. 1 písm. g) bod 1. - fyzická osoba vstoupila bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění, a 1 přestupek dle §92a odst. 1 písm. g) bod 4. – fyzická osoba neoprávněně použila letištní identifikační průkaz nebo povolení k vjezdu. Celkem tedy z 31 přestupků

na úseku civilního letectví byl 1 přestupek odložen a 30 jich bylo oznámeno Úřadu pro civilní letectví.

I pro tento rok byla provedena analýza přestupků leteckých dopravců, které byly řešeny na mezinárodních letištích složkami Policie ČR. V roce 2019 bylo spácháno a následně sankcionováno 55 přestupků leteckých dopravců dle ustanovení § 93 odst. 4 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (viz tabulka 11). Letecký dopravce porušil povinnost předat stanovené údaje útvaru Policie České republiky, aby bylo zajištěno zdokonalení hraniční kontroly a zefektivnění boje proti nedovolenému přistěhovalectví. Z celkového počtu 55 přestupků leteckých dopravců byl 1 přestupek řešen Inspektorátem cizinecké police na mezinárodním letišti v Pardubicích a 54 jich bylo řešeno Inspektorátem cizinecké police Praha Ruzyně.

V roce 2020 bylo dle analýzy dostupných údajů zjištěno, že bylo fyzickými osobami spácháno 7 přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích (viz tabulka 10). Detailním rozbohem bylo upřesněno, že 1 přestupek byl spáchán v katastru letiště Brno Tuřany a zbylých 6 přestupků bylo spácháno v katastru letiště Václava Havla Praha. Z celkového počtu byly spáchány 4 přestupky dle ustanovení § 92 odst. 1 písm. g) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, tím, že fyzická osoba neuposlechla příkaz velitele letadla, 1 přestupek dle § 92 odst. 1 písm. l) – fyzická osoba nesplnila příkaz provozovatele letiště nebo leteckého dopravce, dále 1 přestupek dle § 92a odst. 1 písm. b) – fyzická osoba se neřídila příkazem fyzické nebo právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, a 1 přestupek dle § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. - fyzická osoba vstoupila bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění, který byl nakonec odložen pro nedostatek důkazů. Celkem tedy ze 7 přestupků

na úseku civilního letectví byl 1 přestupek odložen a 6 jich bylo oznámeno Úřadu pro civilní letectví.

Také pro 2020 byla provedena analýza přestupků leteckých dopravců, které byly řešeny na mezinárodních letištích složkami Policie ČR. V roce 2020 bylo spácháno a následně sankcionováno 18 přestupků leteckých dopravců dle ustanovení § 93 odst. 4 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (viz tabulka 11). Letecký dopravce porušil povinnost předat stanovené údaje útvaru Policie České republiky, aby bylo zajištěno zdokonalení hraniční kontroly a zefektivnění boje proti nedovolenému přistěhovalectví. Všech 18 přestupků bylo řešeno Inspektorátem cizinecké police Praha Ruzyně.

Pro přehlednost je celkový počet přestupků fyzických a právnických osob na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích uveden v tabulce 10 a tabulce 11. Pro grafické vyhodnocení hypotézy pak posloužil graf 14, ze kterého bylo lépe patrné, že v roce 2020 bylo ve zbytku roku spácháno více přestupků než v letní sezóně, což znamená, že byla hypotéza vyvrácena.

Pří statistice spáchaných přestupků leteckých dopravců, které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích, došlo od roku 2019 ke změně evidence počtu přestupků, protože se již každé porušení zákona leteckým dopravcem nepočítalo zvlášť, ale vedlo se pouze jedno společné řízení, které se vykávalo jako jeden přestupek. Vybranými útvary Policie ČR na mezinárodních letištích jsou řešeny přestupky leteckých dopravců i podle jiného zákona než dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. A to přestupek dle ustanovení § 157 odst. 1 písm. a) zákona č. 326/1999 Sb., zákon o pobytu cizinců na území České republiky, kterého se letecký dopravce dopustí tím, že poruší zákaz dopravy cizince na území, který nemá cestovní doklad nebo vízum, které by ho opravňovalo k pobytu v tranzitním prostoru mezinárodního letiště nebo mu umožňovalo

vstup na území České republiky. Takových přestupků leteckých dopravců bylo Policií ČR řešeno 114 v roce 2018, 132 v roce 2019 a 61 přestupků v roce 2020. V roce 2020 byly mimo výše uvedených přestupků leteckých dopravců řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích v České republice další přestupky dle ustanovení § 17 odst. 4 zákona č. 191/2016 Sb., o ochraně státních hranic, kterého se dopustil velitel letadla tím, že před odletem na vnější let nepředal Ředitelství služby cizinecké policie letový plán nebo údaje o cestujících, kdy tento typ přestupku začal být sledovaný až od července 2020.

