

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta právnická**

**Diplomová práce**

**Trestné činy v letecké dopravě**

**Kateřina Pavlíčková**

**Plzeň 2019**

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Kateřina PAVLÍČKOVÁ**  
Osobní číslo: **R14M0166P**  
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**  
Studijní obor: **Právo**  
Název tématu: **Trestné činy v letecké dopravě**  
Zadávací katedra: **Katedra trestního práva**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Charakteristika letecké dopravy
2. Důležité pojmy související s trestnými činy v letecké dopravě
3. Letecké nehody
4. Legislativa upravující trestné činy v letecké dopravě
5. Konkrétní vývoj leteckých nehod - na území ČSR/ČR, v Evropě a ve světě

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

- **CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.**
- **BÍNA, Ladislav et al. Provozování letecké dopravy a logistika. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. 314 s. ISBN 978-80-7204-855-7.**
- **BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. Bezpečnost v obchodní letecké dopravě. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.**
- **ČAPEK, Jan. Civilní letectví ve světle práva. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. 295 s. Knížnice letecké dopravy.**

Vedoucí diplomové práce:

**Doc. JUDr. Jan Chmelík, Ph.D.**

Katedra trestního práva

Datum zadání diplomové práce:

**9. března 2018**

Termín odevzdání diplomové práce:

**31. března 2019**



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.  
děkan



Doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.  
vedoucí katedry

V Plzni dne 21. září 2018

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

V Plzni dne 25. 3. 2019

*Pachelová*  
.....

Ráda bych touto cestou vyjádřila poděkování doc. JUDr. Janu Chmelíkovi, Ph.D.  
za jeho cenné rady a trpělivost při vedení mé diplomové práce.

## Obsah

Úvod .....	1
1. Charakteristika letecké dopravy.....	3
2. Letecká doprava a nezákonné činy .....	4
3. Důležité pojmy související s trestnými činy v letecké dopravě..	4
3.1 Trestný čin .....	5
3.2 Letecké právo.....	5
3.3 Civilní letectví .....	5
3.4 Vzdušný dopravní prostředek.....	6
3.5 Letadlo .....	6
3.6 Paluba vzdušného dopravního prostředku .....	6
3.7 Letecké pirátství.....	6
3.8 Katastrofa.....	7
4. Letecké nehody .....	8
4.1 Definice letecké nehody, incidentu a vážného incidentu .....	8
4.1.1 Letecká nehoda.....	8
4.1.2 Incident a vážný incident.....	9
4.2 Příčiny vzniku leteckých nehod.....	9
4.3 Dělení leteckých nehod .....	10
4.4 Vyšetřování leteckých nehod.....	11
4.5 Místo leteckých nehod a jeho ohledání .....	12
4.5.1 Místo letecké nehody .....	12
4.5.2 Ohledání místa letecké nehody .....	12
5. Procesní zvláštnosti vyšetřování/dokazování trestných činů v dopravě .....	15
5.1 K dokazování obecně.....	15

5.2	Dokazování trestných činů v dopravě .....	15
5.2.1	Znalecké posudky a odborná vyjádření.....	15
5.2.2	Ohledání .....	16
5.2.3	Pitva a exhumace.....	16
5.2.4	Vyšetřovací pokus .....	16
5.2.5	Rekonstrukce .....	16
5.2.6	Rekognice .....	17
5.2.7	Prověrka na místě .....	17
6.	Legislativa upravující trestné činy v letecké dopravě.....	17
6.1	Mezinárodní prameny práva.....	18
6.1.1	Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva) .....	18
6.1.2	Úmluva o volném moři (Ženevská úmluva) .....	18
6.1.3	Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokijská úmluva) .....	19
6.1.4	Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva) .....	19
6.1.5	Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montrealská úmluva) .....	20
6.1.6	Evropská úmluva o potlačování terorismu.....	21
6.1.7	Úmluva o značkování plastických tržavin pro účely detekce.....	21
6.1.8	Mezinárodní úmluva o potlačování teroristických bombových útoků.....	22
6.1.9	Mezinárodní úmluva o potlačování financování terorismu .....	22
6.1.10	Úmluva Rady Evropy o prevenci terorismu.....	23

6.1.11 Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol doplňující tuto Úmluvu (Pekingská úmluva a protokol) .....	24
6.2 Unijní prameny práva .....	24
6.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady.....	24
6.2.1.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 .....	25
6.2.1.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 .....	25
6.2.2 Nařízení Komise.....	26
6.2.2.1 Nařízení Komise (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008...	26
6.2.2.2 Další významná nařízení.....	26
6.2.2.3 Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy...	27
6.2.2.4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti .....	27



6.2.2.5	Prováděcí nařízení.....	27
6.2.3	Směrnice Evropského parlamentu a Rady .....	28
6.2.3.1	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/681 ze dne 27. dubna 2016 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti .....	28
6.2.3.2	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/541 ze dne 15. března 2017 o boji proti terorismu, kterou se nahrazuje rámcové rozhodnutí Rady 2002/475/SVV a mění rozhodnutí Rady 2005/671/SVV .....	28
6.3	Národní prameny práva .....	29
6.3.1	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů .....	29
6.3.1.1	Část osmá zákona o civilním letectví – ochrana civilního letectví před protiprávními činy .....	30
6.3.1.2	Sankce dle zákona o civilním letectví .....	31
6.3.2	Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů....	32
6.3.3	Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník .....	32
6.3.3.1	Teroristický útok (§ 311).....	33
6.3.3.1.1	Scénář Renegade .....	34
6.3.3.2	K § 290, § 291 a §292:.....	36

6.3.3.2.1	Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou (§ 290).....	37
6.3.3.2.2	Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla (§ 291).....	38
6.3.3.2.2.1	Judikát týkající se přečinu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla.....	38
6.3.3.2.3	Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny (§ 292).....	40
6.3.3.3	Násilné překročení státní hranice (§ 339).....	41
6.3.3.4	Výtržnictví (§ 358).....	42
6.3.3.5	Ublížení na zdraví (§ 146).....	43
6.3.3.6	Obecné ohrožení (§ 272).....	44
6.3.3.7	Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273).....	45
6.3.3.8	Porušení předpisů o mezinárodních letech (§ 343)..	45
6.3.4	Předpis L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy.....	46
6.3.5	Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy NBP.....	46
7.	Konkrétní vývoj leteckých nehod - na území ČSR/ČR, v Evropě a ve světě .....	47
7.1	Svět .....	47
7.1.1	Únosy letadel.....	47
7.1.1.1	Únos letadla v Peru .....	47
7.1.1.2	První sabotáž letadla za letu .....	48
7.1.1.3	Únosy v Karibiku.....	48
7.1.1.4	Situace na Blízkém východě.....	49

7.1.1.4.1	Únos letadla El-Al.....	49
7.1.1.4.2	Odplata za El-Al.....	49
7.1.1.5	Pět únosů v Jordánsku.....	50
7.1.1.5.1	Let El-Al číslo 219 .....	50
7.1.1.5.2	Let TWA číslo 741 .....	50
7.1.1.5.3	Swissair, let 100 .....	51
7.1.1.5.4	Pan Am, let 93 .....	51
7.1.1.5.5	BOAC let 775.....	51
7.1.1.6	Další vlna únosů.....	52
7.1.2	Bombové útoky .....	53
7.1.2.1	Bomba na palubě .....	53
7.1.2.2	Kanadský zločin.....	54
7.1.2.3	Let Air India číslo 182.....	54
7.1.2.4	Let Pan Am číslo 103.....	55
7.1.2.5	11. září 2001 – útok na WTC.....	56
7.1.2.5.1	Let 11 společnosti American Airlines.....	57
7.1.2.5.2	Let 175 společnosti United Airlines.....	57
7.1.2.5.3	Let 77 American Airlines .....	57
7.1.2.5.4	Let 93 United Airlines .....	57
7.1.2.6	Bombové útoky ve Spojeném království.....	58
7.1.2.7	Let společnosti Daaloo Airlines.....	58
7.2	ČSR.....	59
7.2.1	Nehody dopravních letadel v letech 1918-1939.....	59
7.2.2	Nehody dopravních letadel v letech 1945 – 1992.....	59
7.2.2.1	Nehoda Iljušina IL – 18, OK – OAC, ze dne 30. 7. 1966.....	60
7.2.2.2	Nehoda DC-9 ze dne 26. 1. 1972.....	60

7.2.3	Protiprávní činy v civilním letectví v ČSR .....	60
7.2.3.1	První únos .....	60
7.2.3.2	Protiprávní činy v letech 1945 – 1992 .....	61
7.2.3.2.1	Útěk do Mnichova .....	61
7.2.3.2.2	Únos tří dakot .....	62
7.2.3.2.3	Letadlo v rukou „špiónů“ .....	63
7.2.3.2.4	Únos poslední dakoty .....	64
7.2.3.2.5	Únos letadla mladistvými .....	64
7.2.3.2.6	Střelba na palubě .....	64
7.2.3.2.7	Nejtragičtější únos .....	65
7.2.3.2.8	Únos s výbušninou .....	65
7.2.3.2.9	Únos do západního Německa .....	67
7.2.3.2.10	První a poslední únos v demokratickém Československu .....	68
7.2.4	Protiprávní činy v civilním letectví v ČR .....	68
	Závěr .....	69
	Přílohy .....	70
	Resumé .....	71
	Seznam zdrojů .....	72

## Seznam použitých zkratk

ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
EU	Evropská unie
ATS	Letové provozní služby
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
NGA	National Governmental Authority
IZS	Integrovaný záchranný systém
PNR	Jmenná evidence cestujících
EUROPOL	Evropský policejní úřad
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost v letectví

## Úvod

„Vzduch je naše moře“.<sup>1</sup> Přesně to jsem si uvědomila, když jsem začala v roce 2016 pracovat na Letišti Václava Havla Praha jako asistentka odbavení cestujících. Letectví mě natolik uchvátilo, že jsem dokonce při studiu na právnické fakultě začala vykonávat povolání palubní průvodčí (letušky). Volba mé diplomové práce tudíž byla jasná.

Cílem diplomové práce bude podat výklad o trestných činech v letecké dopravě. Ačkoli letecká doprava je považována za nejbezpečnější druh dopravy ve světě a k nehodám dochází pouze výjimečně, přesto však v historii letectví došlo k mnoha nehodám, o kterých bude pojednáno z hlediska práva v diplomové práci.

Práce se zabývá vymezením charakteristiky letecké dopravy, vztahu letecké dopravy a nezákonných činů, důležitými pojmy souvisejícími s trestnými činy v letecké dopravě, příčinami vzniku leteckých nehod, definicemi letecké nehody vůbec, dělením leteckých nehod, vyšetřováním leteckých nehod a místem a ohledáním leteckých nehod. V souvislosti s tím jsou také uvedeny procesní zvláštnosti vyšetřování/dokazování trestných činů v dopravě.

Důležitým bodem je legislativa zabývající se trestnými činy v letecké dopravě, a to jak legislativa na úrovni mezinárodní, tak i na úrovni evropské a lokální (české).

V práci bude také nastíněn konkrétní vývoj leteckých nehod vzniklých na území Československa/ČR, v Evropě i ve světě a z toho pramenící právní důsledky.

V diplomové práci je použita převážně metoda analýzy dotčených právních předpisů, odborných článků, judikatury, komentářů a dalších zdrojů v práci uvedených. Dále je také využita historická metoda, kdy je podán přehled vývoje leteckých nehod v zahraničí i u nás, a to jak v Československu, tak i v ČR. V souvislosti se zpracováním práce je také použita komparativní metoda, kdy je srovnáváno, jaký vliv měla politická situace v dané zemi na páchaní trestných

---

<sup>1</sup> Tomáš Garrigue Masaryk

činů v letecké dopravě. V neposlední řadě syntetickou metodou jsou shrnuty poznatky při zpracování diplomové práce.

## 1. Charakteristika letecké dopravy

Jak mnohé statistiky dokládají, letecká doprava je považována za jednu z nejbezpečnějších druhů doprav. Každoročně je letadly transportováno mnoho cestujících. Jedná se o relativně levnou, rychlou a efektivní přepravu z místa na místo určení.

Leteckou dopravu zajišťují letadla, která musí být registrována v určité konkrétní zemi a musí jim být přidělena jejich registrační značka. „Tato značka sestává u motorových letadel ze značky státní příslušnosti (OK) a ze značky rejstříkové, deklarující zapsání v leteckém rejstříku a musí být vždy na letadle vyznačena.“<sup>2</sup> V České republice se letadla registrují u Úřadu pro civilní letectví (dále jen ÚCL).

„Česká republika navazuje v civilním letectví na úspěšnou tradici předválečného období, kdy civilní letectví a letecká doprava byly na úrovni plně srovnatelné s vyspělými evropskými státy. V důsledku objektivních podmínek úroveň civilního letectví citelně poklesla ve vztahu k jiným státům v poválečném období, zejména ve dvou posledních desetiletích bývalého režimu. Zatímco ještě v roce 1965 bylo Československo ve statistikách Mezinárodní organizace pro civilní letectví v mezinárodní pravidelné letecké dopravě na 29. místě, kleslo na 60. místo v roce 1989.“<sup>3</sup>

Nicméně je nutno říci, že vzhledem k rozmachu nízkonákladových leteckých společností a poklesu cen letenek se letecká doprava rok co rok rapidně rozrůstá.

---

<sup>2</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 430

<sup>3</sup> Vláda: Důvodová zpráva k zákonu 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



## 2. Letecká doprava a nezákonné činy

„Případy nezákonných činů ohrožujících bezpečnost letů civilních letadel se vyskytly záhy po vzniku civilního letectví.“<sup>4</sup> Prvotním zdrojem takových činů bylo poškozování letecké techniky a dalších zařízení. Únosy dopravních letadel za účelem vynutit si určité požadavky (letecké pirátství) se začaly vyskytovat až o něco později, zejména v 60. letech 20. století. V 70. letech pak nastává rozmach terorismu samotného, kdy se jedná zejména o terorismus politický (řešení politických problémů únosem letadel).<sup>5</sup> Terorismus samotný pak vrcholí teroristickými útoky za použití letadel z 11. září 2001, o čemž je více pojednáno v práci níže.

„Podíváme-li se do statistik Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), můžeme zjistit, že při protiprávních činech zpravidla neumírá velké množství osob, jedná se většinou o jednotky, maximálně desítky osob za rok.“<sup>6</sup> V letech 1990-2011 tak byli dle ICAO nejčastějšími trestnými činy v letecké dopravě únosy nebo pokusy o únos, útoky na zařízení, útoky za letu a sabotáže. „Při všech těchto útocích zemřelo téměř 4,5 tisíce osob, další 4 tisíce byly zraněny. Nejvíce mrtvých a zraněných mají na svědomí útoky z 11. září 2001.“<sup>7</sup>

Nepochybně všechny tyto útoky na leteckou dopravu neblaze ovlivňují vnímání letecké dopravy očima cestujících a také provoz leteckých služeb.

## 3. Důležité pojmy související s trestnými činy v letecké dopravě

V této kapitole budou definovány důležité pojmy týkající se letecké dopravy.

---

<sup>4</sup> ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9, str. 99

<sup>5</sup> BÍNA, Ladislav et al. *Provozování letecké dopravy a logistika*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. 314 s. ISBN 978-80-7204-855-7, str. 210

<sup>6</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 7

<sup>7</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 10

### 3.1 Trestný čin

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“<sup>8</sup> Aby se jednalo o trestný čin, je nezbytné, aby vykazoval znaky skutkové podstaty trestného činu, kterými jsou subjekt tr. činu, subjektivní stránka tr. činu, objekt tr. činu a objektivní stránka tr. činu. Přitom zásada subsidiarity trestní represe stanoví, „že trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní důsledky s ní spojené lze uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu“<sup>9</sup>. Tresty dle trestního práva jsou ukládány tedy až jako ultima ratio.

### 3.2 Letecké právo

Letecké právo je soubor právních norem upravujících právní vztahy v oblasti civilního letectví.<sup>10</sup> Letecké právo můžeme dělit na vnitrostátní, mezinárodní a unijní.

### 3.3 Civilní letectví

„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.“<sup>11</sup> Civilní letectví se dělí na všeobecné letectví a komerční letectví.

---

<sup>8</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 13

<sup>9</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 12 odst. 2

<sup>10</sup> ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9, str. 9 - 10

<sup>11</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1

### 3.4 Vzdušný dopravní prostředek

„Vzdušnými dopravními prostředky jsou ovladatelná tělesa schopná se přemísťovat vzduchem – tedy prostorem nad zemským povrchem – a přepravovat určité předměty a lidi. Nejvýznamnějšími z nich jsou letadla. Patří mezi ně však i vzducholodě a balony.“<sup>12</sup> Vzdušné dopravní prostředky se pohybují ve vzdušném prostoru, což je „prostor, který se nachází nad povrchem určitého státu a je součástí státního území“<sup>13</sup>.

### 3.5 Letadlo

„Letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.“<sup>14</sup> Jedná se tedy o stroj, který je schopný letu. Letadlo je zařízení schopné převážet osoby i náklad.

### 3.6 Paluba vzdušného dopravního prostředku

„Palubou vzdušného dopravního prostředku jsou všechna jeho místa, v nichž se mohou pohybovat lidé a na něž lze umísťovat přepravované předměty, a to jak před uzavřením vnějších dveří a vzletem, tak během letu a po přistání a otevření vnějších dveří.“<sup>15</sup>

### 3.7 Letecké pirátství

„Letecké pirátství je neoficiální, běžně používané označení protiprávního zmocnění se letadla, popř. jiného podobného činu proti bezpečnosti civilní letecké dopravy.“<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2408

<sup>13</sup> ONDŘEJ, Jan, Josef MRÁZEK a Oto KUNZ. *Základy mezinárodního práva veřejného*. V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckova skripta. 288 s. ISBN 978-80-7400-487-2, str. 155

<sup>14</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 2

<sup>15</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2408

<sup>16</sup> ŠTURMA, Pavel, ŠÁMAL, Pavel. *Letecké pirátství*. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009

### 3.8 Katastrofa

Důležitým pojmem je nepochybně pojem katastrofa. „Za katastrofu je obvykle pokládána mimořádná událost, při které bylo postiženo cca 50 osob bez rozdílu následku nebo újmy, tj. bez rozdílu kolik lidí zahynulo, kolik bylo těžce či lehce zraněno, v určitém správním celku.“<sup>17</sup> Katastrofa se člení na jednotlivé skupiny, kterými jsou:

1. „hromadná neštěstí, která mají kvantitativně daleko menší dopad na člověka a společnost než katastrofa,
2. nehoda se používá při označení postiženého menšího počtu lidí,
3. mimořádná událost je stav, při němž náhle dojde k akumulaci, úbytku nebo uvolnění určitých hodnot, energie nebo sil, které působí škodlivě a ničivě na obyvatelstvo, jeho majetek, životní prostředí, případně na společenské vztahy a ekonomickou, materiální a kultovní rovnováhu,
4. havárie je mimořádná událost vzniklá v souvislosti s provozem technických zařízení a budov nebo výrobou, zpracováním, skladováním, užitím a přepravou nebezpečných látek,
5. katastrofa je náhle vzniklá mimořádná událost velkého rozsahu, kdy řešení situace může být úspěšné jen tehdy, uplatní-li se koordinovaný postup záchranných složek pod řízením zpravidla správních úřadů a obcí,
6. kritický stav – jde o právní stav vyhlášený zákonem stanovenými orgány na určitém území k řešení krizové situace v přímé závislosti na jejím charakteru a rozsahu,
7. nouzový stav je situace, ve které jsou ve značné míře ohroženy životy a zdraví občanů, majetkové hodnoty, vnitřní bezpečnost a pořádek.“<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 502

<sup>18</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 502

## 4. Letecké nehody

### 4.1 Definice letecké nehody, incidentu a vážného incidentu

#### 4.1.1 Letecká nehoda

„Leteckou nehodou je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od okamžiku nastoupení kterékoliv osoby do letadla za účelem letu do okamžiku vystoupení kterékoliv osoby, a při které

- a) došlo ke smrtelnému nebo těžkému zranění kterékoliv osoby následkem
- přítomnosti v letadle,
  - přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně části, která se od letadla oddělila, nebo,
  - přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem,

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo z přirozených příčin, nebo bylo způsobeno samotným zraněným nebo jinou osobou, nebo jestliže zraněným byla osoba ukrývající se mimo prostory obvykle dostupné cestujícím nebo posádce letadla,

- b) bylo letadlo zničeno nebo poškozeno tak, že byla nepříznivě ovlivněna pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a uvedené si vyžaduje větší opravu nebo výměnu zničených nebo poškozených částí, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jeho krytu nebo příslušenství, nebo došlo-li k poškození okrajových částí křídel, vrtulí, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů nebo k malým vrypům do potahu letadla nebo k jeho proražení, nebo
- c) letadlo je nezvěstné nebo je na nepřístupném místě.<sup>19</sup>

Leteckou nehodou může tedy být např. srážka letadel na zemi, srážka letadel za letu, srážka letadla a vozidla aj.

---

<sup>19</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 436

### 4.1.2 Incident a vážný incident

Dle předpisu L 13 rozlišujeme kromě letecké nehody také incident a vážný incident.

Incident je „událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu. Jedná se o chybnou činnost osob nebo nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu, jeho řízení a zabezpečování, jejíž důsledky však zpravidla nevyžadují předčasné ukončení letu nebo provádění nestandardních (nouzových) postupů. Incidentsy v letovém provozu se rozdělují podle příčin na: letové, technické, v řízení letového provozu, v zabezpečovací technice a jiné. Mezi příčiny incidentů se zahrnují i nepředvídané přírodní jevy (výboje statické elektřiny, střety s ptáky apod.), pokud neohrožily bezpečnost letu do té míry, že byly hodnoceny jako vážný incident nebo letecká nehoda.“<sup>20</sup>

Vážný incident je „incident, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost letecké nehody, jenž je spojený s provozem letadla a který se, v případě pilotovaného letadla, stal mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo který se, v případě bezpilotního letadla, stal mezi dobou, kdy letadlo je připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta.“<sup>21</sup> Vážným incidentem tak dle předpisu L 13 může být např. přerušovaný vzlet na uzavřené nebo obsazené dráze, hrubá chyba v technice pilotáže při vzletu nebo stoupání, událost, při které musí posádka nouzově použít kyslík, vyjetí za dráhu, porušení konstrukce letadla aj.

## 4.2 Příčiny vzniku leteckých nehod

Letecká doprava je dle statistik považována za nejbezpečnější druh dopravy. „Pravděpodobnost letecké nehody u pravidelné dopravy je jedna ku třem miliónům.“<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Předpis L 13 o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, Ministerstvo dopravy ČR, Hlava 1 - definice

<sup>21</sup> Předpis L 13 o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, Ministerstvo dopravy ČR, Hlava 1 – definice

<sup>22</sup> CHLEBEK, Jiří. *Snižování nehodovosti v provozu letounů všeobecného letectví ČR: Decreasing the number of aircraft accidents in general aviation of the Czech Republic*. [Brno: VUTIUM,

I přesto že letecké nehody jsou spíše jevem výjimečným, občas se letecké nehody vyskytnou. „Příčiny leteckých nehod jsou jednak subjektivního charakteru (např. selhání lidského činitele ať již pochybení posádky letadla nebo pozemního personálu, úmyslné zavinění třetích osob např. případy únosů letadel, vydírání, uložení bomby na palubě letadla apod.), jednak objektivního charakteru např. technické závady a přírodní vlivy (turbulence, krupobití, námraza, střet s ptáky, úder blesku) apod.“<sup>23</sup> Samotný let se uskutečňuje v určitých fázích. Těmi jsou vzlet, let, přiblížení, přistání a pojiždění letadla. Letecké nehody se stávají nejčastěji v tzv. kritických fázích letu. Za tyto fáze považujeme vzlet, přiblížení a přistání. „Z odborného šetření příčin vzniku leteckých nehod byly vyspecifikovány čtyři typické a nejzávažnější dílčí faktory z celkově 80 indikovaných, které ovlivnily vznik letecké nehody:

- selhání lidského činitele,
- technická příčina,
- nepříznivé počasí během jednotlivých fází letu,
- teroristický útok.

Uvedené údaje konstatovala a potvrdila celosvětová konference ICAO, která zdůraznila, že více než 82 % leteckých nehod je zaviněno lidským faktorem.“<sup>24</sup>

Nicméně pokud již k nějaké letecké nehodě dojde, většinou je způsobená více faktory. V tomto případě je nejdůležitější určit hlavní příčinu nehody, aby se předcházelo vzniku dalších leteckých nehod.

### 4.3 Dělení leteckých nehod

Letecké nehody mohou být členěny podle různých faktorů. Podle podílu lidského faktoru na letecké nehodě dělíme letecké nehody na ty, které

---

2005]. 25 s. Vědecké spisy Vysokého učení technického v Brně. PhD Thesis, sv. 291. ISBN 80-214-2840-6, str. 5, údaj z roku 2005

<sup>23</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 427

<sup>24</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Letecké nehody*. Praha: Vydavatelství Themis, 2007. 156 s. ISBN 80-7312-033-4, str. 26

jsou zaviněné lidským činitelem, a na ty způsobené nezávisle na lidském činiteli.<sup>25</sup>

K letecké nehodě pak může dojít na základě chybného jednání posádky letadla, pozemního personálu nebo jiného subjektu. „Jiným typem členění leteckých nehod je dělení podle samotné nehodové události a to na: srážku letadel ve vzduchu, náraz letadla na pevnou překážku za letu, zřícení letadla, exploze letadla, nouzové přistání letadla, vybočení letadla z dráhy a další.“<sup>26</sup> Podle příčin vzniku leteckých nehod můžeme dělit letecké nehody na objektivní a subjektivní, o čemž však již bylo pojednáno v práci výše.

#### 4.4 Vyšetřování leteckých nehod

K vyšetřování leteckých nehod je příslušný Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN), který se při své činnosti řídí evropskými předpisy<sup>27</sup>, zákonem o civilním letectví a dále také předpisem L-13 o odborném zjišťování příčin leteckých nehod. „ÚZPLN shromažďuje a analyzuje informace o leteckých nehodách a incidentech, určuje jejich příčiny a vypracovává závěry a bezpečnostní doporučení k jejich předcházení.“<sup>28</sup> Příslušný k šetření letecké nehody je ten stát, na jehož území k nehodě došlo. Jednotlivá vyšetřování se liší podle druhu nehody, a to na postup při velké letecké nehodě, při letecké nehodě malého letadla a na postup při incidentu. Konkrétním vyšetřováním se pak zabývá Komise ÚZPLN, kterou tvoří předseda, inspektoři a popř. další specialisté. „O každé letecké nehodě nebo incidentu, jejichž příčiny ÚZPLN zjišťoval, musí inspektor bez zbytečného odkladu zpracovat zprávu, která musí obsahovat bezpečnostní doporučení, je-li to vhodné. Tyto zprávy se pak předávají Ministerstvu dopravy, ÚCL a

---

<sup>25</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 445

<sup>26</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 445

<sup>27</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES; Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007; 2012/780/: Rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2012 o přístupových právech k evropské centrální evidenci bezpečnostních doporučení a odpovědí na ně zřízené podle čl. 18 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES

<sup>28</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 466



osobám, které by mohly mít prospěch z jejich závěrů s ohledem na bezpečnost civilního letectví.“<sup>29</sup> Nezpochybnitelnou roli při vyšetřování leteckých nehod má i Ústav soudního lékařství Ústřední vojenské nemocnice v Praze, který má na starost ohledání těl zemřelých a provádí jejich následné pitvy, dále také Policie ČR a další složky IZS. Na rozdíl od ÚZPLN cílem policie není určit příčinu letecké nehody, ale odhalit to, jestli byl spáchán trestný čin, a pokud byl, tak správně identifikovat jeho pachatele.

## **4.5 Místo leteckých nehod a jeho ohledání**

### **4.5.1 Místo letecké nehody**

Pokud dojde k letecké nehodě, prvně je nejdůležitější přesně lokalizovat místo takovéto nehody. „Místo činu můžeme rozlišovat v širším a užším slova smyslu, kde za místo činu v širším slova smyslu považujeme soubor všech míst vztahujících se k letecké nehodě a v užším slova smyslu chápeme místem činu místo dopadu letadla, jeho části nebo trosek na zem, kterých může být větší počet.“<sup>30</sup> „Dále je třeba podle možnosti zjistit celkový rozsah nehody, tj. místo, kde došlo k prvnímu kontaktu havarovaného letadla s terénem, místa dopadu všech trosek, obětí, předmětů, a dalších stop kontaktu letadla s terénem a přírodními i umělými překážkami.“<sup>31</sup> Nicméně může také nastat situace, kdy je letadlo nezvěstné, tzn. nelze určit přesné místo letecké nehody. V této situaci je do služby povolána letecká pátrací a záchranná služba, kterou řídí Ministerstvo dopravy. Pátrání po troskách letadla upravuje Předpis L-12 Pátrání a záchrana v civilním letectví. Důležitá je také fotodokumentace místa nehody a svědectví svědků, která mohou pomoci k objasnění příčiny vzniku letecké nehody.

### **4.5.2 Ohledání místa letecké nehody**

Pro ohledání místa nehody je důležité vytvořit několik pracovních týmů a mezi ně rozdělit jednotlivé úkoly. „Zpravidla jsou ustaveny:

---

<sup>29</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 455

<sup>30</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 466

<sup>31</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 462

- a) skupina pro ohledání místa nehody (skupin může být více; v tom případě se jim přidělí k ohledání jednotlivé úseky místa činu),
- b) skupina pro ohledání trosk letadla,
- c) skupina pro ohledání a identifikaci obětí nehody
- d) skupina pro ohledání přepravovaného nákladu (např. pošty, včetně zavazadel cestujících),
- e) skupina provádějící výslechy svědků (obvykle se rozdělí na skupinu pro výslechy svědků z místa nehody, cestujících a posádky, kteří nehodu přežili, a na skupinu, vyslychající pracovníky ŘLP a osoby, podílející se na přípravě a zabezpečení letu atd.)
- f) skupina pro operativně pátrací činnost.<sup>32</sup>

Tyto skupiny se skládají zejména z policejních orgánů, kriminalistických techniků, soudních lékařů a dalších specialistů. Výsledná činnost pracovních týmů je pak zaznamenána v závěrečných protokolech.

Vlastní ohledání místa letecké nehody se skládá z několika stádií, a to „stadium přípravy ohledání, stadium orientačního ohledání a stadium podrobného (detailního) a speciálního ohledání.“<sup>33</sup> Stadium přípravy ohledání „spočívá v analýze dosud shromážděných poznatků o dané události“<sup>34</sup> a k zajištění potřebných pracovních pomůcek tak, aby se mohlo přejít k orientačnímu ohledání. „Orientační ohledání místa letecké nehody, označované také jako obhlídka místa činu, slouží k vytvoření ucelené představy o okolnostech, za kterých k inkriminované události došlo, cestou bezprostředního a přímého pozorování a hodnocení materiální situace, která vede k zjištění a označení všech stop a změn v terénu (např. polámané stromy nebo porost, stopy nárazu a jiné změny povrchu terénu, poškozené nadzemní stavby, poškozené stožáry a vedení rozvodů elektrické

<sup>32</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 467

<sup>33</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 475

<sup>34</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 475

energie aj.).<sup>35</sup> Na konec přichází na řadu stadium detailního ohledání, které by mělo vést k závěrečným dedukcím a charakterizovat příčinu vzniku letecké nehody. Posléze je vydán protokol o ohledání místa letecké nehody<sup>36</sup>, který obsahuje:

1. „poznávací značku a stát, typ letadla, provozovatele,
2. datum, čas a místo havárie,
3. popis události s následky,
4. provozně technické doklady letadla (soupis),
5. stručný popis poškození letadla, poškození pohonných jednotek,
6. detailní popis místa nehody a trosk,
7. informace o letadle – výrobní číslo, typ, kým vyrobeno, rok výroby, majitel,
8. informace o členech posádky a cestujících a jejich zranění
9. doklady o zápisu letadla v rejstříku (pod jakým číslem), o osvědčení letové způsobilosti (vydáno pod jakým číslem, kým vydáno, datum, poslední vyznačení platnosti, počet nalétaných hodin
10. stav ovladačů a přístrojů v kabině letadla – horní panel, ovládací panely jednotlivých systémů, ovladače klapek, vypínače, palubní deska kapitána, deska II. pilota, střední pult, panel mechanika, pomocný panel,
11. radionavigační a spojové prostředky, vyjmenování, komunikační kmitočty, radar,
12. meteorologickou situaci – směr a síla větru, stálost, dohlednost, teplota (další informace zajistí meteorologická služba),
13. letové zapisovače a další prostředky.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 475

<sup>36</sup> K tomu také Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR, sp. zn. 1 Tz 28/1972

<sup>37</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 479

## 5. Procesní zvláštnosti vyšetřování/dokazování trestných činů v dopravě

„I u trestných činů v dopravě platí všechny základní zásady trestního řízení.“<sup>38</sup> Konkrétně lze uvést zásadu presumpce nevinny, zásadu legality, zásadu materiální pravdy, zásadu přiměřenosti či zásadu volného hodnocení důkazů<sup>39</sup>.

### 5.1 K dokazování obecně

Dokazování je nepochybně důležitou součástí trestního řízení, neboť umožňuje zjistit skutkový stav soudem tak, aby mohl být naplněn účel trestního řízení. „Dokazováním v tr. právu procesním se rozumí zákonem či jiným pr. předpisem upravený (důkazní právo) postup orgánů činných v tr. řízení, jehož úkolem je umožnit těmto orgánům poznání skutečností důležitých pro jejich rozhodnutí, tedy vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést, získané poznatky procesně zajistit a zhodnotit.“<sup>40</sup> Orgány činné v trestním řízení postupují tak, aby byl zjištěn skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.<sup>41</sup>

### 5.2 Dokazování trestných činů v dopravě

#### 5.2.1 Znalecké posudky a odborná vyjádření

Jako důkaz spáchání trestného činu v dopravě mohou sloužit znalecké posudky a odborná vyjádření. Zdali má být vypracován znalecký posudek či odborné vyjádření, záleží na míře složitosti posuzovaného případu.

---

<sup>38</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 84

<sup>39</sup> K zásadě volného hodnocení důkazů Nález Ústavního soudu ze dne 10. 7. 2001, sp. zn. III. ÚS 77/01

<sup>40</sup> PŮRY, František. *Dokazování v trestním řízení*. In: HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009

<sup>41</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), § 2 odst. 5

### 5.2.2 Ohledání

Dalším důkazním prostředkem může být ohledání. Předmětem ohledání může být jednak osoba a jednak i určitá věc.<sup>42</sup> V souvislosti s leteckou dopravou je důležité ohledání místa letecké nehody, o kterém bylo pojednáno v práci již výše.

### 5.2.3 Pitva a exhumace

Dále můžeme zmínit pitvu a exhumaci mrtvoly, což je specifický druh ohledání a forma znalecké činnosti<sup>43</sup>. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR – Pls 3/1978 stanovilo, že pokud je podezření, že smrt člověka vznikla v souvislosti s trestným činem, je nutné provést prohlídku a následnou pitvu mrtvoly.

### 5.2.4 Vyšetřovací pokus

V úvahu by také připadal vyšetřovací pokus (experiment). „Vyšetřovací pokus se koná, mají-li být pozorováním v uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti zjištěné v trestním řízení, popřípadě zjištěny nové skutečnosti důležité pro trestní řízení.“<sup>44</sup> Nicméně vyšetřovacího pokusu se užije až v krajním případě, nepostačí-li jiné prostředky k objasnění věci.<sup>45</sup> O vyšetřovacím pokusu je nutno sepsat protokol.<sup>46</sup> Vyšetřovacím pokusem by tak mohl být pokus konaný na palubě letadla na zemi v souvislosti se zkoumáním, jak dané protiprávní jednání podezřelého bylo uskutečněno a jaké mělo např. vliv na následný pád letadla.

### 5.2.5 Rekonstrukce

„Rekonstrukce se koná, má-li být obnovením situace a okolnosti, za kterých byl trestný čin spáchán nebo které k němu mají podstatný vztah, prověřena výpověď podezřelého, obviněného, spoluobviněného,

<sup>42</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 110

<sup>43</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 111

<sup>44</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), § 104c odst. 1, také Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 1. 1998, sp. zn. 2 Tzn 108/97

<sup>45</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 115

<sup>46</sup> K tomu také Rozsudek Okresního soudu v Kolíně ze dne 13. 3. 1989, sp. zn. 1 Tz 4/89

poškozeného nebo svědka, jestliže jiné důkazy provedené v trestním řízení nepostačují k objasnění věci.<sup>47</sup> Osoba účastníci se rekonstrukce nesmí být nucena se rekonstrukce účastnit. V průběhu rekonstrukce se může konat i vyšetřovací pokus či prověrka na místě. Stejně jako u vyšetřovacího pokusu i o rekonstrukci je nutné vyhotovit protokol. Příkladem by tak mohla být stejná situace jako u vyšetřovacího pokusu, nicméně musela by být přítomna osoba uvedená viz výše.

### **5.2.6 Rekognice**

„Rekognice se koná, je-li pro trestní řízení důležité, aby podezřelý, obviněný nebo svědek znovu poznal osobu nebo věc a určil tím jejich totožnost. K provádění rekognice se vždy přibere alespoň jedna osoba, která není na věci zúčastněna.“<sup>48</sup> V souvislosti s trestným činem v letecké dopravě by se mohlo jednat o situaci, kdy svědek by měl identifikovat např. pachatele, který do letadla umístil bombu, a viděl ho pohybovat se v prázdném letadle.

### **5.2.7 Prověrka na místě**

„Prověrka na místě se koná, je-li zapotřebí za osobní přítomnosti podezřelého, obviněného nebo svědka doplnit nebo upřesnit údaje důležité pro trestní řízení, které se vztahují k určitému místu.“<sup>49</sup> Příkladem by mohla být situace, kdy obviněný umístil do klimatizace v letadle jedovatou látku, a je potřeba, aby pro účely trestního řízení předvedl v letadle stejného typu, jak danou látku a kde do klimatizace umístil, popř. jak ji přenesl přes bezpečnostní kontrolu na letišti.

## **6. Legislativa upravující trestné činy v letecké dopravě**

V této kapitole se budu zabývat legislativou upravující oblast civilního letectví, a to zejména s ohledem na trestné činy v letecké dopravě. Jedná se jak o prameny práva mezinárodní, tak unijní i národní.

---

<sup>47</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), § 104d odst. 1

<sup>48</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), § 104b odst. 1

<sup>49</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), § 104e odst. 1

## 6.1 Mezinárodní prameny práva

Národní právní úprava je ovlivňována jednak prameny práva mezinárodního, tak prameny práva unijního. V oblasti civilního letectví považujeme za mezinárodní prameny práva zejména různé druhy úmluv.

### 6.1.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva)

Úmluva o mezinárodním civilním letectví neboli Chicagská úmluva byla podepsána v roce 1944 v Chicagu. Ve Sbírce zákonů ji nalezneme pod číslem 147/1947 Sb. Tato úmluva v nejdůležitějších právních otázkách vychází z Pařížské úmluvy z roku 1919. Za dobu své platnosti se úmluva nikterak výrazně neměnila, co se měnilo, jsou však přílohy této úmluvy (Annexy). „V článku 1 úmluvy je zakotven jeden ze základních principů, který má značný význam i pro řešení mimořádných situací a protiprávních činů v civilním letectví, a sice že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím. To znamená, že civilní letadlo není možné chápat jako „pohyblivé území“ státu registrace nebo provozovatele letadla a na každé letadlo se vztahují zákony státu, nad jehož územím přelétá nebo v němž přistane.“<sup>50</sup> Na základě této úmluvy vznikla také mezinárodní organizace ICAO zabývající se rozvojem letectví a prosazováním ustanovení této úmluvy.