Jako nesystematické se z pohledu správního trestání na úseku civilního letectví jeví problematika vymahatelnosti u přestupků na úseku civilního letectví, kterých se dopustili cizinci bez trvalého pobytu na území České republiky, a které byly řešeny Policií ČR na mezinárodních letištích. Jedná se hlavně o přestupky dle ustanovení § 92a odst. 1 písm. g) bod 1. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kdy fyzická osoba vstoupí bez doprovodu do neveřejného prostoru nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště bez platného oprávnění ke vstupu nebo povolení k vjezdu. Vyhrazený bezpečnostní prostor, ve zkratce SRA, je buď venkovní prostor, který se nachází za bezpečnostním oplocením ohraničujícím perimetr letiště, nebo vnitřní prostor letiště, kam se fyzická osoba jako cestující nemůže dostat bez použití letištního identifikačního průkazu. K přestupkům dle výše uvedeného ustanovení zákona dochází zpravidla ve dvou případech a to, když fyzická osoba překoná bezpečnostní oplocení a vnikne na letištní plochu, nebo častěji, když fyzická osoba po vystoupení z letadla zneužije emergency tlačítko a vstoupí zpět do prostor odbavovacího mostu nebo do prostoru odbavovacího Gate-u. U těchto přestupků je dokazování ze strany Policie ČR rychlé a snadné, protože jsou takové prostory, obzvláště uvnitř terminálů, kde došlo k narušení SRA zóny, pod dohledem kamerového systému CCTV, a navíc dochází k poškození krycího skla emergency tlačítka, tudíž je možné téměř neprodleně zajistit dostatek důkazů,

aby mohl být takovýto přestupek na úseku civilního letectví řešen Policií ČR příkazem na místě. V současné době je však praxe taková, že tento přestupek dle zákona o civilním letectví nemůže být řešen příkazem na místě a tento musí být oznámen na Úřad civilního letectví k dalšímu projednání. Vzhledem k tomu, že se takových přestupků nejčastěji dopouštějí fyzické osoby bez trvalého pobytu na území České republiky, které sem přicestovaly pouze na pár dnů, tak takové oznámení přestupku ztěžuje jeho další projednávání a tím pádem i vymáhání případných sankcí za spáchaný přestupek, protože fyzická osoba v době uložení sankce již není na území České republiky. Z tohoto důvodu bych jako vhodné řešení volil novelizaci zákona o civilním letectví a umožnil Policii ČR řešit vymezené přestupky příkazem na místě.

Jak bylo zmiňováno v teoretické části diplomové práce, tak jednou z problematických oblastí civilního letectví a jeho ochrany před protiprávními činy jsou bezpilotní letecké prostředky, neboli bezpilotní systémy. Tato oblast není v současné době dostatečně pokryta platnou legislativou v oblasti civilního letectví. Pozitivní změnu však přináší zákon č. 261/2021 Sb., zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s další elektronizací postupů orgánů veřejné moci, který byl vyhlášen ve Sbírce zákonů v částce 113 dne 9.7.2021, a který novelizuje zákon o civilním letectví právě v oblastech bezpilotních systémů. Jako první například specifikuje podmínky provozování a řízení bezpilotního systému a zároveň byl odstraněn hmotnostní předpoklad, podle kterého se model letadla považoval za letadlo. Podmínky a pokyny k užívání vzdušného prostoru České republiky jsou tímto použity i na létání bezpilotních letadel, kdy Úřad může opatřením obecné povahy zakázat, omezit nebo stanovit podmínky užívání vzdušného prostoru nebo může pro létání bezpilotních letadel vymezenou část vzdušného prostoru, kde budou tyto systémy podléhat specifickým požadavkům. Provoz bezpilotních letadel může být Úřadem omezen nebo zakázán, pokud je vážně ohrožen vnitřní pořádek a obrana státu. Jako další

změnou je zrušení paragrafu, kde bylo specifikováno létání letadel bez pilota a definování bezpilotních systémů a podmínek jejich registrace. Jako přínosné se jeví zajištění dálkového a nepřetržitého přístupu k informacím vedených v registru provozovatelů bezpilotních systémů pro potřeby Policie ČR, což velmi usnadní kontrolu a šetření v situacích, kdy je oznámeno podezření o provozování bezpilotních systémů v zakázaných oblastech. Další podstatnou oblastí novelizace je definování přestupků fyzických, právnických a podnikajících fyzických osob na úseku řízení a provozování bezpilotních systémů a stanovení sankcí ze jejich spáchání. Na toto navazuje stanovení oblasti přestupků fyzických, právnických a podnikajících fyzických osob na úseku řízení a provozování bezpilotních systémů, které mohou být Policií ČR řešeny příkazem na místě, což bude posun k lepší vymahatelnosti sankcí a urychlení přestupkového řízení.