### 6.1.2 Úmluva o volném moři (Ženevská úmluva)

Za první právní akt mezinárodního práva týkající se nezákonných činů v civilním letectví považujeme ženevskou Úmluvu o volném moři z roku 1958. „Úmluva definuje pirátství jako protiprávní akt násilí, zadržení nebo jakýkoliv loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letounu namířené:

---

<sup>50</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 171

- a) na volném moři proti jiné lodi nebo letounu nebo proti osobám či majetku na jejich palubě,
- b) proti lodi, letounu, osobám nebo majetku v místě nepodléhajícím jurisdikci žádného státu.<sup>51</sup>

### **6.1.3 Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokijská úmluva)**

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla byla podepsána v Tokiu v roce 1963. V našem právním řádu byla vyhlášena pod číslem 102/1984 Sb. V této úmluvě poprvé najdeme definici pojmu protiprávní zmocnění se letadla: „Užije-li kterákoliv osoba na palubě letadla za letu protiprávně násilí nebo hrozby násilí k zasahování do provozu letadla, zmocnění se letadla nebo jiného protiprávního výkonu kontroly nad letadlem za letu nebo hrozí-li spácháním takového činu, učiní smluvní státy všechna potřebná opatření, aby kontrola nad letadlem byla navrácena oprávněnému veliteli letadla nebo aby mu tato kontrola zůstala zachována.“<sup>52</sup> Dle této úmluvy se však protiprávní zmocnění se letadla ještě nepovažuje za trestný čin.

### **6.1.4 Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva)**

Další významnou úmluvou v oblasti ochrany letecké dopravy před protiprávními činy je Haagská úmluva. Tato úmluva navázala na úmluvu Tokijskou a již označila protiprávní zmocnění se letadla za trestný čin. Byla přijata v roce 1970 a ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod číslem 96/1974 Sb. Protiprávní zmocnění se letadla je v úmluvě pak definováno následovně: „Kterákoliv osoba, která na palubě letadla během letu:

- a) protiprávně, za použití násilí nebo hrozby násilím nebo jakékoliv jiné formy zastrašování, se zmocní tohoto letadla nebo vykonává nad ním kontrolu nebo se pokusí o jakýkoliv takový čin, nebo

---

<sup>51</sup> Vyhláška č. 92/1964 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o volném moři, čl. 15 bod 1

<sup>52</sup> Vyhláška č. 102/1984 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, čl. 11 bod 1



b) je spolupachatelem osoby, která páchá nebo se pokusí spáchat takový čin, spáchá trestný čin.<sup>53</sup>

Úmluva může být použita pouze tehdy, pokud „místo startu nebo místo skutečného přistání letadla, na jehož palubě k trestnému činu došlo, se nachází mimo území státu, v němž je toto letadlo registrováno; není rozhodující, zda letadlo podniká mezinárodní nebo vnitrostátní let“<sup>54</sup>.

Zajímavě řešená je v úmluvě otázka jurisdikce. „Při koncipování Haagské úmluvy bylo dohodnuto zavedení třístupňového uplatnění jurisdikce, tedy jurisdikce státu registrace letadla, jurisdikce státu prvního přistání uneseného letadla a státu, v němž má provozovatel letadla své hlavní působiště nebo trvalé bydliště.“<sup>55</sup> V úmluvě bylo také stanoveno, že spáchané zločiny mají být trestány nejpřísnějšími tresty. Tato úmluva byla přijata jako reakce na zvyšující se počet únosů letadel v 60. letech.

### **6.1.5 Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montrealská úmluva)**

Montrealská úmluva byla podepsána v Montrealu roku 1971 a ve Sbírce zákonů vyhlášena pod číslem 16/1974 Sb. „Podle této úmluvy se trestného činu ohrožující bezpečnost civilního letectví dopustí osoba, která nezákonně a úmyslně:

a) spáchá násilný čin proti osobě na palubě letadla za letu, jestliže tento čin může ohrozit bezpečnost tohoto letadla; nebo

b) zničí letadlo v provozu nebo způsobí škodu takovému letadlu, která ho učiní neschopným letu, nebo která může ohrozit jeho bezpečnost za letu; nebo

c) umístí nebo dá umístit v letadle v provozu, jakýmkoliv způsobem, zařízení nebo předmět,<sup>56</sup> který může zničit toto letadlo nebo

---

<sup>53</sup> Vyhláška č. 96/1974 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, čl. 1

<sup>54</sup> Vyhláška č. 96/1974 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, čl. 3 bod 3

<sup>55</sup> KELLER, Ladislav a KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2012. 215 s. ISBN 978-80-87567-11-1, str. 15

<sup>56</sup> Pozn. plastické nebo časované bomby, granáty a jiná zařízení sloužící k explozi

způsobit na něm škodu, která je učiní neschopným letu nebo způsobí na něm škodu, jež může ohrozit jeho bezpečnost za letu; nebo

d) zničí nebo poškodí zařízení sloužící řízení leteckého provozu nebo zasahuje do jejich provozu, jestliže kterýkoli takový čin může ohrozit bezpečnost letadel za letu; nebo

e) sdělí informaci, o které ví, že není pravdivá, čímž ohrozí bezpečnost letadla za letu.<sup>57</sup>

Na rozdíl od Haagské úmluvy Montrealská úmluva již považuje za pachatele trestného činu i toho, kdo se nenacházel na palubě letadla, nicméně svým jednáním ohrozil bezpečnost letu. V roce 1988 byl také k Montrealské úmluvě přijat dodatkový Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, který u nás vstoupil v platnost v roce 1990 pod číslem 138/2002 Sb. m. s. „Protokol rozšířil působnost Montrealské úmluvy i na teroristické činy spáchané na mezinárodních letištích.“<sup>58</sup>

### **6.1.6 Evropská úmluva o potlačování terorismu**

Evropská úmluva o potlačování terorismu byla sjednána ve Štrasburku v roce 1977 jako úmluva Rady Evropy. Ve Sbírce zákonů ji nalezneme jako Sdělení č. 552/1992 Sb., o sjednání Evropské úmluvy o potlačování terorismu. ČSFR ji podepsala v roce 1992. Kromě jiného se např. zabývá otázkou extradice pachatelů trestných činů.

### **6.1.7 Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce**

„Tato úmluva byla přijata v roce 1991 s cílem omezení používání neznačkových plastických trhavin a zavedení jejich povinného chemického značení.“<sup>59</sup> Vznikla jako reakce na bombový útok proti letadlu společnosti Pan American World Airways nad skotským městem Lockerbie v roce 1988. Na této lince byla odpálena plastická trhavina semtex, která byla vyrobena v Československu. Na základě této letecké

---

<sup>57</sup> Vyhláška č. 16/1974 Sb., o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, čl. 1 bod 1

<sup>58</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I.* Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). 386 s. ISBN 978-80-7552-133-0, str. 247

<sup>59</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě.* Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 129

katastrofy bylo stanoveno, že „všechny zásoby neoznačených trhavin musí být během tří let zničeny, znehodnoceny nebo spotřebovány, pokud nejsou v držení policie nebo armády.“<sup>60</sup> V souvislosti s touto úmluvou byla také zřízena Mezinárodní technická komise pro trhavinu.

### **6.1.8 Mezinárodní úmluva o potlačování teroristických bombových útoků**

Mezinárodní úmluva o potlačování teroristických bombových útoků byla přijata v New Yorku 15. prosince 1997. Česká republika ji pak následně ratifikovala v roce 1998. „Trestného činu ve smyslu této úmluvy se dopustí kterákoli osoba, jestliže protiprávně a úmyslně sestrojí, umístí, vypustí nebo odpálí výbušninu nebo jiné nebezpečné zařízení ve veřejných prostorách, do veřejných prostor nebo proti veřejným prostorám, na území státu nebo vládního zařízení, do systému veřejné dopravy nebo zařízení infrastruktury s úmyslem způsobit smrt nebo vážné zranění, nebo s úmyslem způsobit rozsáhlé škody na příslušném místě, zařízení nebo systému, kde takové škody mají za následek či je pravděpodobné, že by měly za následek značné ekonomické ztráty.“<sup>61</sup> Tato úmluva také zakotvuje zásadu *aut dedere aut iudicare* („vydat nebo soudit“), pokud tedy pachatel nebude vydán k trestnímu stíhání do ciziny, musí ho daný stát stíhat sám.<sup>62</sup>

### **6.1.9 Mezinárodní úmluva o potlačování financování terorismu**

Úmluva byla přijata na základě rezoluce Valného shromáždění OSN č. 54/109 v roce 1999 v New Yorku. Česká republika pak úmluvu podepsala v září 2000. Účelem této úmluvy je sankcionovat financování teroristických útoků.<sup>63</sup> „Jakákoliv osoba spáchá trestný čin ve smyslu této

---

<sup>60</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 175

<sup>61</sup> Úmluva č. 80/2001 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přijetí Mezinárodní úmluvy o potlačování teroristických bombových útoků, čl. 2 bod 1

<sup>62</sup> BÍLKOVÁ, Veronika. *Vybrané právní otázky prevence a represe chemického terorismu*. Trestněprávní revue. 2005, č. 5, s. 123 - 129

<sup>63</sup> K tomu Rozsudek Soudu prvního stupně (druhého rozšířeného senátu) ze dne 21. září 2005. - Ahmed Ali Yusuf a Al Barakaat International Foundation proti Radě Evropské unie a Komisi Evropských společenství. - Společná zahraniční a bezpečnostní politika - Omezující opatření namířená proti osobám a subjektům spojeným s Usámou bin Ládinem, sítí Al-Kajdá a Talibanem - Pravomoc Společenství - Zmrazení prostředků - Základní práva - Ius cogens - Soudní přezkum - Žaloba na neplatnost. - Věc T-306/01, 62001TJ0306; Rozsudek Soudu prvního stupně (druhého rozšířeného senátu) ze dne 21. září 2005. - Yassin Abdullah Kadi proti Radě Evropské unie

Úmluvy, jestliže tato osoba jakýmkoliv prostředky, přímo nebo nepřímo, protiprávně a úmyslně poskytne nebo shromáždí finanční prostředky se záměrem, aby byly použity, nebo s vědomím, že mají být použity, ať už plně nebo zčásti, za účelem uskutečnění činu, který představuje trestný čin spadající do rozsahu jedné ze smluv uvedených v příloze a definovaný v takové smlouvě, nebo jakéhokoliv jiného činu, jehož provedením je zamýšleno způsobit smrt nebo vážné tělesné zranění civilní osobě nebo jakékoliv jiné osobě nehrající aktivní úlohu v nepřátelských akcích za situace ozbrojeného konfliktu, je-li účelem takového činu, ať už v důsledku jeho povahy nebo kontextu, zastrašit obyvatelstvo nebo přinutit vládu nebo mezinárodní organizaci, aby uskutečnila nebo se zdržela uskutečnění jakéhokoliv činu.“<sup>64</sup> Protiprávním jednáním je dle této úmluvy také pokus o tento trestný čin, spolupachatelství a organizátorství. Tato úmluva byla promítnuta do národního práva vydáním zákona č. 253/2008 Sb., o některých opatřeních proti legalizaci výnosů z trestné činnosti a financování terorismu.

#### **6.1.10 Úmluva Rady Evropy o prevenci terorismu**

Tato úmluva byla přijata ve Varšavě v roce 2005. Česká republika ji podepsala jako poslední členský stát Rady Evropy, a to až v listopadu 2016. „Účelem této Úmluvy je zvýšit úsilí stran při prevenci terorismu a jeho negativních dopadů na plné požívání lidských práv, především práva na život, jak přijímáním opatření na vnitrostátní úrovni, tak prostřednictvím mezinárodní spolupráce s náležitým ohledem na existující platné mnohostranné nebo dvoustranné smlouvy či dohody mezi smluvními stranami.“<sup>65</sup> Konkrétně se úmluva zabývá činy veřejného podněcování ke spáchání teroristického trestného činu, náboru teroristů a výcviku k terorismu. Přičemž trestné je i organizování, účastenství a

---

Komisi Evropských společenství. - Společná zahraniční a bezpečnostní politika - Omezující opatření namířená proti osobám a subjektům spojeným s Usámou bin Ládinem, sítí Al-Kajdá a Talibanem - Právomoc Společenství - Zmrazení prostředků - Základní práva - Ius cogens - Soudní přezkum - Žaloba na neplatnost. - Věc T-315/01, 62001TJ0315

<sup>64</sup> Úmluva č. 18/2006 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Mezinárodní úmluvě o potlačování financování terorismu, čl. 2 bod 1

<sup>65</sup> Sdělení č. 72/2017 Sb. m. s., Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Rady Evropy o prevenci terorismu, čl. 2

pomoc ke spáchání těchto trestných činů. Úmluva také hovoří o trestní odpovědnosti právnických osob za tyto činy.

#### **6.1.11 Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol doplňující tuto Úmluvu (Pekingská úmluva a protokol)**

Tato úmluva vznikla jako reakce na nové hrozby ohrožující bezpečnost letecké dopravy, a to zejména v souvislosti s bombovými útoky na tzv. Dvojčata 11. září 2001. Pekingská úmluva byla přijata v rámci konference konané v Pekingu v roce 2010. Jejím přijetím došlo ke změnám v Montrealské a taky Haagské úmluvě, „zejména se jednalo o použití civilního letadla jako zbraně, použití civilního letadla k protiprávnímu rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek a použití takových látek při útoku na civilní letadlo.“<sup>66</sup> Česká republika podepsala Pekingskou úmluvu a Pekingský protokol až v roce 2011 v Montrealu.

## **6.2 Unijní prameny práva**

Potřeba vydávání nových evropských předpisů nastala zejména po 11. září 2001, kdy došlo k teroristickému útoku na tzv. Dvojčata v New Yorku. V souvislosti s tím byla vydávána nařízení a rozhodnutí orgánů Evropské unie, a to konkrétně nařízení Evropského parlamentu a Rady, nařízení Komise a rozhodnutí Komise.

### **6.2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady**

Nařízení je součástí sekundárního práva EU. Jedná se o právní akt, který je přímo účinný a závazný pro všechny státy EU. Členské státy jsou povinny se jim řídit, a to ve všech jeho částech. Nařízení mají přednost před národními předpisy.

---

<sup>66</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 175

### **6.2.1.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002**

Účelem tohoto nařízení je ochrana osob a zboží v rámci EU. Tento účel má být naplněn „stanovením společných pravidel pro ochranu civilního letectví s cílem předcházet protiprávním činům proti civilním letadlům, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a cestujících.“<sup>67</sup> „Nařízení se vztahuje na letiště sloužící civilnímu letectví, na provozovatele poskytující

služby na těchto letištích, na subjekty dodávající zboží nebo poskytující služby na tato letiště nebo jejich prostřednictvím.“<sup>68</sup>

Součástí nařízení jsou dvě přílohy, které se zabývají bezpečností letišť, letadel, cestujících, zapsaných i kabinových zavazadel, nákladu a pošty a dále také kontrolou kvality bezpečnostních opatření. S ohledem na bezpečnost posádek letadel a bezpečnost letu samotného byl také zaveden zákaz vstupu do kabiny posádky letadla, vyjma oprávněných osob, zákaz přepravovat zbraně na palubě aj.

### **6.2.1.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91**

Toto nařízení nahradilo Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, na základě něhož vznikla Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA). „Hlavním cílem

<sup>67</sup> Úřad pro civilní letectví [online]. ÚCL: ©2019 [cit. 2019-02-24]. Dostupné na: <http://www.caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-300-2008>

<sup>68</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 180

tohoto nařízení je dosažení a udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii.<sup>69</sup>

## **6.2.2 Nařízení Komise**

### **6.2.2.1 Nařízení Komise (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008**

Nařízení upravuje povolené metody detekční kontroly, a to jak pro osoby, tak i zboží. Vymezuje předměty, které jsou zakázány vnášet do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště nebo do letadel, stanovuje povolené metody kontroly vozidel a bezpečnostních prohlídek letadel aj.

### **6.2.2.2 Další významná nařízení**

**Nařízení Komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy;**

**Nařízení Komise (EU) č. 720/2011 ze dne 22. července 2011, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy, pokud jde o postupné zavádění detekčních kontrol kapalin, aerosolů a gelů na letištích EU;**

**Nařízení Komise (EU) č. 1141/2011 ze dne 10. listopadu 2011, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy, pokud jde o používání bezpečnostních skenerů na letištích EU;**

---

<sup>69</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, čl. 1 bod 1

**Nařízení Komise (EU) č. 245/2013 ze dne 19. března 2013, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, pokud jde o detekční kontroly kapalin, aerosolů a gelů na letištích EU.**

Tato nařízení se zabývají zejména kontrolou kapalin, gelů a aerosolů v souvislosti s jejich vnášením do vyhrazených bezpečnostních prostor a na palubu letadel.

**6.2.2.3 Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy**

Tímto nařízením se stanovují postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

**6.2.2.4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti**

Tímto nařízením se ruší Nařízení Komise (EU) č. 185/2010. Nařízení ve své příloze upravuje zejména oblast detekčních kontrol, kontrol vozidel, charakterizuje zakázané předměty, bezpečnostní prohlídku letadel, ochranu letadel, ochranu zavazadel aj.

**6.2.2.5 Prováděcí nařízení**

**Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2426 ze dne 18. prosince 2015, kterým se mění nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o třetí země uznané jako země uplatňující bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy;**

**Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/815 ze dne 12. května 2017, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení některých specifických opatření na ochranu letectví před protiprávními činy;**



**Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/55 ze dne 9. ledna 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o doplnění Singapurské republiky ke třetím zemím uznaným jako země uplatňující bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy.**

Výše zmíněná nařízení mění Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015. Konkrétně se mění jeho příloha a to v tom smyslu, že Kanada, Černá Hora a Singapurská republika uplatňují jako třetí země bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

### **6.2.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady**

#### **6.2.3.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/681 ze dne 27. dubna 2016 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti**

Účelem této směrnice je zajistit bezpečnost v civilním letectví. To má být zajištěno prostřednictvím předávání jmenné evidence cestujících (PNR) leteckými dopravci, kteří provozují lety mimo EU. Tyto údaje se mají pak následně předávat mezi členskými státy a Europolem. Oproti nařízení musí být směrnice zapracována do národní legislativy.

#### **6.2.3.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/541 ze dne 15. března 2017 o boji proti terorismu, kterou se nahrazuje rámcové rozhodnutí Rady 2002/475/SVV a mění rozhodnutí Rady 2005/671/SVV**

Tato směrnice byla podepsána v březnu 2017 ve Štrasburku. „Směrnice stanoví minimální pravidla pro definici trestných činů a trestních sankcí v oblasti teroristických trestných činů, trestných činů spojených s teroristickou skupinou a trestných činů

spojených s teroristickými činnostmi, jakož i opatření na ochranu a podporu obětí terorismu a na pomoc obětem terorismu.<sup>70</sup>

### 6.3 Národní prameny práva

Co se týče letectví a jeho vztahu k protiprávním činům, v České republice existuje mnoho pramenů práva, které tuto oblast upravují. Právní řád umožňuje různorodé uložení sankcí pachatelům, kteří ohrozili bezpečnost civilního letectví. Může se jednat jednak o pokuty za přestupky nebo jiné správní delikty, ale také uložení trestů odnětí svobody za společensky více škodlivé činy, např. za teroristický čin. Vůbec prvním platným zákonem v Československu upravujícím civilní letectví byl letecký zákon z roku 1925 (zákon č. 172/1925 Sb.).

#### 6.3.1 Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Základním pramenem práva v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy je nepochybně zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. „Zákon obecně upravuje podmínky provozování letišť, leteckých staveb, leteckých činností, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a podmínky výkonu státní správy včetně sankcí za porušení zákona.“<sup>71</sup> Konkrétně ochrana civilního letectví před protiprávními činy se nachází v části VIII. zákona. „Pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví se zřizuje správní úřad Úřad pro civilní letectví se sídlem v Praze (dále jen „Úřad“). Úřad je podřízen Ministerstvu dopravy.“<sup>72</sup> Tento úřad nahrazuje Státní leteckou inspekci. Zákon o civilním letectví se vztahuje pouze na civilní letectví, pokud není stanoveno jinak.

<sup>70</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/541 ze dne 15. března 2017 o boji proti terorismu, kterou se nahrazuje rámcové rozhodnutí Rady 2002/475/SVV a mění rozhodnutí Rady 2005/671/SVV, čl. 1

<sup>71</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 185

<sup>72</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 1

### 6.3.1.1 Část osmá zákona o civilním letectví – ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Jak již bylo zmíněno výše, úkoly v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy plní Úřad pro civilní letectví. „Úřad vydává a aktualizuje národní programy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy<sup>73</sup> nebo podle rozhodnutí mezinárodní organizace vydaného na základě mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu. Národní programy obsahují popis způsobu zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy.“<sup>74</sup>

Podmínkou každého pro vstup do vyhrazeného bezpečnostního prostoru je spolehlivost. Ta se skládá ze dvou složek, a to z bezúhonnosti a důvěryhodnosti. Bezúhonnou osobou je „fyzická osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s výkonem činnosti leteckého personálu, provozováním letiště, poskytováním leteckých služeb nebo provozováním leteckých činností, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena.“<sup>75</sup> Důvěryhodná osoba je „fyzická osoba, u které nelze v souvislosti s jejím vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru spatřovat specifické riziko. Specifickým rizikem je důvodné podezření, že dosavadní chování fyzické osoby, její pracovní nebo společenské styky významně nasvědčují tomu, že by mohla vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu.“<sup>76</sup> Spolehlivost osvědčuje Úřad, a pokud se fyzická osoba osvědčí jako spolehlivá, je jí vydán doklad o spolehlivosti s dobou platnosti 5 let.

Aby vůbec mohlo být letiště provozováno, je nutné mít schválený bezpečnostní program letiště. Tento program schvaluje Úřad

<sup>73</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002

<sup>74</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 85a odst. 1

<sup>75</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 85f odst. 1

<sup>76</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 85f odst. 2

a to za situace, kdy program zajistí dostatečnou ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Dále musí být letiště rozděleno na jednotlivé sekce, a to podle bezpečnostních opatření zde uplatňovaných. Je nutné zajistit jednak kontrolu cestujících a jejich zavazadel – kabinových i zapsaných, ale také kontrolu nákladu a poštovních zásilek. „Zjistí-li provozovatel letiště nebo letecký dopravce, že civilní letectví je bezprostředně ohroženo zvláště závažným protiprávním činem, bezodkladně přijme na dobu nezbytně nutnou mimořádná opatření, např. přísnější způsob provádění kontrol.“<sup>77</sup>

Pokud se má člověk stát zaměstnancem v civilním letectví, musí absolvovat odbornou přípravu týkající se ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Tato příprava je zakončena zkouškou, o které je vydán písemný doklad.

### 6.3.1.2 Sankce dle zákona o civilním letectví

Sankce upravuje část devátá státní správa a přestupky v civilním letectví, konkrétně hlava III přestupky zákona o civilním letectví. Přestupky na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy definuje § 92a. Za přestupek je pak možno považovat takové jednání, „kdy si osoba vstupující do míst sloužících k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy nepočíná s náležitou obezřetností“<sup>78</sup>. Dalším přestupkem je situace, když by „cestující vnesl na palubu letadla nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště věc, jejíž vnesení je zakázáno“<sup>79</sup>, nebo kouření a požívání vlastního alkoholu na palubě letadla aj. Pravomoc projednávat přestupky má v těchto případech Úřad pro civilní letectví nebo Ministerstvo dopravy.

<sup>77</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). 386 s. ISBN 978-80-7552-133-0, str. 261

<sup>78</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 92a odst. 1 písm.

a

<sup>79</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 92a odst. 2 písm. b

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

„Vyhláška upřesňuje náležitosti bezpečnostních programů zpracovávaných provozovateli letišť, leteckými dopravci a dalšími subjekty působícími v civilním letectví, dále stanoví způsob provádění bezpečnostní kontroly, ověřování odborné způsobilosti pracovníků bezpečnostní kontroly, technické způsobilosti bezpečnostních zařízení, náležitosti letištních identifikačních průkazů, provádění bezpečnostních kontrol vozidel při vjezdu do neveřejných prostorů letiště a detaily provádění ověřování spolehlivosti.“<sup>80</sup>

### **6.3.3 Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník**

Trestní zákoník z roku 2009 nahradil původní trestní zákon z roku 1961. Nicméně sekce protiprávních činů v civilním letectví oproti původní úpravě z roku 1961 se výrazně nezměnila. V civilním letectví trestní zákoník vymezuje zejména následující společensky škodlivá jednání:

- ◆ § 311 teroristický útok
- ◆ § 290 získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou
- ◆ § 291 ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla
- ◆ § 292 zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny
- ◆ § 339 násilné překročení státní hranice
- ◆ § 358 výtržnictví
- ◆ § 146 ublížení na zdraví
- ◆ § 272 obecné ohrožení

---

<sup>80</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 185

- ◆ § 273 obecné ohrožení z nedbalosti
- ◆ § 343 porušení předpisů o mezinárodních letech

### 6.3.3.1 Teroristický útok (§ 311)

„Hrozba teroristického útoku je v současnosti reálným nebezpečím (zejména po útoku na věže WTC v New Yorku 11. září 2001), které se stalo nedílnou součástí dění ve světě a je tak dalším fenoménem ohrožujícím stabilitu rovnováhy mezi existencí lidstva a jeho dalším vývojem a přírodními podmínkami pro existenci života v harmonickém prostředí.“<sup>81</sup> Teroristický útok jako jeden z nejzávažnějších trestných činů v oblasti civilního letectví je v zákoně definován následovně: „Kdo v úmyslu poškodit ústavní zřízení nebo obranyschopnost České republiky, narušit nebo zničit základní politickou, hospodářskou nebo sociální strukturu České republiky nebo mezinárodní organizace, závažným způsobem zastrašit obyvatelstvo nebo protiprávně přinutit vládu nebo jiný orgán veřejné moci nebo mezinárodní organizaci, aby něco konala, opominula nebo trpěla, zničí nebo poškodí ve větší míře veřejné zařízení, dopravní nebo telekomunikační systém, včetně informačního systému, pevnou plošinu na pevninské mělčině, energetické, vodárenské, zdravotnické nebo jiné důležité zařízení, veřejné prostranství nebo majetek s cílem ohrozit tím lidské životy, bezpečnost uvedeného zařízení, systému nebo prostranství anebo vydat majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, nebo se zmocní letadla, lodi nebo jiného prostředku osobní či nákladní dopravy nebo nad ním vykonává kontrolu, anebo zničí nebo vážně poškodí navigační zařízení nebo ve větším rozsahu zasahuje do jeho provozu nebo sdělí důležitou nepravdivou informaci, čímž ohrozí život nebo zdraví lidí, bezpečnost takového dopravního prostředku anebo vydá majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, nebo vydá cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že způsobí požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo

---

<sup>81</sup> VONDRUŠKA, František. § 311 Teroristický útok. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo takové nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na pět až patnáct let, popřípadě vedle tohoto trestu též propadnutím majetku. Stejným způsobem bude potrestán ten, kdo takovým jednáním vyhrožuje, kdo k takovému jednání veřejně podněcuje, nebo kdo takové jednání, teroristu nebo člena teroristické skupiny finančně, materiálně nebo jinak podporuje.<sup>82</sup> Zmocněním se letadla se rozumí „získat ho do své moci, fakticky ho převzít, přímo ovládat, což může uskutečnit jedna osoba i více osob“<sup>83</sup>. Trestný čin teroristického útoku je zvláště závažný zločin, a proto je trestná i jeho příprava. Pachatelem trestného činu teroristického útoku může být fyzická i právnická osoba. Trestný čin teroristického útoku je ustanovení speciální ve vztahu k §§ 272, 273, 290, 291 a 292.

#### 6.3.3.1.1 Scénář Renegade

V souvislosti s trestným činem teroristického útoku a zejména po 11. září 2001 vyvstala zajímavá právní problematika nejen ve Spolkové republice Německo. Německé ministerstvo vnitra připravilo novelu zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru, kde bylo zakotveno ustanovení opravňující ministra obrany, aby dal rozkaz k sestřelení letadla, které je uneseno teroristy a které ho má být použito jako zbraně proti lidem na zemi (tzv. scénář Renegade).<sup>84</sup> Proti tomuto ustanovení byla následně podána ústavní stížnost, ve které stěžovatelé shledávali rozpor daného ustanovení s lidskou důstojností a právem na život. Protože pokud je letadlo s nevinnými cestujícími uneseno, v případě sestřelení by se na ně pohlíželo jako na součást zbraně v rukou teroristů a tím by došlo k porušení práva na život zakotvené ve smlouvách o lidských právech.

---

<sup>82</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 311

<sup>83</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2531

<sup>84</sup> BÍLKOVÁ, Veronika, GŘIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue. 2008, č. 11, s. 328-335

Na základě výše uvedeného se tedy Spolkový ústavní soud zabýval otázkou, zda je ústavní sestřelit civilní letadlo s cestujícími, které je uneseno teroristy. Spolkový ústavní soud shledal neústavnost ustanovení ve dvou bodech, jednak v tom, že porušuje dělbu pravomocí mezi federací a státem, a jednak v porušení práva na život a práva na lidskou důstojnost.<sup>85</sup> O sestřelení letadla by se muselo rozhodovat ve velmi krátké době a pod extrémním tlakem a informace, zda je letadlo uneseno teroristy či nikoliv, popř. jaké hrozí nebezpečí, je v dané situaci velmi těžké odhadovat. „Oproti tomu spolkový ministr vnitra Otto Schilly při ústním jednání před ústavním soudem zákon obhajoval s tím, že sestřelení uneseného letadla bude povoleno jen v tom případě, že život cestujících je již stejně ztracen a použití protivzdušné obrany má zabránit smrti dalších lidí na zemi.“<sup>86</sup> Nicméně těžko odhadovat, do jaké míry jsou více ohroženi lidé na zemi, např. v případě, že by cílem útoku teroristů byla jaderná elektrárna, nebo cestující nacházející se na palubě letadla. Ve výsledku bylo rozhodnutím Spolkového ústavního soudu předmětné problematické ustanovení zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru zrušeno, a to z důvodu protiústavnosti.<sup>87</sup>

Ke scénáři Renegade česká vláda vydala Usnesení vlády ze dne 10. října 2001 č. 1044, kterým vzala vláda na vědomí informaci o použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku. „Obecný postup při vychýlení podezřelého letadla z trasy je stanovený tak, že nejprve vystartují stíhací letouny Armády České republiky a pokusí se letoun identifikovat a navázat s ním spojení. Pokud nereaguje, pokusí se ho přinutit k přistání. Poslední a krajní variantou by bylo rozhodnutí "národní autority" NGA o použití zbraní. Osoba, resp. osoby určené jako NGA oprávněné k vydání rozhodnutí o zákroku proti civilnímu letadlu použitému jako nástroj teroristického útoku je ministr obrany, který může být zastoupen pouze v nepřítomnosti nebo momentální

---

<sup>85</sup> BÍLKOVÁ, Veronika, GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue. 2008, č. 11, s. 328-335

<sup>86</sup> BÍLKOVÁ, Veronika, GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue. 2008, č. 11, s. 328-335

<sup>87</sup> Rozsudek SRN: BVerfG (Spolkový ústavní soud) ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05



nedosažitelnosti náměstkem ministra obrany nebo náčelníkem Generálního štábu AČR.<sup>88</sup>

Co se týče odpovědnosti za sestřelení letadla, obecně je dle mezinárodního práva sestřelení letadla protiprávní. Právní řád České republiky institut sestřelení letadla nezná. Vychází se tedy z mezinárodních smluv, a to konkrétně z čl. 3 písm. d) a čl. 3 bis písm. a). V čl. 3 písm. d) Chicagské úmluvy je stanoveno, že smluvní státy „vydávající předpisy pro svá státní letadla, budou náležitě dbáti bezpečnosti létání civilních letadel“. Důležitější je pak čl. 3 bis písm. a) Chicagské úmluvy, který říká, že „každý stát je povinen zdržet se použití zbraní proti civilním letadlům za letu a v případě zadržení letadla nesmí být ohroženy životy osob na palubě a bezpečnost letadel“. Nicméně byť je samo o sobě sestřelení letadla unesené teroristy nelegální, v případě, že by již k sestřelení letadla došlo, přicházel by v úvahu institut krajní nouze, čímž by se pachatel zbavil odpovědnosti za nedovolené jednání, kterého se dopustil. Nezbyvá však doufat, že ke scénáři Renegade nikdy nedojde.

### 6.3.3.2 K § 290, § 291 a §292:

„Trestné činy postihují případy tzv. leteckého pirátství. Do trestního práva promítají závazky, které pro ČR vplynuly z mezinárodních úmluv k zabránění únosu letadel a zamezení činů, které mohou ohrozit bezpečnost osob, letadel, majetku – Tokijské, Haagské a Montrealské (vyhlášky č. 102/1984 Sb., č. 96/1974 Sb., č. 16/1974 Sb.).“<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup> *Ministerstvo obrany* [online]. Ministerstvo obrany, odbor komunikace a propagace, 2011 [cit. 2019-03-09]. Dostupné na: [http://www.mocr.army.cz/images/id\\_15001\\_16000/15635/025\\_ukonceni\\_letu\\_letadla\\_110413.doc](http://www.mocr.army.cz/images/id_15001_16000/15635/025_ukonceni_letu_letadla_110413.doc)

<sup>89</sup> JELÍNEK, Jiří. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. 7. vydání. Praha: Leges, 2017. Glosátor. 1312 s. ISBN 978-80-7502-230-1, str. 439

### 6.3.3.2.1 Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou (§ 290)

„Kdo na palubě vzdušného dopravního prostředku v úmyslu získat nebo vykonávat kontrolu nad tímto vzdušným dopravním prostředkem užije proti jinému násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí, vyhrožuje jinému usmrcením, ublížením na zdraví nebo způsobením škody velkého rozsahu, nebo zneužije bezbrannosti jiného, bude potrestán odnětím svobody na osm až patnáct let nebo propadnutím majetku. Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem, popřípadě vedle těchto trestů též propadnutím majetku bude pachatel potrestán, způsobí-li tímto činem těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt, nebo spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.“<sup>90</sup> Za trestnou se považuje také příprava, nepřekazení a neoznámení tohoto trestného činu. „Ustanovení § 290 poskytuje širší ochranu bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku před útokem této povahy, než vyžaduje Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel přijatá v roce 1970 v Haagu, která se vztahuje jen na zmocnění se vzdušného dopravního prostředku za letu.“<sup>91</sup> Toto ustanovení tedy dopadá na čin spáchaný na palubě letadla, tzn., pachatel se musí na palubě nacházet. „Tak například vyhrožováno může být vedoucímu představiteli státu tím, že bude usmrcen komplicem pachatele nacházejícího se na palubě letadla, pokud mu nebude umožněn volný odlet do vybrané destinace.“<sup>92</sup> Vzhledem k tomu, že se jedná o zvlášť závažný zločin, „osoba odsouzená pro trestný čin získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem podle § 290 může být podmíněně propuštěna až po výkonu dvou třetin uloženého trestu odnětí svobody“<sup>93</sup>. Trestně odpovědná za tento trestný čin může být pouze fyzická osoba.

<sup>90</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 290

<sup>91</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 2150 s. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2919, 2920

<sup>92</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2412

<sup>93</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 2150 s. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2924

### **6.3.3.2.2 Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla (§ 291)**

„Kdo sdělí nepravdivou informaci, která může ohrozit bezpečnost nebo provoz vzdušného dopravního prostředku za letu, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“<sup>94</sup> „Vzdušným dopravním prostředkem za letu se rozumí takový prostředek v kterékoli době od okamžiku, kdy všechny jeho vnější dveře jsou uzavřeny po nastoupení cestujících na palubu, až do okamžiku, kdy kterékoli z těchto dveří jsou otevřeny pro výstup. V případě vynuceného přistání je let považován za trvající až do doby, kdy příslušné orgány převezmou odpovědnost za vzdušný dopravní prostředek, jakož i za osoby a majetek na palubě.“<sup>95</sup> Jedná se o přečin, kdy k naplnění skutkové podstaty tohoto trestné činu stačí sdělení samotné nepravdivé informace, tzn., reálně nemusí dojít ke zkomplikování provozu dopravních prostředků. Příkladem tohoto trestného činu je oznámení o uložení bomby na palubě letadla.

#### **6.3.3.2.2.1 Judikát týkající se přečinu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla**

„Obviněný se přečinu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla podle § 291 tr. zákoníku dopustil jednáním spočívajícím v tom, že dne 28. 12. 2006, v průběhu letu civilního dopravního letadla Airbus A 321 společnosti Aeroflot – Ruské letecké linky, na pravidelné lince č. ... na trase M. – Ž. v prostoru nad V., po předchozí slovní rozepři a fyzické potyčce s členy posádky letadla sdělil, že u sebe má životu a zdraví nebezpečné věci, které mohou ohrozit bezpečnost letadla, letu, cestujících a posádky, toto sdělení bylo posádkou letadla vyhodnoceno jako krizová situace na palubě letadla, v důsledku čehož kapitán rozhodl o mimořádném přistání na letišti Praha – Ruzyně v České republice.

---

<sup>94</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 291

<sup>95</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 3632 s. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2925

Následnou prohlídkou obviněného a prostoru letadla bylo zjištěno, že tvrzení obviněného se nezakládalo na pravdě.<sup>96</sup>

Následující den po spáchání daného skutku bylo zahájeno trestní stíhání a obviněný byl vzat do vazby. Dva měsíce poté byl obviněný na základě složení peněžité záruky z vazby propuštěn na svobodu. Dále bylo rozhodnuto o předání obviněného k trestnímu stíhání do Ruské federace<sup>97</sup> a o přerušení trestního stíhání, nicméně obviněný se k transportu nedostavil. Na základě toho, že se obviněný k transportu nedostavil, bylo rozhodnuto o pokračování v trestním stíhání. Byl vydán Evropský zatýkací rozkaz a po zadržení obviněného ve Spojeném království byl eskortován zpět do České republiky a opětovně vzat do vazby. „Rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 13. 4. 2015, sp. zn. 49 T 12/2014, byl obviněný uznán vinným přečinem ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla podle § 291 tr. zákoníku, a byl podle tohoto zákonného ustanovení odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody na 30 měsíců, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku zařazen do věznice s dozorem.“<sup>98</sup> Proti tomuto rozsudku byla následně podána odvolání obviněného a státního zástupce, která byla usnesením Vrchního soudu zamítnuta.