9 ZÁVĚR

Hlavním cílem této diplomové práce bylo představit oblast civilního letectví, jakožto důležité součásti lidské společnosti, jeho ochranu před protiprávními činy a následné správní trestání porušení pravidel a pokynů, které mají za cíl bezpečné a efektivní provádění letecké dopravy. Tato problematika není řešena pouze na úrovni státní, ale vydávají se různá nařízení, normy a pokyny, které se musí dodržovat celosvětově. Proto byly v teoretické části zmíněny i mezinárodní a evropské orgány zajišťující problematiku civilního letectví. Dále byla teoretická část zaměřena na představení státní správy na úseku civilního letectví na území České republiky a správních deliktů, kterých se mohou dopustit fyzické, právnické a podnikající fyzické osoby na úseku letectví, s představením sankcí za jednotlivá porušení platných právních norem.

Z důvodu lepšího pochopení problematiky správního trestání byly v teoretické části diplomové práce popsány znaky možných přestupků, sankce, které mohou následovat za jejich spáchání, proces správního trestání, formy rozhodnutí a možnosti procesní obrany. Zároveň však byly představeny problematické oblasti civilního letectví, které nejsou dostatečně legislativně podchyceny, jako jsou bezpilotní letecké prostředky a jejich neuvážené používání, které následně může ohrozit bezpečnost a zdraví osob, způsobit škody na majetku nebo ohrozit bezpečnost civilního letectví, tak i v dnešní době častěji zneužívané kybernetické útoky. Ohledně bezpilotních leteckých prostředků už dochází k určitému posunu v odborných kruzích, která by se měla promítnout do platné legislativy.

Cílem praktické části bylo za použití kvantitativního výzkumu a následné analýzy představit vývoj správního trestání za vytyčené období 2018-2020, jelikož v tomto období se staly podstatné věci, které měly negativní vliv na oblast

civilního letectví, proto bylo zajímavé daným zkoumáním zjistit, jak se tento vývoj podepsal i na problematice správního trestání na úseku civilního letectví jak ze strany správního orgánu Úřadu pro civilní letectví, tak ze strany Policie ČR, která se podílí na ochraně civilního letectví před protiprávními činy, nelegální migraci a nedovolenému přistěhovalectví.

Výsledkem praktické části diplomové práce bylo zjištění, že civilní letectví je velmi křehkým druhem osobní dopravy, protože jakékoliv technické problémy letadel, které mohou mít za následek lidské životy, či různé nemoci v celosvětovém měřítku, mají za následek výrazné ovlivnění letecké dopravy, kdy její zotavení je záležitostí delšího časového úseku.

Výsledky diplomové práce by mohly být využity k případné diskuzi ohledně budoucího vývoje a novelizace legislativy civilního letectví, aby lépe reagovala na technologický vývoj a dostupnost bezpilotních leteckých systémů, případně zajištění lepší kybernetické bezpečnosti, prováděných školení a zefektivnění postupů ve správním trestání, aby se zlepšila vymahatelnost sankcí u cizinců s ohledem na skutečnost, že letecká doprava v nejvyšší míře probíhá na mezinárodní úrovni, tedy dopravou zboží a osob mezi státy.

10 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CCTV - Closed-circuit television (kamerový systém)

EASA – European Union Aviation Safety Agency (Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví)

ECAC – European Civil Aviation Conference (Evropská konference civilního letectví)

EUROCONTROL – European Organisation for the Safety of Air Navigation (Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu)

ETR – Evidence trestního řízení

IATA – International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)

ICAO - International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)

ISPROFIN – Informační systém programového financování

LZPS – Listina základních práv a svobod

PřesZ - Zákon 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

SprŘ - Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

SRA - Security Restricted Area (vyhrazený bezpečnostní prostor)