Následně bylo obviněným podáno i dovolání k Nejvyššímu soudu. Jako dovolací důvod obviněný shledal svou nepřítomnost v době údajného spáchání trestného činu. Obviněný se nacházel ve stavu komplikované opilosti, což uvedli i znalci, nicméně „obviněný víceméně po celou dobu věděl, jak se chová a co dělá, s kým komunikuje a kde je“<sup>99</sup>. Obviněnému také nepřispělo to, že podobnou situaci už v minulosti vyvolal, „když se totiž již 1. 1. 2004 v Řecku v podnapilosti dostal před odletem do konfliktu s posádkou letadla letu do Ruské federace, na žádost kapitána letadla byl policií vyveden z letadla, a to odletělo bez něj“<sup>100</sup>. Tento fakt také vyvrací tvrzení

---

<sup>96</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

<sup>97</sup> K tomu Usnesení Ústavního soudu ze dne 9. 9. 2008, sp. zn. III. ÚS 1757/08; Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 18. března 2008 sp. zn. Nt 421/2007

<sup>98</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

<sup>99</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34, slova znalce

<sup>100</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

z obhajoby obviněného, že je pouze „nevinnou obětí bezdůvodné zvlé pracovníků leteckého personálu nebo posádky letadla“<sup>101</sup>.

„Již soud I. stupně dospěl k závěru, že obviněný jednal v nepřímém úmyslu, když sdělil nepravdivou informaci o tom, že na palubě letadla má nebezpečné věci, které jsou způsobitelné osoby v letadle a letadlo samotné ohrozit, věděl, že tato informace je nepravdivá, a byl tak srozuměn s tím, že tato informace je schopna vyvolat mimořádná opatření, v letecké dopravě nemůže být brána na lehkou váhu a je způsobitelná ohrozit bezpečnost a provoz letadla.“<sup>102</sup>

„Odvolací soud i na základě doplněného dokazování k tomu konstatoval, že podstatou výpovědí svědků je jejich shodné tvrzení, že obviněný pod vlivem alkoholu začal jednat agresivně, začal mít nemístné řeči a být agresivní do té míry i fyzicky, že let nemohl dále nerušeně pokračovat, když v inkriminovanou chvíli se posádka obávala nejhoršího – totiž únosu letadla či odpálení bomby. Toto zjištění podle odvolacího soudu postačuje pro právní kvalifikaci použitou soudem I. stupně a Nejvyšší soud se s názorem odvolacího soudu ztotožnil.“<sup>103</sup> Na základě výše uvedeného došlo tedy k odmítnutí dovolání obviněného.

### **6.3.3.2.3 Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny (§ 292)**

„Kdo za účelem zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny se takového dopravního prostředku zmocní nebo neoprávněně užije takového dopravního prostředku, který mu byl svěřen, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let nebo propadnutím majetku.“<sup>104</sup>

Za tento čin může být uložen i výjimečný trest, pokud je jím způsobena smrt nebo těžká újma na zdraví. Trestná je i příprava, nepřekazení a neoznámení tohoto činu. „V podstatě jde o speciální případ neoprávněného užívání cizí věci ve smyslu § 207.“<sup>105</sup>

<sup>101</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

<sup>102</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

<sup>103</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34

<sup>104</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 292

<sup>105</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 3632 s. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2927

„Zavlečením vzdušného dopravního prostředku do ciziny je míněno jakékoliv jeho dopravení mimo území státu – do ciziny – proti vůli jeho majitele anebo jeho oprávněného uživatele, to znamená jeho neoprávněným užitím nebo zmocněním se ho.“<sup>106</sup> „Zmocněním se vzdušného dopravního prostředku je míněno odejmutí z dispozice majitele, oprávněného držitele anebo faktického držitele, a to za situace, kdy si tak pachatel – ať už sám nebo společně s dalšími osobami – zjedná možnost s ním trvale nakládat podle své vůle.“<sup>107</sup> „Neoprávněným užitím svěřeného vzdušného dopravního prostředku se rozumí dispozice s ním v rozporu s vůlí jeho majitele po přechodnou dobu, a to pachatelem, jemuž byl odevzdán do faktické moci s tím, aby s ním určitým způsobem nakládal.“<sup>108</sup> Pachatelem tedy může být pouze osoba, které byl dopravní prostředek svěřen nebo která se zmocnila určitého vzdušného dopravního prostředku. Aby se jednalo o trestný čin zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, není podmínkou vznik škody, ublížení na zdraví nebo usmrcení někoho. Co se týče vztahu trestného činu zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny (§ 292) a trestného činu získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem (§ 290), tak trestný čin dle § 292 je subsidiárním ustanovením vůči § 290. Stejně tak jako u trestného činu získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, tak i u tohoto trestného činu může být osoba odsouzená za tento čin podmíněně propuštěna až po výkonu dvou třetin uloženého trestu odnětí svobody.

### 6.3.3.3 Násilné překročení státní hranice (§ 339)

Skutková podstata tohoto trestného činu spočívá v překročení státní hranice za použití násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí.

„Násilím se rozumí použití fyzické síly k překonání nebo zamezení již

---

<sup>106</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2424

<sup>107</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2425

<sup>108</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2425

kladeného nebo očekávaného odporu ze strany oběti.<sup>109</sup> Dle § 2 odst. 1 zákona č. 312/2001 Sb., o státních hranicích jsou státní hranice definovány následovně: „Státní hranice oddělují výsostné území České republiky od území sousedních států jak na zemském povrchu, tak svislým směrem ve vzdušném prostoru i pod zemským povrchem, v nadzemních i podzemních stavbách a zařízeních. Státní hranice jsou stanoveny mezinárodní smlouvou nebo ústavním zákonem.“<sup>110</sup> Za tento trestný čin může být pachatel potrestán odnětím svobody na jeden rok až pět let. Už pouhá příprava tohoto činu se považuje za trestnou. Pachatelem tohoto trestného činu může být pouze fyzická osoba.

#### 6.3.3.4 Výtržnictví (§ 358)

Výtržnictví je jednání cestujícího, při kterém dochází k použití násilí vůči ostatním cestujícím. „Kdo se dopustí veřejně nebo na místě veřejnosti přístupném hrubé neslušnosti nebo výtržnosti zejména tím, že napadne jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“<sup>111</sup> „Podmínka veřejnosti je v tomto případě splněna, neboť letiště či paluba letadla je místem veřejnosti přístupným, a to zejména v okamžiku, kdy je letadlo přístupné cestujícím, a dále je tato podmínka splněna tehdy, kdy k jednání dojde před více než dvěma osobami současně přítomnými (tzn. pachatel, poškozený a svědek).“<sup>112</sup> Trestně odpovědná za tento trestný čin může být pouze fyzická osoba.

Výtržnictví není čin na palubách letadel nikterak ojedinělý. Častokrát ať už z důvodu toho, že se hodně cestujících bojí létat, či na základě jiného důvodu se cestující před letem, popř. i během něj posilňují alkoholem. Vlivem něj se stávají agresivními, neukázněnými

---

<sup>109</sup> ZEZULOVÁ, Jana. § 339 Násilné překročení státní hranice. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

<sup>110</sup> Zákon č. 312/2001 Sb., o státních hranicích a o změně zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1

<sup>111</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 358

<sup>112</sup> KELLER, Ladislav a KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2012. 215 s. ISBN 978-80-87567-11-1, str. 17, 18

a nekontrolovatelnými. Nesččetněkrát došlo k napadení nejen posádek opilými cestujícími či k použití slovních urážek a nadávek vůči nim.

Takovéto chování může dokonce ohrozit bezpečnost letu samotného, a tudíž je neakceptovatelné. Vždyť i primárním úkolem samotné posádky je zachovat bezpečnost letu a v případě nouzové situace záchrana cestujících, což jí tento druh cestujících neusnadňuje. V krajním případě v souvislosti s těmito cestujícími a s bezpečností letu může dojít i k nouzovému přistání na jiném letišti, než je v cílové destinaci.

### 6.3.3.5 Ublížení na zdraví (§ 146)

V souvislosti s trestnými činy v letecké dopravě by také pachatel mohl spáchat trestný čin ublížení na zdraví. Tento trestný čin je v zákoně definován následovně: „Kdo jinému úmyslně ublíží na zdraví, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta“<sup>113</sup>. Jiná trestní sazba pro trest odnětí svobody je pak stanovena pro pachatele, pokud tímto činem způsobí těžkou újmu na zdraví, nebo dokonce pokud v důsledku tohoto činu způsobí smrt. Zvlášť přitěžující okolností je situace, kdy pachatel spáchá tento čin „na jiném pro jeho skutečnou nebo domnělou rasu, příslušnost k etnické skupině, národnost, politické přesvědčení, vyznání nebo proto, že je skutečně nebo domněle bez vyznání“<sup>114</sup>. O trestný čin ublížení na zdraví se nejedná, pokud se pachatel dopustí trestného činu obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 nebo trestného činu teroristického útoku podle § 311 odst. 1, tzn., tyto trestné činy jsou ve vztahu speciality k trestnému činu ublížení na zdraví.

Trestným činem ublížení na zdraví v letecké dopravě by tak mohlo být ozáření posádek letadel laserem, pokud by nastal reálný následek ve formě ublížení na zdraví popř. těžké újmy na zdraví. Zde na rozdíl od trestného činu obecného ohrožení by stačilo ublížení na zdraví jen jedné osoby, a to např. pilota dopravního letadla. Ublížení

---

<sup>113</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 146 odst. 1

<sup>114</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 146 odst. 2 písm. e



na zdraví vlivem laseru by mohlo spočívat ve ztrátě nebo podstatném oslabení funkce smyslového ústrojí.<sup>115</sup>

### 6.3.3.6 Obecné ohrožení (§ 272)

„Kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.“<sup>116</sup> „Jinými podobně nebezpečnými silami jsou zejména gravitační síly a setrvačné síly, jejichž škodlivé účinky se projevují například při srážkách a nehodách hromadných dopravních prostředků (zvláště pak letadel, lodí aj.), které mohou vznikat jak v důsledku určitých technických závad, tak v důsledku lidského přičinění.“<sup>117</sup> Aby se jednalo o obecné ohrožení, musí být tímto činem ohroženo na zdraví nejméně sedm osob.<sup>118</sup> Jednáním naplňujícím skutkovou podstatu tohoto činu by tak například mohlo být míření laserovým paprskem na letadlo s cílem usmrtit cestující nebo jim způsobit těžkou újmu na zdraví.<sup>119</sup> Zvláště přitěžující okolností je spáchání tohoto činu členem organizované skupiny. Trestní zákoník nevyklučuje jednočinný souběh tohoto trestného činu s trestnými činy získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem (§ 290) a teroristického útoku (§ 311).

---

<sup>115</sup> SZKANDEROVÁ, Marcela. *K oslňování laserovými zařízeními z pohledu trestního práva hmotného*. Soudce č. 3/2011, str. 27 - 31

<sup>116</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 272

<sup>117</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2158

<sup>118</sup> Usnesení Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 18. 1. 1982, sp. zn. 7 To 55/81

<sup>119</sup> LATISLAV, Radek. *Pilota vojenského letadla někdo oslnil laserem čtyři sta metrů nad Chrudimí*. In: *idnes.cz* [online]. 28. 2. 2019 [cit. 2019-03-05]. Dostupné na: [https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letadlo-laser-oslneni-chrudim.A190228\\_145019\\_pardubice-zpravy\\_lati](https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letadlo-laser-oslneni-chrudim.A190228_145019_pardubice-zpravy_lati)

### 6.3.3.7 Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)

„Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“<sup>120</sup> Toto ustanovení tedy chrání život a zdraví lidí a také cizí majetek. „Obecně nebezpečným jednáním je jednání vyznačující se schopností vyvolat obecně nebezpečný stav nebo situaci, v níž je větší počet lidí vydán v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví anebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu.“<sup>121</sup> Trestně odpovědná za tento trestný čin může být pouze fyzická osoba.

### 6.3.3.8 Porušení předpisů o mezinárodních letech (§ 343)

„Kdo poruší zákony o mezinárodních letech tím, že vnikne vzdušným dopravním prostředkem na území České republiky, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta.“<sup>122</sup> „Vzdušným prostorem České republiky je prostor nad územím České republiky do výšky, kterou lze využít pro letecký provoz.“<sup>123</sup> V roce 2015 dokonce došlo k sestřelení ruského stíhacího bombardéru Tureckem, kdy Turecko tvrdilo, že letadlo narušilo jeho vzdušný prostor.<sup>124</sup> Nicméně toto jednání odporuje mezinárodnímu právu. Účelem tohoto ustanovení je ochrana neporušitelnosti vzdušné hranice České republiky. Pokud tedy letadlo vstoupí na určité území neoprávněně, může po něm stát požadovat, aby přistálo na některém letišti na jeho území, nicméně není možné, aby se stát uchýlil k jeho sestřelení.

<sup>120</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 273

<sup>121</sup> DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. II. díl.* Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2175

<sup>122</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 343

<sup>123</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 6

<sup>124</sup> ONDŘEJ, Jan, Josef MRÁZEK a Oto KUNZ. *Základy mezinárodního práva veřejného.* V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckova skripta. 288 s. ISBN 978-80-7400-487-2, str. 157

### **6.3.4 Předpis L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy**

Předpis L 17 vychází z Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva). Závaznost tohoto předpisu vychází z § 102 odst. 2 zákona o civilním letectví a vydává ho Ministerstvo dopravy ČR. Jedná se o „způsob přejímání mezinárodních norem civilního letectví do českého právního řádu.“<sup>125</sup> Předpis L 17 tak upravuje např. opatření týkající se letadel, kontroly vstupů a vjezdů, zapsaných zavazadel, kyberhrozeb, reakce na protiprávní čin, výměnu informací a hlášení aj. Co se týká ochrany civilního letectví před protiprávními činy i další Předpisy řady L tuto problematiku upravují. Konkrétně Předpis L 2 říká: „Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí vyvinout úsilí, aby uvědomilo o této skutečnosti příslušné stanoviště ATS a oznámilo mu jakékoli důležité okolnosti spojené s tímto činem a jakoukoli odchylku od platného letového plánu vynucenou okolnostmi. To umožní stanovišti ATS dát tomuto letadlu přednost, a tak snížit na minimum možnost konfliktu s jinými letadly. Jestliže je letadlo vystaveno protiprávnímu činu, musí se velitel letadla pokusit přistát co nejdříve, jak je to možné, na nejbližším vhodném letišti nebo na vyhrazeném letišti určeném příslušným úřadem, pokud by závažnost situace na palubě letadla nevyžadovala jiné řešení.“<sup>126</sup> Dalšími předpisy zabývající se protiprávními činy jsou pak např. Předpis L 6, L 9, L 10, L 14 aj.

### **6.3.5 Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy NBP**

Národní bezpečnostní programy jsou vydávány Ministerstvem dopravy ve spolupráci s Policií ČR na základě zmocnění v právu EU. Z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 vyplývá, že každý provozovatel letiště a každý letecký dopravce je povinen

---

<sup>125</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 186

<sup>126</sup> Předpis L 2 – Pravidla létání, Ministerstvo dopravy ČR, odst. 3.7.1 a 3.7.2

vypracovat bezpečnostní program letiště. „Cílem NBP je zabránit jednáním, která mohou mít nepříznivé důsledky pro bezpečnost civilní letecké dopravy, včetně bezpečnosti cestujících, posádek letadel, pozemního personálu a ostatní veřejnosti, stanovením nezbytných bezpečnostních opatření, určením odpovědnosti za jejich zajišťování a stanovení postupů při jejich provádění.“<sup>127</sup> V České republice rozlišujeme tři druhy těchto programů: Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy, Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky a Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy.

## **7. Konkrétní vývoj leteckých nehod - na území ČSR/ČR, v Evropě a ve světě**

V této kapitole bude nastíněn vývoj nezajímavějších leteckých nehod, a to jak na našem území, tak i ve světě. Zabývat se budu také tím, jak letecké nehody ovlivnily právní úpravu a jak byli potrestáni pachatelé trestných činů v letecké dopravě.

### **7.1 Svět**

#### **7.1.1 Únosy letadel**

##### **7.1.1.1 Únos letadla v Peru**

Prvním případem leteckého terorismu byla událost z 21. února 1931, která se stala v Peru. „Ozbrojení revolucionáři po přistání obklopili dvoumístný letoun Fokker F7 společnosti Pan American Airways.“<sup>128</sup> Posléze nutili pilota k rozhazování propagačních

---

<sup>127</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 132

<sup>128</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 10

materiálů z letadla, který po tom, co odmítl, byl držen v zajetí. Byl propuštěn až po slibu, že jednoho z únosců dopraví letecky do Limy.

#### 7.1.1.2 První sabotáž letadla za letu

„První letecké neštěstí, ke kterému došlo v důsledku sabotáže, bylo zničení letounu s názvem City of Liverpool britské společnosti Imperial Airways dne 28. března 1933.“<sup>129</sup> Jeden z cestujících založil na palubě požár a ještě před tím, než se letadlo zřítilo k zemi, vyskočil z letadla ven. Cílem onoho útočníka bylo uniknout a začít nový život, protože byl stíhán za pašování drog. Nehodu z cestujících však nikdo nepřežil včetně zmíněného útočníka.

#### 7.1.1.3 Únosy v Karibiku

Vzhledem k rostoucímu vlivu totalitních režimů rostla snaha osob o útěk za svobodou s využitím letecké dopravy. Na základě toho docházelo k páchání protiprávních činů v civilním letectví – únosů letadel. K tomuto docházelo zejména v Karibiku, kde tyto únosy měly častokrát politický podtext. Za zmínku stojí únos letadla z roku 1958, které směřovalo z Miami do Varadera. „Dva z cestujících měli dle svědectví přeživších krátce po startu přejít do přední části letadla, otevřít dveře v podlaze a vytáhnout odtamtud zbraně, přilby, uniformy a vojenské boty.“<sup>130</sup> Jejich cílem bylo unést letadlo do jiné destinace na Kubě, do Prestonu. Nicméně po tom, co posádka souhlasila s odklonem letu do Prestonu, letadlu došlo palivo a zřítilo se do moře. Zemřelo 14 osob z celkových 17 na palubě.

Rozmach v počtu únosů letadel nastal v 60. – 70. letech 20. stol. V letech 1968 až 1977 „došlo k 414 únosům letadel, což představuje roční průměr 41“<sup>131</sup>. Na základě toho byl „v říjnu 1970 uzákoněn únos letadla jako trestný čin, což bylo ještě dva měsíce před tím, než 50 zemí světa přistoupilo k Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva), kterou se smluvní strany

<sup>129</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 10

<sup>130</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 14

<sup>131</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

zavazovaly stíhat nebo vydat pachatele leteckého pirátství“<sup>132</sup>. Konečně také dohoda mezi Kubou a Spojenými státy, tzv. Memorandum o porozumění k zabránění únosů letadel, vedlo ke zlepšení situace a umožnilo vzájemné vydávání pachatelů.

#### **7.1.1.4 Situace na Blízkém východě**

Situace na Blízkém východě nebyla nikterak uspokojivá. Byly zde vedeny arabsko-izraelské války, jejichž důsledkem vznikla početná skupina palestinských uprchlíků. Na základě toho došlo také k velkému rozmachu činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví.

##### **7.1.1.4.1 Únos letadla El-Al**

Prvním únosem letadla na Blízkém východě byl únos letadla El-Al v roce 1968. „Dne 22. července unesla skupina tří palestinských teroristů ze skupiny Liberální fronta pro osvobození Palestiny letadlo Boeing 707 izraelské společnosti El-Al na lince 426 z Říma do Tel Avivu.“<sup>133</sup> Jeden z cestujících násilně vniknul do kokpitu a přinutil kapitána změnit směr na Alžír, zatímco další dva únosci zadržovali cestující pistolemi a ručními granáty. Cílem únosců bylo „propuštění nespécifikovaného počtu Arabů držených v izraelských věznicích“<sup>134</sup>. Po více než měsíci držení izraelských cestujících Alžír letadlo propustil a cestující se mohli vrátit zpět do vlasti.

##### **7.1.1.4.2 Odplata za El-Al**

V období Vánoc roku 1968 došlo k odplatě Izraele za únos letadla El-Al proti letišti v Bejrútu. „Akce byla z pohledu útočníků velmi úspěšná – na letišti bylo zničeno více než deset civilních letadel arabských společností.“<sup>135</sup>

---

<sup>132</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 14

<sup>133</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 18

<sup>134</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 18

<sup>135</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 19

### **7.1.1.5 Pět únosů v Jordánsku**

„V září 1970 došlo k sérii pěti únosů, které později skončily zničením všech unesených letadel na bývalé základně britského vojenského letectva v Jordánsku – Dawson's Field.“<sup>136</sup> Konkrétně se jednalo o lety El-Al číslo 219, TWA číslo 741, Swissair, let 100, Pan Am, let 93 a BOAC let 775.

#### **7.1.1.5.1 Let El-Al číslo 219**

Bylo 6. září 1970 a letadlo společnosti El-Al směřovalo z Tel Avivu do New Yorku, když najednou bylo uneseno dvěma teroristy. Konkrétně se jednalo o Američana Patricka Argüella a Palestinku Leilu Khaled. Původně měli být na letu dokonce čtyři teroristi, nicméně dva nebyli na palubu vpuštěni a nakonec v ten den unesli jiný let, a to let Pan Am číslo 93. Teroristé krátce po vzletu z Amsterdamu, kde letadlo mělo mezipřistání, vytáhli pistole a granáty a snažili se násilně vniknout do kokpitu. To jim však kapitánem nebylo umožněno, protože kapitán věděl, že na letu je zaměstnanec bezpečnosti. Kapitán začal s letadlem klesat, což útočníky vyvedlo z rovnováhy, nastal moment překvapení a útočníci byli následně zpacifikováni. Argüello byl čtyřikrát střelen a následně svým zraněním podlehl, Khaled se ocitla ve vazbě, kde strávila jeden měsíc.

#### **7.1.1.5.2 Let TWA číslo 741**

Let směřoval z Frankfurtu do New Yorku. Únosce, který byl členem Lidové fronty pro osvobození Palestiny, násilně vniknul do kokpitu a letadlo unesl do Jordánska, na základnu Dawson's Field.

---

<sup>136</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 21

#### **7.1.1.5.3 Swissair, let 100**

Tento let směřoval z Curychu do New Yorku a stejně jako let TWA číslo 741 byl unesen na základnu Dawson's Field.

#### **7.1.1.5.4 Pan Am, let 93**

Na únosu tohoto letu se podíleli únoscí, kteří se původně měli spolupodílet na únosu letu El-Al číslo 219. „Letadlo nejprve přistálo v Bejrútu, kde doplnilo palivo a přibralo několik dalších spolupracovníků teroristů a další výbušniny, se kterými byli schopni zničit celé letadlo.“<sup>137</sup> Následně přistálo v Káhiře, kde proběhla celková evakuace letadla, a pak bylo letadlo vyhozeno do povětří.

#### **7.1.1.5.5 BOAC let 775**

Tento únos se stal 9. září 1970, kdy mělo letadlo namířeno z Bombaje do Londýna s mezipřistáními v Bahrajnu a Bejrútu. Únoscem byl přívrženec Lidové fronty pro osvobození Palestiny a jeho cílem bylo propuštění Leily Khaled z vězení.

I nadále byli někteří cestující drženi v unesených letadlech na základně Dawson's Field a bylo nutné podniknout kroky k jejich propuštění. Teroristé si jako podmínku propuštění unesených cestujících kladli „propuštění všech jejich politických vězňů držných v Izraeli“<sup>138</sup>, včetně Leily Khaled. Tomuto nakonec bylo vyhověno a cestující byli propuštěni.

V souvislosti s těmito útoky bylo nutné podniknout kroky k většímu zabezpečení civilního letectví. S tím prvně začala letecká společnost El-Al a stát Izrael, který jako první na světě zavedl kontrolu zavazadel. „11. září 1970, kdy únoscí ještě drželi rukojmí na základně

---

<sup>137</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 24

<sup>138</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 24



Dawson's Fields, prezident Nixon vyhlásil plán boje proti leteckému pirátství. Ten spočíval ve vytvoření programu ozbrojených doprovodů letadel pro nasazení na rizikové lety - tzv. vzdušných maršálů, kontroly a elektronickou kontrolu cestujících na největších amerických a vybraných zahraničních letištích a podporu změn mezinárodních norem ve smyslu omezení „safe heavens“ (tedy zemí, které činnost teroristů podporovaly a kde mohla v případě potřeby unesená letadla beztrestně přistát).<sup>139</sup> Nicméně vzhledem k tomu, že vzdušní maršálové nemohli být zastoupeni na všech letech, došlo k zavedení prohlídek všech cestujících a zavazadel. Na základě rostoucího leteckého terorismu se také konalo mimořádné Shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Na shromáždění byla přijata nová příloha k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, která stanovila, že „každý členský stát si musí vytvořit svůj vlastní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, který zaručí dostatečnou úroveň bezpečnosti“<sup>140</sup>.

#### 7.1.1.6 Další vlna únosů

Jedním z důvodů, proč také docházelo k únosům letadel, byl požadavek finanční odměny, tzv. výkupného. S tím souvisí únos letadla společnosti Northwest Orient Airlines, ke kterému došlo 24. listopadu 1971. Únosce na tomto letu předal letušce lístek, na kterém bylo napsáno, že má v kufříku bombu. Aby bombu neodpálil, požadoval 200 tisíc amerických dolarů a dvě soupravy padáků. To vše mělo být připraveno v cílové destinaci, na letišti v Seattlu. Po přistání v Seattlu byli cestující propuštěni, naloženo výkupné a padáky a dotankováno. Následně únosce požadoval vzlet do Mexika, kam by letadlo nedoletělo a tak se rozhodl pro Reno v Nevadě. Unesené letadlo se tak s posádkou vydalo na další cestu. Během letu však únosce použil padák a vyskočil z letadla i s výkupným zadními dveřmi ven. Do dnešního dne se případ nevyřešil a není jasné, zda únosce přežil či nikoliv.

---

<sup>139</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 27

<sup>140</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 27

O několik měsíců později se opakoval podobný případ. Únosce nastoupil na let United Airlines směřující z Denveru do Los Angeles. Po nástupu na palubu se vydal na toaletu, kde se převlékl do jiného oblečení a kde zapomněl obálku s instrukcemi pro posádku letadla. Následně byl palubním rozhlasem vznešen dotaz, jestli někdo z cestujících nezapomněl obálku. Únosce se nervózně pro obálku vydal a pak se usadil zpět na své sedadlo. Kapitán se dozvěděl o podezřelém cestujícím na palubě a rozhodl se přistát v Coloradu. O svém záměru následně informoval cestující a únosci bylo jasné, že o jeho pobytu na palubě posádka ví. Na základě toho vytáhl pistoli a začal s ní mířit na cestujícího, který seděl vedle něj. Posléze ho únosce poslal s obálkou ke stewardce, kde bylo napsáno, že se má přistát v San Francisku, dále únosce požadoval 500 tisíc amerických dolarů, čtyři padáky a hodinky s výškoměrem. Po přistání v San Francisku, propuštění všech cestujících vyjma posádky a naložení požadovaných věcí se letadlo mohlo opět vydat na další cestu. V průběhu letu únosce otevřel zadní dveře a se získanými penězi vyskočil s padákem ven. „Dne 9. dubna byl únosce na základě analýzy otisků prstů a rukopisu zatčen za únos letu United 855 a odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 45 let.“<sup>141</sup>

### **7.1.2 Bombové útoky**

Poté co byla zavedena kontrola cestujících a jejich příručních zavazadel dochází ke snižování únosů letadel. Nicméně objevuje se nový druh protiprávního činu v civilním letectví, a to bombové útoky. Takovýmto útokem pak byly stiženy mimo jiné tyto lety - let Air India číslo 182, let Pan Am číslo 103 a také se připravovaly bombové útoky na lety ze Spojeného království.

#### **7.1.2.1 Bomba na palubě**

Jednalo se o let společnosti United Air Lines, který směřoval z Clevelandu do Chicaga dne 10. října 1933. V průběhu letu však letadlo spadlo na zem a vybuchlo. Dle vyšetřování bylo letadlo

---

<sup>141</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 36

zničeno výbušninou na bázi nitroglycerinu, pravděpodobně načasovanou, která se do letadla dostala skryta v hnědém kufříku<sup>142</sup>. V případě nebyl nikdo obviněn.

### 7.1.2.2 Kanadský zločin

Dne 9. září 1949 směřoval let společnosti Quebec Airways z Montrealu do Comeau Bay. Krátce po vzletu došlo k výbuchu v přední části trupu. Letadlo prudce začalo klesat a narazilo do svahu asi 65 kilometrů od města Quebec. Všechny osoby v důsledku pádu letadla přišly o život. „V souvislosti s úmyslným zničením letadla pod záminkou nehody byli po policejním vyšetřování zatčeni dva muži a jedna žena. Duchovním otcem plánu byl J. Albert Guay, klenotník, jehož žena cestovala v letadle. Byla pojištěna na deset tisíc dolarů a příjemcem pojistné částky byl manžel. Z umístění bomby na palubu letadla byla podezřelá jeho milenka a do zločinu se zapletl i její bratr. Všichni tři obvinění byli popraveni oběšením.“<sup>143</sup>

### 7.1.2.3 Let Air India číslo 182

Stalo se tak v červnu 1985, když na palubě tohoto letu vybuchla v nedoprovázeném zavazadle bomba. Let směřoval přes Montreal, Londýn, Dillí až do Bombaje. „Podle trosek vylovených ze dna oceánu bylo zjištěno, že bomba explodovala v zavazadlovém prostoru v přední části letadla, které se v té době nacházelo ve výšce 9400 m nad Atlantským oceánem, asi 190 km jihozápadně od irského pobřeží. Na palubě Boeingu zahynulo všech 22 členů posádky a 307 pasažérů, včetně 84 dětí do 12 let a 51 mladistvých do 18 let.“<sup>144</sup> Pachatelé tohoto činu nebyli nikdy vypátráni, kromě jediného odsouzeného, který se doznal, že pomáhal při sestrojení bomby použité při útoku a který byl odsouzen na 5 let vězení. Na základě tohoto protiprávního činu došlo k rozšíření Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a bylo zavedeno bezpečnostní opatření, které stanovilo, že na

---

<sup>142</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 184

<sup>143</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 184

<sup>144</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 40

palubu nemůže být naložen kufr, aniž by se jeho majitel nenacházel na palubě a nebyl by tento kufr před letem zkontrolován.

#### 7.1.2.4 Let Pan Am číslo 103

21. prosince 1988 vzletlo letadlo směřující z Londýna do New Yorku, když náhle v zavazadlovém prostoru vybuchla bomba umístěná v radiu. O tom, že by mohlo dojít k teroristickému činu, byla informována americká ambasáda v Helsinkách prostřednictvím anonymního telefonátu. „Muž s arabským přízvukem volal několik týdnů před útokem a sdělil, že během příštích 14 dnů dojde k bombovému útoku na letadlo Pan Am z Frankfurtu do USA a že za útokem má stát organizace Abu Nidala. Prohlásil také, že bombu na palubu vnese bez vlastního vědomí žena finského původu.“<sup>145</sup> V kufru, kde se nacházelo výbušné zařízení, bylo také nalezeno oblečení z Malty, což přivedlo vyšetřovatele k pachateli, libyjskému muži, bývalému šéfovi bezpečnosti letecké společnosti Abdelbasetovi al-Megrahi. Ten byl nejdříve držen v Libyi v domácím vězení. Vydání podezřelého požadovalo jak USA (stát registrace letadla), tak i Velká Británie, na jehož území k incidentu došlo. Libye však tomuto požadavku nechtěla vyhovět a na základě toho zavedla Rada bezpečnosti OSN sankce proti Libyi<sup>146</sup>, které trvaly sedm let. „Poté bylo za přispění generálního tajemníka OSN dosaženo dohody o souzení libyjských podezřelých před skotským soudem, avšak na území Nizozemí, aby soud nebyl vystaven tlaku veřejného mínění státu, kde se tento závažný zločin odehrál. Po vydání podezřelého soudu byly sankce proti Libyi suspendovány a po vynesení rozsudku z r. 2001 zrušeny.“<sup>147</sup> Obviněný Abdelbaset al-Megrahi byl odsouzen k trestu na doživotí.

Na základě tohoto útoku byla schválena nová legislativa týkající se podpory rodin obětí leteckých nehod a také přijata Úmluva

---

<sup>145</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 44

<sup>146</sup> Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 748 (1992), která zakázala lety do Libye a z Libye

<sup>147</sup> TÜRK, Danilo. *Základy mezinárodního práva*. Praha [i.e. Beroun]: Eva Rozkotová, 2010. 556 s. ISBN 978-80-904209-9-1, str. 356

o značkování plastických výbušnin. Dále došlo k zavedení „tzv. bezpečnostních otázek při odbavení cestujících na rizikových letech, 100% kontrola zapsaných a transferových zavazadel, začaly rovněž fungovat automatizované třídírny zavazadel s integrovanou bezpečnostní kontrolou, zpřísnily se také standardy přístupové kontroly do vyhrazených bezpečnostních prostorů letišť, tj. kontroly vstupujících osob a vozidel.“<sup>148</sup>

V důsledku této nehody zemřeli všichni cestující, kteří byli na palubě, a také někteří lidé, kteří žili v městečku Lockerbie, kde se letadlo zřítilo.

#### **7.1.2.5 11. září 2001 – útok na WTC**

Prvotní myšlenka použít letadlo k teroristickému činu na Světové obchodní centrum tzv. WTC přišla v roce 1995. Kromě WTC měly být napadeny také další významné americké budovy, a to Bílý dům, Kapitol a Pentagon. Pro útoky byli Bin Ládinem, hlavním představitelem teroristické organizace al – Káida, vybráni čtyři sebevražední atentátníci a hlavním velitelem celé operace se stal Mohamed Atta. Následně si teroristé začali dělat pilotní kurz v Americe. Po dokončení kurzu se usídlili na Floridě a v New Jersey, kde čekali na další komplice – vyhazovače, jejichž cílem bylo zabezpečit hladký průběh únosu letadel sebevražednými piloty. „Poprvé v historii se tak objevili únoscí, kteří byli schopni letadlo pilotovat.“<sup>149</sup> Bylo úterý 11. září 2001, kdy 19 teroristů bylo připraveno spáchat nejhorší leteckou katastrofu v historii. Celkem teroristé měli v plánu unést čtyři letadla, která směřovala z Bostonu, Virginie a Newarku do Los Angeles a San Franciska. Útočníci v podstatě bez problémů prošli bezpečnostní kontrolou a tak nic nebránilo jejich vstupu na palubu jednotlivých letadel.

---

<sup>148</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 51

<sup>149</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 22

#### **7.1.2.5.1 Let 11 společnosti American Airlines**

Tento let směřoval z Bostonu do Los Angeles v Kalifornii. Asi po 15 minutách letu přestala posádka komunikovat s řízením letového provozu a došlo k únosu letadla. Jedna z letušek informovala prostřednictvím palubního telefonu kancelář American Airlines o dění na palubě. Po 45 minutách letu narazilo letadlo do severní věže WTC a všichni cestující a další lidé ve WTC umírají. Únos tohoto letu měl na starost Mohamed Atta, velitel celé operace.

#### **7.1.2.5.2 Let 175 společnosti United Airlines**

Tento let také směřoval z Bostonu do Los Angeles. Průběh letu byl obdobný jako u letu číslo 11. Oba piloti a letuška byli ubodáni a kokpitu se zmocnili únosci. Letadlo narazilo do druhé věže Světového obchodního centra. Stejně jako u letu číslo 11, všichni cestující zemřeli.

#### **7.1.2.5.3 Let 77 American Airlines**

Let směřoval z Washingtonu do Los Angeles. Postup únosu byl podobný jako u předchozích dvou zmíněných. Terčem teroristů se stal Pentagon, sídlo Ministerstva obrany Spojených států amerických. Na palubě nikdo nepřežil a umírají také lidé nacházející se v budově Pentagonu.

#### **7.1.2.5.4 Let 93 United Airlines**

Cílovou destinací tohoto letu mělo být San Francisco. Krátce po vzletu bylo letadlo uneseno únosci a cestující začali informovat své rodiny o dění na palubě. Od nich se dozvěděli, že dvě letadla narazila do Světového obchodního centra. Na základě toho se cestující rozhodli jednat a vniknout do kokpitu a pokusit se zmocnit se letadla, což se jim nepodařilo. Cílem uneseného letadla měl být Kapitol nebo Bílý dům, nicméně vzhledem k nátlaku cestujících únosci s letadlem zamířili k zemi a letadlo se zřítilo do země na poli v Pensylvánii.

Teroristé měli tzv. dvojí cíl či dvojí oběť - prvotní oběti představovali ti, kdo byli činem přímo zasaženi (lidé, kteří zahynuli v letadlech a budovách WTC); oběť druhotnou pak ti, jimž bylo určeno poselství obsažené v činu (vláda USA a světová veřejnost).<sup>150</sup> „Celkem zahynulo 2819 lidí, z toho 2633 při útoku na New York.“<sup>151</sup>

### 7.1.2.6 Bombové útoky ve Spojeném království

Byl rok 2006, když došlo k zatčení asi 20 osob podezřelých „z přípravy útoku proti minimálně 10 transatlantickým letům mezi Londýnem a USA nebo Kanadou“<sup>152</sup>. „Podle vyšetřovatelů měli zadržení v úmyslu vytvořit výbušninu ve formě gelu, která by na palubách byla iniciována iPadem nebo mobilním telefonem.“<sup>153</sup> Od té doby je zakázáno mít v příručním zavazadle nádobu s tekutinou o obsahu větším než 100 ml. „Při výslechu u soudu zadržení prohlásili, že cílem jejich operace bylo potrestat nevěřící (nemuslimy) a vytvořit vlnu sebevražedných operací jako odpověď na ignoraci varování Usámy bin Ládina.“<sup>154</sup> Následně bylo osm osob obžalováno z trestného činu spiknutí s cílem vraždit a třem z nich byl uložen trest odnětí svobody na doživotí. Dočasně bylo zakázáno cestujícím brát si na palubu příruční zavazadla a elektronická zařízení.

### 7.1.2.7 Let společnosti Daaloo Airlines

Bylo 2. února 2016, když krátce po vzletu airbusu A321z Mogadiša do Djibouti vybuchla na palubě bomba. „Výbuchem došlo k destrukci a proražení trupu na pravé straně za dveřmi R2 s otvorem velkým asi 2 m<sup>2</sup>. Z letadla vypadl jeden starší muž a jeho tělo bylo

---

<sup>150</sup> BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní právo a terorismus. Definovat nedefinovatelné?*. Trestněprávní revue. 2010, č. 1, s. 11-17

<sup>151</sup> BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9, str. 23

<sup>152</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 51

<sup>153</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 51

<sup>154</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7, str. 53

nalezeno přibližně 30 km od místa vzletu.“<sup>155</sup> Naštěstí se s letadlem podařilo bezpečně přistát.

V květnu proběhl vojenský soud s údajnými dvěma pachateli. Jeden byl obviněn za to, že připravil notebook se skrytou bombou, která později vybuchla. Druhý útočník byl odsouzen v nepřítomnosti. Oba byli odsouzeni k trestu odnětí svobody na doživotí. Výbuch zabil jednoho cestujícího, který byl do příprav útoku zapleten. Dále bylo obviněno osm osob, které se také na plánování podíleli. Cílem útoku mělo být NATO a turecké tajné služby, jejichž členové se měli na palubě nacházet.

## 7.2 ČSR

### 7.2.1 Nehody dopravních letadel v letech 1918-1939

V letech 1918-1939 byla nejčastější příčinou vzniku leteckých nehod technická závada, na druhém místě bylo počasí, dále pak neznámá příčina, lidský činitel a také nehody související s radiovým spojením. Významnou roli v tomto období hrála Baťova letecká společnost, která byla založena v roce 1924. Samotný zakladatel obuvnické společnosti Baťa Tomáš Baťa zahynul při letecké nehodě. V tomto období se však ještě nevyskytla žádná nehoda v souvislosti s trestným činem v letecké dopravě, proto této kapitole nebude věnována velká pozornost.