ÚCL – Úřad pro civilní letectví

11 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Publikační zdroje

1. BERGAMASCO, Federico et al. *Cybersecurity: key legal considerations for the aviation and space sectors*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2020. xxi, 244 stran. Aerospace law and policy series; volume 18. ISBN 978-94-035-0110-9.
2. BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.
3. BOHADLO, David, POTĚŠIL, Lukáš a POTMĚŠIL, Jan. *Správní trestání z hlediska praxe a judikatury*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2013. Právní praxe. ISBN 978-80-7400-413-1.
4. CUSTERS, Bart, ed. *The future of drone use: opportunities and threats from ethical and legal perspectives*. The Hague: Asser Press, [2016], ©2016. Information technology & law series, 27. ISBN 978-94-6265-131-9.
5. ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.
6. DVOŘÁK, Jiří a CHLEBEK, Jiří. *Letecký zákon a postupy ATC (010 00)*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2006. Učební texty pro teoretickou přípravu dopravních pilotů dle předpisu JAR-FCL 1. ISBN 80-7204-439-7.
7. FIALA, Zdeněk et al. *Správní právo trestní*. Vydání první. Praha: Leges, 2017. Student. ISBN 978-80-7502-219-6.
8. FRUMAROVÁ, Kateřina. *Správní trestání*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. ISBN 978-80-7502-250-9.
9. HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-049-2.

10. HOHENLOHE, Stephan zu. *Drony: stručně a přehledně: výběr vhodného modelu, ovládání, foto a video, legislativa*. Překlad Richard Kříž. Vydání první. Frýdek-Místek: Alpress, 2016. ISBN 978-80-7543-234-6.
11. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Správní právo procesní*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-365-0.
12. JURNÍKOVÁ, Jana et al. *Správní právo: zvláštní část*. 6., dopl. vyd. [Brno]: Masarykova univerzita, 2009. Edice učebnic Právnické fakulty; č. 419. ISBN 978-80-210-4847-8.
13. KARAS, Jakub a TICHÝ, Tomáš. *Drony*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2016. ISBN 978-80-251-4680-4.
14. KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. Svět křídel; 179. ISBN 978-80-87567-51-7.
15. LADIGES, R. a VAN SIJLL, M.C. UAS for law enforcement. In: *Bezpilotní letouny v bezpečnostní praxi: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-2311-1.
16. MASAŘÍK, Jiří a KRICNER, Václav. *Správní právo: obecná část*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Armex, 2008. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. ISBN 978-80-86795-65-2.
17. MATES, Pavel a kol. *Základy správního práva trestního*. 7., přepracované vydání. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-680-7.
18. NOVÁK, Jan A. *Drony: kompletní průvodce včetně přehledu nové legislativy*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2021. ISBN 978-80-271-0775-9.
19. ORLITA, Michal. Technical and legal aspect for UAS operation in non-segregated airspace. In: *Bezpilotní letouny v bezpečnostní praxi: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-2311-1.

20. PAVELKA, Karel et al. *RPAS - Remotely Piloted Aircraft System*. První vydání. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2016. ISBN 978-80-01-05648-6.
21. POMAHAČ, Richard. *České správní právo = Czech administrative law. 2., rozš. a aktualiz. vyd.* V Praze: Univerzita Karlova, Právnická fakulta, 2009. 183 s. *České právo a Evropská unie: učební texty; sv. 3 = Czech law and the European Union: textbooks; vol. 3.* ISBN 978-80-87146-24-8.
22. PRÁŠKOVÁ, Helena. *Základy odpovědnosti za správní delikty*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2013. xxvi, 420 s. Právní instituty. ISBN 978-80-7400-456-8.
23. PLOCH, Jindřich a HOLBA, Karel. *Letecká legislativa II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2013. ISBN 978-80-86841-37-3.
24. SMEJKALOVÁ, Terezie a Lucie PICHLEROVÁ. *Právo civilního letectví*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Právní monografie. ISBN 978-80-7598-026-7.
25. STRAKOŠ, Jan a KROUPOVÁ, Pavlína. *Základy správního trestání*. 3. rozšířené a doplněné vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu, 2019. Skripta. Ediční řada: fialová. ISBN 978-80-86976-54-9.
26. ŠČUREK, Radomír a ŠVEC, Pavel. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. ISBN 978-80-7385-071-5.
27. TOMANCOVÁ, Jaroslava, SCHELLE, Karel a PELIKÁNOVÁ SCHELLE, Andrea. *Správní právo*. Vyd. 1. [Boskovice]: Albert, 2009. ISBN 978-80-7326-161-0.