### 7.2.2 Nehody dopravních letadel v letech 1945 – 1992

Tomuto období přecházelo období druhé světové války. „Krátce po okupaci byla činnost čs. dopravních společností ukončena, letadla byla převedena na německé imatrikulační značky a vzápětí rozprodána.“<sup>156</sup> Letectvím v této době je tedy zbytečné se zabývat.

---

<sup>155</sup> MIKA, Ladislav. *Letecká provozní bezpečnost ve světové letecké dopravě v roce 2016*. Letectví + kosmonautika. 2017, roč. 93, č. 2, s. 66-68. ISSN 0024-1156.

<sup>156</sup> KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu. Díl 2., 1945 – 1960*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2009. 335 s. ISBN 978-80-86808-71-0, str. 5



### 7.2.2.1 Nehoda Iljušina IL – 18, OK – OAC, ze dne 30. 7. 1966

Tato nehoda se stala na lince Praha – Sliač – Amsterdam – Praha. „Při přiblížení na letišti Sliač se letadlo dostalo pod sestupovou osu a při průletu zachytilo o vršky stromů, průlet dokončilo a přistálo v Bratislavě. Letadlo bylo poškozeno, nikdo nezahynul a nebyl zraněn.“<sup>157</sup> Závěr vyšetřovací komise jednoznačně označil za viníka nehody velitele letadla. Ten byl za své jednání obviněn z trestného činu obecného ohrožení a odsouzen ke dvěma letům odnětí svobody podmíněně.<sup>158</sup>

### 7.2.2.2 Nehoda DC-9 ze dne 26. 1. 1972

Bylo 26. ledna 1972, kdy let JAT č. 367 směřoval ze Stockholmu do Bělehradu. Krátce po překročení území ČSSR však došlo k výbuchu bomby v letadle a k následnému pádu letadla poblíž České Kamenice. Zahynuli všechny osoby na palubě, vyjma dvaadvacetileté letušky Vesny Vulovičové, která jako zázrakem přežila. Závěrem vyšetřování bylo, že došlo k explozi nastražené trhavin, která byla umístěna v kufříku spolu s časovačem. K nehodě se přiznal člen organizace Chorvatského národního odporu Ustaša, kterého se však nikdy nepodařilo dopadnout. Tato nehoda je jediným teroristickým činem v civilním letectví, který byl spáchán na území ČSSR.

## 7.2.3 Protiprávní činy v civilním letectví v ČSR

### 7.2.3.1 První únos

Případ prvního nezákonného činu na palubě letadla se odehrál již 31. října 1925 u ČSA na lince Košice – Bratislava – Praha.<sup>159</sup> Cestující se dostavil na letiště v Košicích, kde požadoval letadlo, které

---

<sup>157</sup> KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu: pístová a turbovrtulová letadla. Díl 3., 1961 – 1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2011. 383 s. ISBN 978-80-86808-89-5, str. 205

<sup>158</sup> KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu: pístová a turbovrtulová letadla. Díl 3., 1961 – 1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2011. 383 s. ISBN 978-80-86808-89-5, str. 215

<sup>159</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 4

by ho dopravilo do Prahy. Tomu bylo vyhověno pouze částečně, a to tak, že ho pilot dopraví do Nítry a následně cestující využije jiných dopravních prostředků a dostane se do Prahy. Během letu cestující značně znervózněl – „nepřirozeně se smál a po chvíli pak žehnal křížem sebe, pilota a vše kol sebe, podával Hrazdilovi (pilotovi) ruku apod.“<sup>160</sup> Na základě zvláštního chování cestujícího se pilot rozhodl přistát v Rimavské Sobotě, což bylo od místa, kde se nacházeli, nedaleko. Nicméně cestující se odpoutal a začal pilota škrtit. Situace se vyostřovala a pilot se snažil bránit a do toho řídit letadlo. Zázrakem se mu podařilo přistát na kopci. „Na zemi však pilot v rychlosti zapomněl vypnout motor letadla, což šílenec zpozoroval, rychle usedl dopředu na pilotovo místo a začal pohybovat pákami, aby letadlo uvedl v pohyb.“<sup>161</sup> Naštěstí se nakonec pilotovi podařilo převzít kontrolu jak nad letadlem, tak nad šílencem.

### 7.2.3.2 Protiprávní činy v letech 1945 – 1992

Příčinou protiprávních činů v civilním letectví v této době byla zejména nesvoboda tehdejšího totalitního režimu, kdy se zakazovalo občanům svobodně vycestovat. V civilním letectví se jednalo zejména o trestné činy únosů nebo pokusy únosů. „Na přelomu čtyřicátých a padesátých let jsme mohli zaznamenat i zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, v roce 1972 pak nad naším územím došlo k bombovému útoku na letadlo.“<sup>162</sup> Jedná se celkem o 28 případů trestných činů, kdy uvádím jen ty nejzajímavější.<sup>163</sup>

#### 7.2.3.2.1 Útěk do Mnichova

Bylo 6. dubna 1948, když letadlo DC-3 mělo naplánovaný let Praha – Brno – Bratislava. Krátce po vzletu letadlo přestalo s řízením letového provozu komunikovat. „Okamžitě bylo zahájeno pátrání po letadle, které však nepřineslo žádný výsledek. Nebylo

---

<sup>160</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 4

<sup>161</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 5

<sup>162</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 6

<sup>163</sup> Všech 28 trestných činů je uvedeno v příloze v tabulce na konci práce

hlášeno ani nouzové přistání na území Československa.“<sup>164</sup> Tou dobou již letadlo směřovalo na Mnichov. Po přistání v Mnichově se k letadlu dostavili američtí vojáci, kteří dali cestujícím na výběr, zdali chtějí emigrovat nebo se vrátit zpět do vlasti. Za únosem letadla stáli zejména zaměstnanci ČSA, kteří chtěli emigrovat s ohledem na své rodinné příslušníky žijící v cizině.

„Z odstupu více než šedesáti let je zajímavá také právní kvalifikace činu tehdejšími orgány činnými v trestním řízení. A to především z toho důvodu, že v té době ještě režim neměl k dispozici speciální, „na míru“ šité skutkové podstaty, a tak musely justiční orgány při hodnocení činu sáhnout k obecnějším skutkovým podstatám majících kořeny v prvorepublikových nebo i starších kodexech.“<sup>165</sup>

„Všechny osoby, které zůstaly po přistání letadla v zahraničí, tak byly obviněny ze „spolčení k úkladům o republiku“ dle § 2 zákona č. 50/1923, na ochranu republiky. Za tento zločin tehdy hrozily ve srovnání se sankčním rejstříkem pozdějších kodexů mírné tresty: těžký žalář na 1 až 5 let, v případě přitěžujících okolností pak 5-10 let.“<sup>166</sup> Dva z pachatelů mimo spolčení k úkladům o republiku byli ještě obviněni ze zločinu krádeže a vydírání.

#### 7.2.3.2.2 Únos tří dakot

„Dne 24. března 1950 uskutečnila skupina bývalých příslušníků RAF úlet tří dakot.“<sup>167</sup> Tato akce i přesto, že byla plánována dva měsíce, a to několika desítkami osob, zůstala utajena před orgány bezpečnosti. Konkrétně se jednalo o únos tří letadel na linkách Brno – Praha, Ostrava – Praha a Bratislava – Praha. Cílovou destinací mělo být opět letiště v Mnichově, stejně

<sup>164</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 10

<sup>165</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 13

<sup>166</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 14

<sup>167</sup> KOVERDYNŠKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 14

jako v předchozím případě. „ Z dostupných archivních materiálů vyplývá, že všichni účastníci úletů z března 1950 – tedy samozřejmě ti, kteří zůstali v zahraničí – byli v Československu v nepřítomnosti obviněni z trestných činů ilegálního přeletu do zahraničí, únosu československých občanů za hranice a velezrady.“<sup>168</sup>

### 7.2.3.2.3 Letadlo v rukou „špiónů“

Letadlo typu DC-3 odlétalo dne 23. března 1953 na lince Praha – Brno. „Tam však OK-WDZ nedoletělo a přistálo na americké základně Reinman v Německu.“<sup>169</sup> Stejně tak jako u předcházejících únosů i v tomto byli zapleteni členové posádky.

„Tento případ byl komunistickou bezpečností interpretován jako „zlovolný teroristický akt se špionážním podtextem“.“<sup>170</sup>

Hlavní organizátor tohoto únosu byl obviněn z trestných činů velezrady, vyzvědačství, zavlčení do ciziny, loupeže, nedovoleného držení vysílací stanice.<sup>171</sup> V Německu se totiž zavázal ke špionážní činnosti v ČSR pro USA. „Spolu s dalšími odsouzenými byl nakonec v hlavním líčení odsouzen k trestu odnětí svobody na 25 let.“<sup>172</sup> Dalším odsouzeným pak byly uděleny tresty ve výši 18, 16 a 2 roky.

„Hlavní líčení s pachateli proběhlo dne 10. září 1953 a bylo neveřejné. Na základě dalšího vyšetřování byli rozsudkem z ledna 1954 odsouzeni další údajní spolupachatelé Oldřich Fišer, Irena Černá, Antonín Černý a Vilém Hudeček, Jiří Švarc a Vladimír Suchý za to, že měli společně se skupinou Seferoviče (pozn. hlavní organizátor) připravovat útěk od zahraničí, dva posledně jmenovaní pak měli napomáhat přípravě únosu letadla (opatření zbraní a

<sup>168</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 18

<sup>169</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 27

<sup>170</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 27 - 28

<sup>171</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 31

<sup>172</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 31

ukrytí zbraně do kufříku s psacím strojem).“<sup>173</sup> Hlavní organizátor Seferovič si nakonec odseděl 15 let a později opět začal pracovat u ČSA.

#### 7.2.3.2.4 Únos poslední dakoty

Toto letadlo bylo uneseno dne 23. října 1956, a to na lince Praha – Bratislava. Za únosem letadla stáli dvě osoby, a to Libuše Albrechtová a Jan Rejmon. Motivem jejich činu bylo v případě Albrechtové cesta s rodinou za manželem, který se nevrátil ze služební cesty v Rakousku a v případě Rejmona vyhnutí se nástupu do vojenské služby. „Albrechtová a Rejmon byli obžalováni z trestných činů loupeže, pokusu trestného činu opuštění republiky a trestného činu zavlčení do ciziny. Rejmon dále z pokusu trestného činu nenastoupení služby v branné moci.“<sup>174</sup>

#### 7.2.3.2.5 Únos letadla mladistvými

„K mimořádně dramatické situaci, která mohla snadno skončit tragédií, došlo dne 27. ledna 1961 na palubě letadla Il-14 na lince z Prahy do Bratislavy. Únosci byli v tomto případě velmi mladí chlapci ve věkovém rozmezí 13 – 15 let.“<sup>175</sup> Jejich cílem bylo uprchnout do zahraničí letadlem ČSA, a to ještě před udělením vysvědčení, kde chlapci očekávali špatné známky. Na tento únos se vybavili pistolí, množstvím nábojů a dvěma dýkami. Po dramatickém souboji v kabině posádky se nicméně chlapcům únos nezdařil a letadlo se úspěšně vrátilo zpět na Ruzyň. Jejich činy byly následně kvalifikovány jako pokus loupeže, pokus vraždy a úmyslné obecné ohrožení.

#### 7.2.3.2.6 Střelba na palubě

Jednalo se o let z Prahy do Mariánských Lázní dne 18. dubna 1972. Nicméně z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek na letišti v Mariánských Lázních se piloti rozhodli, že

---

<sup>173</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 31

<sup>174</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 35

<sup>175</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 35

poletí na záložní letiště, a to na letiště Karlovy Vary. V průběhu letu dva pachatelé násilím donutili posádku ke změně směru letu do Spolkové republiky Německo, konkrétně do Norimberku.<sup>176</sup> Druhý pilot byl při přepadení pachatelem postřelen. Kapitána neustále pachatel ohrožoval pistolí a nevěřil mu, že opravdu letí do Norimberku, čímž byl značně nervózní. Dokonce uvedl, že pokud nesplní jeho podmínky, „tak má připravenou výbušninu, která rozmetá celé letadlo“<sup>177</sup> Nakonec letadlo v Norimberku opravdu přistálo. Pachatelé se dopustili trestných činů pokusu vraždy, obecného ohrožení, loupeže a zavlčení do ciziny. Jejich motivem byl odpor vůči okupaci sovětskými vojsky v roce 1968.

#### 7.2.3.2.7 Nejtragičtější únos

„Ve čtvrtek 8. června 1972 odpoledne unesla skupina deseti pachatelů letadlo společnosti Slov Air na lince z Mariánských Lázní do Prahy. Šlo o nejtragičtější únos v našich dějinách – pachatelé zastřelili kapitána letadla Jana Mičicu.“<sup>178</sup> Motivem útoku byla opět nespokojenost s tehdejšími režimem a snaha o útěk z republiky do Německa.

Co se týče trestů, tak hlavní organizátor se výsledku soudního přelíčení nedočkal, neboť se ve své cele oběsil. Další z pachatelů si ve vězení podřezal žíly a spolkl nadměrnou dávku prášků na spaní, ale přežil.<sup>179</sup> Pachatelům se navrhovaly tresty ve výši 12, 11, 10, 7, 6, 5 let vězení.

#### 7.2.3.2.8 Únos s výbušninou

Letadlo ČSA typu Il-18 odlétlo dne 10. května 1978 na lince z Prahy do Brna. Nejdříve let probíhal naprosto běžně, nicméně pak došlo k únosu letadla. Za únosem stály tři osoby, a to manželé Katrinčákovi a Radomír Šebesta.

<sup>176</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 50

<sup>177</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 52

<sup>178</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 55

<sup>179</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 58

„Když začala palubní posádka podávat občerstvení, obrátil se Radomír Šebesta na stewarda Jiřího Havla a řekl, že mu má věnovat pozornost. Když se steward nad něj a Josefa Katrinčáka naklonil, otevřel Katrinčák černý kufřík, vsunul do něj ruce a částečně vyjmul předmět neurčitého tvaru, přičemž v druhé ruce držel zapalovač. Šlo o několik válečků cihlové barvy, které byly spojeny průhlednou fólií, a z balíčku vyčníval doutnák. Palubnímu průvodčímu přitom řekl, že má u sebe asi 15 kilo plastické trhaviny a že požaduje, aby telefonicky oznámil kapitánovi letadla změnu kurzu do NSR. Pokud nebude tomuto požadavku do 3 minut vyhověno, že výbušninu použije. Kapitán letadla po poradě s ostatními členy posádky pokynů únosců uposlechl.“<sup>180</sup>

„Na základě zjištěného skutkového stavu a provedených důkazů dospěl krajský soud po právní stránce k závěru, že obžalovaný Josef Katrinčák, Anna Katrinčáková a Radomír Šebesta svým jednáním dne 10. května 1978 naplnili zákonné znaky skutkové podstaty trestného činu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku podle § 180a/1b trestního zákona v jednočinném souběhu s trestným činem zavlečení do ciziny podle § 233 odst. 1 trestního zákona a trestným činem opuštění republiky podle § 109 odst. 1 trestního zákona. Kromě těchto skutkových podstat si pachatelé „vysloužili“ i další trestné činy, jako bylo rozkrádání majetku v socialistickém vlastnictví, nedovolené ozbrojování. Za pozornost stojí i to, že při výměře trestu přihlédl soud k tomu, že Katrinčák byl před tímto činem již 9x soudně trestán!“<sup>181</sup>

Josef Katrinčák byl odsouzen v nepřítomnosti k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 12 roků, Anna Katrinčáková k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání devíti roků a Radomír Šebesta k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání deseti roků.<sup>182</sup>

---

<sup>180</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 68

<sup>181</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 70

<sup>182</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 70

Radomíru Šebestovi byla následně v roce 2006 prezidentem Klausem udělena milost.

#### 7.2.3.2.9 Únos do západního Německa

„Dvaadvacetiletý Jaroslav Havelka se dne 29. května 1978 pokusil unést letoun Jak-40 Československých aerolinií na pravidelné lince z Brna do Karlových Varů.“<sup>183</sup> Důvodem únosu bylo jednak to, že „chtěl přesvědčit svou známou, aby se rozvedla se svým mužem a vzala si právě jeho“<sup>184</sup>, kde v souvislosti s tím, aby ji přesvědčil, unesl i jejího syna a dalším důvodem byla také politická situace v Československu.

A jak samotný únos probíhal? Havelka se v průběhu letu vydal do zadní části letadla, kde sdělil letušce, že požaduje přistání v západním Německu a že na palubě kromě něj je ještě devět kompliců a plastická bomba. Z důvodu nedostatku paliva bylo útočnickovi oznámeno, že letadlo doletí pouze do Norimberku, s čímž Havelka souhlasil. Nicméně posádce se podařilo Havelku podvést a s letadlem přistála v Praze. To se samozřejmě útočnickovi nelíbilo a začal vyhrožovat letušce se slovy „jste si vědoma toho, co se teď stane!“<sup>184</sup>. Nicméně byl Havelka přemožen a žádná plastická bomba u něj nalezena nebyla.

„Jaroslav Havelka byl stíhán pro trestný čin ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku podle § 180a odst. 1, písm. b) trestního zákona v souběhu s trestným činem opuštění republiky podle § 109 odst. 1, trestným činem zavlčení do ciziny podle § 233 odst. 1,2 písm. b) a trestným činem únosu podle § 216 odst. 1 trestního zákona. V průběhu vyšetřování plně doznal svou trestnou činnost.“<sup>185</sup>

---

<sup>183</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 73

<sup>184</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 73

<sup>185</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 75



#### 7.2.3.2.10 První a poslední únos v demokratickém Československu

Bylo 21. října 1991, kdy letadlo na lince Bratislava – Praha – Montreal bylo uneseno. Pachatelem měl být mladý hoch, který měl v ruce výbušninu a žádal milion marek a dva padáky.<sup>186</sup> Za nedlouho letadlo přistálo na Ruzyni, kde pachatel postupně propustil rukojmí, kromě kapitána letadla. Toho se později v ranních hodinách také podařilo z útočnickových spárů vysvobodit. Nakonec vystoupil i útočník, který byl okamžitě zadržen. Ten bezpečnostním složkám sdělil, že bomba je na palubě letadla. Po jeho prohledání bezpečnostní složky zjistily, že se na palubě opravdu bomba nacházela, nicméně jednalo se pouze o zdařilou atrapu.

#### 7.2.4 Protiprávní činy v civilním letectví v ČR

Od vzniku České republiky až do současnosti nebyl spáchán trestný čin v letecké dopravě, vyjma činu z roku 2006. Pachatel ruské národnosti v průběhu letu sdělil posádce, že má u sebe zdraví a životu nebezpečné věci, které mohou ohrozit bezpečnost letadla, letu, cestujících a posádky, toto sdělení bylo posádkou letadla vyhodnoceno jako krizová situace na palubě letadla, v důsledku čehož kapitán rozhodl o mimořádném přistání na letišti Praha – Ruzyně v České republice. Tímto činem došlo k naplnění skutkové podstaty trestného činu ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla dle § 291 Zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

---

<sup>186</sup> KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s. str. 88

## **Závěr**

Cílem diplomové práce bylo podat výklad o trestných činech v letecké dopravě, a to zejména s ohledem na právní úpravu těchto trestných činů. V souvislosti s tím byla vymezena charakteristika letecké dopravy, vztah letecké dopravy a nezákonných činů, důležité pojmy související s trestnými činy v letecké dopravě, příčiny vzniku leteckých nehod, definice letecké nehody vůbec, dělení leteckých nehod, vyšetřování leteckých nehod a místo a ohledání leteckých nehod. Také byly uvedeny procesní zvláštnosti vyšetřování/dokazování trestných činů v dopravě.