Internetové zdroje

28. *Advances in cyber security: technology, operations, and experiences* [online]. First edition. New York, [New York]: Fordham University Press, 2013, ©2013 [cit. 2022-04-23]. ISBN 978-0-8232-4459-1. Dostupné z:

<https://ebookcentral.proquest.com/lib/natlebooks/detail.action?docID=4803841>

29. EASA Pro | EASA. EASA | *European Union Aviation Safety Agency* [online]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/home>
30. Letecká doprava: *Jednotné evropské nebe* | Fakta a čísla o Evropské unii | Evropský parlament. [online]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/133/letecka-doprava-jednotne-evropske-nebe>
31. Kybernetický útok na systémy Garmin - Úřad pro civilní letectví. *Úřad pro civilní letectví - Bezpečně a s nadhledem* [online]. Copyright © 2022 všechna práva vyhrazena [cit. 23.04.2022]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/news/kyberneticky-utok-na-systemy-garmin/>

Právní předpisy

32. Dohoda č. 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodním letectví
33. Sbírka rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. 2/2004, ročník II, Rozhodnutí č. 91/2004
34. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
35. Usnesení č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod
36. Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky
37. 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
38. Zákon 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
39. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

12 SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

| | |
|--|----|
| Graf 1 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR | 61 |
| Graf 2 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2018-2019 | 63 |
| Graf 3 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2019-2020..... | 65 |
| Graf 4 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou v období 2018-2020..... | 66 |
| Graf 5 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020..... | 67 |
| Graf 6 - Celková výše pokut udělených fyzickým osobám a počet zákazů činnosti za období 2018 - 2020..... | 68 |
| Graf 7 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou v období 2018-2020..... | 69 |
| Graf 8 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020..... | 70 |
| Graf 9 - Celková výše pokut udělených právnickým osobám za období 2018-2020.. | 71 |
| Graf 10 - Počet přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 73 |
| Graf 11 - Počet přestupků právnických osob (leteckých dopravců) na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 75 |
| Graf 12 - Celková výše pokut uložených Policií ČR leteckým dopravcům za spáchaný přestupek na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 77 |
| Graf 13 - Grafické znázornění Hypotézy 2..... | 79 |
| Graf 14 - Počet přestupků na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích | 81 |

13 SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK

| | |
|---|----|
| Tabulka 1 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za období 2018-2020 | 61 |
| Tabulka 2 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2018-2019 | 62 |
| Tabulka 3 - Počet letů ve vzdušném prostoru ČR za jednotlivé měsíce v období 2019-2020..... | 64 |
| Tabulka 4 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných fyzickou osobou v období 2018-2020..... | 66 |
| Tabulka 5 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání fyzické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020..... | 67 |
| Tabulka 6 - Celková výše pokut udělených fyzickým osobám a počet zákazů činnosti za období 2018-2020 | 68 |
| Tabulka 7 - Počet podnětů k zahájení řízení o přestupku spáchaných právnickou osobou v období 2018-2020 | 69 |
| Tabulka 8 - Počet pravomocných rozhodnutí o uznání právnické osoby vinné ze spáchání přestupku v období 2018-2020 | 70 |
| Tabulka 9 - Celková výše pokut udělených právnickým osobám za období 2018-2020 | 71 |
| Tabulka 10 - Počet přestupků fyzických osob na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 72 |
| Tabulka 11 - Počet přestupků právnických osob (leteckých dopravců) na úseku civilního letectví řešených Policií ČR na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 74 |
| Tabulka 12 - Celková výše pokut uložených Policií ČR leteckým dopravcům za spáchaný přestupek na mezinárodních letištích za období 2018-2020 | 76 |

14 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 - Další podmínky pro provoz bezpilotního letadla (Doplněk X)....109

Příloha 1 - Další podmínky pro provoz bezpilotního letadla (Doplňk X)

| Tabulka 1 (viz ust. 16) | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---|---------------------|-------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|---|
| ř. | 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 nař. č. 785/2004 ¹ | ne / 1 | dle nař. č. 785/2004 ¹ | ne / 3 od 20 kg dle nař. č. 785/2004 ¹ | dle nař. č. 785/2004 ¹ | dle nař. č. 785/2004 ¹ | dle nař. č. 785/2004 ¹ | dle nař. č. 785/2004 ¹ |
| 9 | dozor | ne | ne | ne | ne | ne | ne | ano | ano | ne |
| 10 | „failsafe“ 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 událostí | ne | ano | ne | ano | ne | ano | ano | ano | ano |

Zdroj: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/data/effective/doplX.pdf>