Důležitým bodem v práci byla legislativa zabývající se trestnými činy v letecké dopravě, a to jak legislativa na úrovni mezinárodní, tak i na úrovni evropské a lokální (české). Prameny právní úpravy byly zejména zákony, vyhlášky, mezinárodní úmluvy a nařízení a směrnice orgánů Evropské unie. Do práce byla také zapracována judikatura, a to jak judikatura českých soudů, tak i soudů zahraničních.

V práci byl nastíněn konkrétní vývoj leteckých nehod vzniklých na území Československa/ČR, v Evropě i ve světě a z toho pramenící právní důsledky. V kapitole o konkrétním vývoji leteckých nehod a obecně o protiprávních činech v letectví v té době byly uvedeny zajímavosti s ohledem na vyšetřování těchto trestných činů a následné potrestání pachatelů.

Závěrem nutno dodat, že v souvislosti s technickým rozvojem se bezpečnost v civilní letecké dopravě zlepšuje a dle statistik trestných činů ubývá. Doufejme, že tato tendence bude i nadále pokračovat.

## Přílohy

Tabulka charakterizující případy nezákonných činů v civilním letectví v ČSR (převzato z knihy KELLER, Ladislav a KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2012. 215 s. ISBN 978-80-87567-11-1, str. 24)

Datum	Společnost	Linka	Typ letadla	Im. značka	Druh činu	úspěšnost
6.4.1948	ČSA	PRG-BRQ-BTS	DC-3	OK-WDO	únos	ano
5.5.1948	ČSA	BRQ-LKCS	Si-204	OK-ZDL	únos	ano
4.10.1948	ČSA	BRQ-?	DC-3	OK-WCN	únos	ano
27.9.1949	ČSA	MRL-PRG	Si-204	OK-ACY	únos	ano
24.3.1950	ČSA	BRQ-PRG	DC-3	OK-WAR	únos	ano
24.3.1950	ČSA	OSR-PRG	DC-3	OK-WDR	únos	ano
24.3.1950	ČSA	BTS-PRG	DC-3	OK-WDS	zavlečení	ano
3.5.1950	Svitlet	LKOT - BRQ	-	-	únos	ne
12.8.1950	ČSA	PZY - KLV	Cessna	OK-XBE	únos	ano
30.9.1950	ČSA	PRG-BRQ	DC-3	OK-WAA	zavlečení	ano
23.3.1953	ČSA	PRG-BRQ	DC-3	OK-WDZ	únos	ano
23.10.1956	ČSA	PRG-BTS	DC-3	OK-WDE	únos	ne
27.1.1961	ČSA	PRG-BTS	IL-14	OK-MCV	únos	ne
4.11.1967	ČSA	PRG-MLR	L-200	OK-RFV	únos	ne
5.5.1970	Uran. Prům. Příbram	LKPM-BNO	L-200	OK-SFL	únos	ano
8.6.1970	ČSA	PRG-KLV	IL-14	OK-LCF	únos	ano
8.8.1970	ČSA	PRG-BTS-KSC	IL-14	OK-MCG	únos	ano
10.12.1970	ČSA/Air Bratislava	BTS-BRQ	L-200	OK-SFH	únos	ne
26.1.1972	JAT	CPH-BEG	DC-9	YU-AHT	bom. útok	ano
18.4.1972	Slov Air	PRG-MRL	L-410	OK-ADP	únos	ano
8.6.1972	Slov Air	PRG-MRL	L-410	OK-ADN	únos	ano
28.10.1976	ČSA	PRG-BRQ	IL-18	OK-PAE	únos	ano
11.10.1977	ČSA	KLV-PRG	JAK-40	OK-GEM	únos	ano
6.2.1978	ČSA	SXF-PRG	TU-134	OK-AFB	únos	ano
10.5.1978	ČSA	PRG-BRQ	IL-18	OK-PAH	únos	ano
17.5.1978	ČSA	BRQ-PRG	JAK-40	OK-GEM	únos	ne
29.5.1978	ČSA	BRQ-KLV	JAK-40	OK-EEF	únos	ne
18.2.1983	ČSA	TAT-BTS-PRG	TU-134	OK-IFN	únos	ne
29.3.1989	Malév	PRG-AMS	TU-154	HA-LCN	únos	ano
26.5.1989	ČSA	PRG-KLV	JAK-40	OK-HEQ	únos	ne
21.10.1991	ČSA	BTS-PRG	TU-134	OK-HFL	únos	ne

## Resumé

The aim of this thesis is to give an explanation of crimes in air transport. Although air traffic is considered to be the safest kind of transport in the world and accidents happen only exceptionally, there have been many accidents in aviation history they are dealt with in light of law in the thesis.

The thesis deals with defining the characteristics of air transport, the relationship between air transport and illegal acts, important terms related to air traffic criminal acts, causes of accidents, definitions of air accidents in general, air accident parting, air accident investigation and air accident location and inspection. In this context, the procedural peculiarities of investigating / proving air traffic offenses are also mentioned.

An important point is legislation dealing with crimes in air transport, both legislation at international and European and local (Czech) level.

The thesis also outlines the specific development of air accidents occurring in the territory of Czechoslovakia / Czech Republic, in Europe and in the world, and the resulting legal consequences.

## Seznam zdrojů

### A. LITERATURA

- 1) CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 2) BÍNA, Ladislav et al. *Provozování letecké dopravy a logistika*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. 314 s. ISBN 978-80-7204-855-7.
- 3) BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.
- 4) ČAPEK, Jan. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988. 295 s. Knižnice letecké dopravy.
- 5) ČAPEK, Jan, KLÍMA, Richard a ZBÍRALOVÁ, Jaroslava. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. 362 s. ISBN 80-86199-95-9.
- 6) CHMELÍK, Jan a kol. *Vyšetřování leteckých nehod*. 1. vyd. - Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1996. 72 s.
- 7) CHMELÍK, Jan a kol. *Letecké nehody*. Praha: Vydavatelství Themis, 2007. 156 s. ISBN 80-7312-033-4.
- 8) DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague : 1918-1946*. Vyd. 1. Praha: MBI, 1998. 192 s. ISBN 80-902238-4-2.
- 9) DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague : 1947-2000*. Vyd. 1. Praha: MBI, 2000. 242 s. ISBN 80-902238-6-9.
- 10) DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague : 1947-2000*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. 242 s. ISBN 978-80-86524-17-7.
- 11) DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague : 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. 190 s. ISBN 978-80-86524-16-0.
- 12) DUNSTAN, Simon. *Blesková operace izraelských speciálních jednotek: útok na letiště Entebbe v roce 1976*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2010. 64 s. Přepadové operace. ISBN 978-80-247-3402-6.
- 13) DVOŘÁK, Jiří a CHLEBEK, Jiří. *Letecký zákon a postupy ATC (010 00)*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2006. 484 s. Učební

texty pro teoretickou přípravu dopravních pilotů dle předpisu JAR-FCL 1. ISBN 80-7204-439-7.

- 14) CHLEBEK, Jiří. *Snižování nehodovosti v provozu letounů všeobecného letectví ČR: Decreasing the number of aircraft accidents in general aviation of the Czech Republic*. [Brno: VUTIUM, 2005]. 25 s. Vědecké spisy Vysokého učení technického v Brně. PhD Thesis, sv. 291. ISBN 80-214-2840-6.
- 15) RYBÁŘ, Miroslav. *Kriminalistika: metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů : (vybrané kapitoly pro studenty povinně volitelného předmětu právnických fakult)*. Plzeň: Nava, 2008. 145 s. ISBN 978-80-7211-275-3.
- 16) KELLER, Ladislav. *Nehody dopravních letadel v Československu. Díl 1., 1918 – 1939*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2009. 279 s. ISBN 978-80-86808-63-5.
- 17) KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu. Díl 2., 1945 – 1960*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2009. 335 s. ISBN 978-80-86808-71-0.
- 18) KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu: pístová a turbovrtulová letadla. Díl 3., 1961 – 1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2011. 383 s. ISBN 978-80-86808-89-5.
- 19) KELLER, Ladislav a KOLOUCH, Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu: proudová dopravní letadla. Díl 4., 1961 – 1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2011. 411 s. ISBN 978-80-86808-97-0.
- 20) KELLER, Ladislav a KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2012. 215 s. ISBN 978-80-87567-11-1.
- 21) MUSIL, Lukáš. *Letecké katastrofy a jejich vyšetřování*. Praha: Regia, 2018. 279 s. ISBN 978-80-87866-39-9.
- 22) NEGRONI, Christine. *Letecké katastrofy*. Přeložil Hana SEDLÁKOVÁ. V Brně: CPress, 2018. 248 s. ISBN 978-80-264-2171-9.
- 23) KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Protiprávní činy v československém civilním letectví: 1945-1992*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2010. 95 s.

- 24) KERNER, Libor, SÝKORA, Viktor a KULČÁK, Ludvík. *Provozní aspekty letišť*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 80-01-02841-0.
- 25) KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2014. 310 s. ISBN 978-80-87567-51-7.
- 26) MANDL, Vladimír. *Mezinárodní úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 a československý zákon o letectví ze dne 8. července 1925*. V Praze: Fr. Řivnáč, 1932. 26 s.
- 27) ŠÁMAL, Pavel. *Osnova trestního zákoníku 2004-2006*. V Praze: C.H. Beck, 2006. 421 s. ISBN 80-7179-527-5.
- 28) CHMELÍK, Jan. *Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady*. Praha: Linde, 2010. 368 s. ISBN 978-80-7201-820-8.
- 29) POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva I*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). 386 s. ISBN 978-80-7552-133-0.
- 30) PRUŠA, Jiří a kol. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.
- 31) ŠČUREK, Radomír a MARŠÁLEK, Daniel. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. 144 s. ISBN 978-80-7204-862-5.
- 32) NĚMEC, Miroslav. *Organizovaný zločin: aktuální problémy organizované kriminality a boje proti ní*. Praha: Naše vojsko, 1995. 224 s. ISBN 80-206-0472-3.
- 33) ČECHOVÁ, Miloslava, PRUŽINA, Vladislav a TRUSKA, Oldřich. *Létání bez strachu*. Vyd. 1. Praha: Smart Press, 2008. 136 s. ISBN 978-80-87049-19-8.
- 34) KVAPIL, Miloš. *Dálkovky: zlatá éra ČSA*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2012. 223 s. ISBN 978-80-87567-15-9.
- 35) PROCHÁZKA, Michael. *Zpověď únosce letadla: neuvěřitelný příběh z Prahy 60. let*. Vyd. 1. Třebíč: Akcent, 2010. 197 s. ISBN 978-80-7268-762-6.
- 36) SEDLÁK, Miroslav. *Letecké příhody i nehody, aneb, Nejen o létání, ale i o mnohém kolem něho*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 1999. 183 s. ISBN 80-85280-59-0.

- 37) TŮMA, Jan. *100 největších zajímavostí o letecké dopravě*. Praha: Columbus, 2007. 107 s. ISBN 978-80-7249-173-5.
- 38) ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 3632 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
- 39) ŠÁMAL, Pavel, Oto NOVOTNÝ, Tomáš GŘIVNA, Jiří HERCZEG, Marie VANDUCHOVÁ a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. 8., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 1052 s. ISBN 978-80-7552-358-7.
- 40) DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní zákoník: komentář. I a II. díl*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 3264 s. ISBN 978-80-7478-790-4.
- 41) POTOČNÝ, Miroslav a Jan ONDŘEJ. *Mezinárodní právo veřejné: zvláštní část*. 6., dopl. a rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy právnické učebnice. 560 s. ISBN 978-80-7400-398-1.
- 42) JELÍNEK, Jiří. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. 7. vydání. Praha: Leges, 2017. Glosátor. 1312 s. ISBN 978-80-7502-230-1.
- 43) HENDRYCH, Dušan, BĚLINA, Miroslav, FIALA, Josef, ŠÁMAL, Pavel, ŠTURMA, Pavel, ŠTENGLOVÁ, Ivana, KARFÍKOVÁ, Marie. *Právnický slovník*. 3. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2009. 1481 s. ISBN 978-80-7400-059-1.
- 44) FENYK, Jaroslav, Roman HÁJEK, Igor STRÍŽ a Přemysl POLÁK. *Trestní zákoník a trestní řád, průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou, I. díl - Trestní zákoník*. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s., 2010. 1317 s. Edice Komentované zákony. ISBN 978-80-7201-802-4.
- 45) ONDŘEJ, Jan, Josef MRÁZEK a Oto KUNZ. *Základy mezinárodního práva veřejného*. V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckova skripta. 288 s. ISBN 978-80-7400-487-2.
- 46) TÜRK, Danilo. *Základy mezinárodního práva*. Praha [i.e. Beroun]: Eva Rozkotová, 2010. 556 s. ISBN 978-80-904209-9-1.

## B. ČLÁNKY

- 1) BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní úmluva o potlačování financování terorismu*. Právník. 2006, roč. 145, č. 6, s. 672 - 696. ISSN 0231-6625.



- 2) JELÍNEK, Leoš. *Zneužití civilního letadla k provedení teroristického útoku*. Právní fórum. 2007, roč. 4, č. 5, s. 186-190. ISSN 1214-7966.
- 3) MÁČE, Jan. *Útok na Ameriku*. Letectví + kosmonautika. 2001, roč. 77, č. 21, s. 12-13. ISSN 0024-1156.
- 4) MIKA, Ladislav. *Letecká provozní bezpečnost ve světové letecké dopravě v roce 2016*. Letectví + kosmonautika. 2017, roč. 93, č. 2, s. 66-68. ISSN 0024-1156.
- 5) MIKA, Ladislav. *Letecká provozní bezpečnost ve světové letecké dopravě v roce 2014*. Letectví + kosmonautika. 2015, roč. 91, č. 2, s. 76-78. ISSN 0024-1156.
- 6) URBAN, Jennifer A. The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board aircraft: a Missed Opportunity or a Sufficient Modernization? *Indiana Law Review*. 2016, vol. 49, no. 3, s. 713-743. ISSN 0090-4198.
- 7) WILLIAMS, Andrew S. The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in the Global War on Terror. *Air Force Law Review*. 2007, no. 59, s. 73-151. ISSN 0094-8381.
- 8) ŠTURMA, Pavel. *Odpověď mezinárodního práva na hrozbu mezinárodního terorismu*. Právník. 2003, č. 2, s. 150 – 183.
- 9) BÍLKOVÁ, Veronika. *Vybrané právní otázky prevence a represe chemického terorismu*. Trestněprávní revue. 2005, č. 5, s. 123 – 129
- 10) Vláda: *Vláda schválila novelu trestního zákoníku proti financování a podpoře terorismu*. Právní rozhledy. 2016, č. 17, s. II.
- 11) BÍLKOVÁ, Veronika, GŘIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří. *Scénář Renegade, aneb sestřelení civilního letadla z pohledu práva*. Trestněprávní revue. 2008, č. 11, s. 328-335.
- 12) BÍLKOVÁ, Veronika. *Boj proti terorismu a Rada Evropy*. Právní rozhledy. 2003, č. 4, s. 195.
- 13) JELÍNEK, Jiří. „Protiteroristická“ novela trestního zákoníku – poznámky k orientačnímu studiu. *Bulletin advokacie*. 2017, č. 3, s. 23-28
- 14) LUKÁŠEK, Libor. *Úmluva o potlačování financování terorismu - další posílení mezinárodně právního rámce boje proti terorismu*. Právník. 2001, č. 1, s. 80 – 96
- 15) BÍLKOVÁ, Veronika. *Mezinárodní právo a terorismus. Definovat nedefinovatelné?*. Trestněprávní revue. 2010, č. 1, s. 11-17

- 16) LUKÁŠEK, Libor. *Boj s terorismem pohledem Evropské unie*. Evropské právo. 2000, č. 7, s. 5 - 7
- 17) SZKANDEROVÁ, Marcela. *K oslňování laserovými zařízeními z pohledu trestního práva hmotného*. Soudce č. 3/2011, str. 27 – 31
- 18) LUXOVÁ, Lucie. *Hlavní zásady dokazování v trestním řízení*. In: *epravo.cz* [online]. 11. 2. 2015 [cit. 2019-03-10]. Dostupné na: <https://www.epravo.cz/top/clanky/hlavni-zasady-dokazovani-v-trestnim-rizeni-95913.html>
- 19) NEKVASILOVÁ, Lucie. *V Česku vznikne policejní jednotka na sledování leteckých pasažérů za stamiliony*. In: *ceska-justice.cz* [online]. 3. 7. 2017 [cit. 2018-11-15]. Dostupné na: <http://www.ceska-justice.cz/2017/07/v-cesku-vznikne-policejni-jednotka-na-sledovani-leteckych-pasazeru-za-stamiliony/>
- 20) HOŠEK, Jiří. *Německý Ústavní soud zpochybnil zákon o sestřelování unesených letadel*. In: *irozhlas.cz* [online]. 15. 2. 2006 [cit. 2019-03-10]. Dostupné na: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/nemecky-ustavni-soud-zpochybnil-zakon-o-sestrelovani-unesenych-letadel\\_200602151529\\_mkopp](https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/nemecky-ustavni-soud-zpochybnil-zakon-o-sestrelovani-unesenych-letadel_200602151529_mkopp)
- 21) SHABU, Martin. *Kdo rozhodne o případném sestřelení letadla? Ať má červené tlačítko premiér, navrhuje Svoboda*. In: *lidovky.cz* [online]. 8. 11. 2018 [cit. 2019-03-10]. Dostupné na: [https://www.lidovky.cz/noviny/kdo-rozhodne-o-pripadnem-sestreleni-letadla-at-ma-cervene-tlacitko-premier-navrhuje-svoboda.A181107\\_222908\\_In\\_noviny\\_ele](https://www.lidovky.cz/noviny/kdo-rozhodne-o-pripadnem-sestreleni-letadla-at-ma-cervene-tlacitko-premier-navrhuje-svoboda.A181107_222908_In_noviny_ele)
- 22) SHABU, Martin. *Odpovědnost za sestřel letounu: Spíše premiér než ministr obrany*. In: *ceskapozice.lidovky.cz* [online]. 19. 11. 2018 [cit. 2019-03-10]. Dostupné na: [http://ceskapozice.lidovky.cz/odpovednost-za-sestrel-letounu-spise-premier-nez-ministr-obrany-pyh-/tema.aspx?c=A181109\\_144055\\_pozice-tema\\_lube](http://ceskapozice.lidovky.cz/odpovednost-za-sestrel-letounu-spise-premier-nez-ministr-obrany-pyh-/tema.aspx?c=A181109_144055_pozice-tema_lube)
- 23) LATISLAV, Radek. *Pilota vojenského letadla někdo oslnil laserem čtyři sta metrů nad Chrudimí*. In: *idnes.cz* [online]. 28. 2. 2019 [cit. 2019-03-05]. Dostupné na: [https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letadlo-laser-oslneni-chrudim.A190228\\_145019\\_pardubice-zpravy\\_lati](https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letadlo-laser-oslneni-chrudim.A190228_145019_pardubice-zpravy_lati)

### C. KOMENTÁŘE

- 1) VONDRUŠKA, František. § 311 Teroristický útok. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 2) SOTOLÁŘ, Alexander. § 290 Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 3) SOTOLÁŘ, Alexander. § 291 Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 4) SOTOLÁŘ, Alexander. § 292 Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 5) ZEZULOVÁ, Jana. § 339 Násilné překročení státní hranice. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 6) ZEZULOVÁ, Jana. § 358 Výtržnictví. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 7) FREMR, Robert. § 146 Ublížení na zdraví. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander

- SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 8) SOTOLÁŘ, Alexander. § 272 Obecné ohrožení. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 9) SOTOLÁŘ, Alexander. § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.
- 10) RŮŽIČKA, Miroslav. § 343 Porušení předpisů o mezinárodních letech. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. Trestní zákoník: Komentář [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2019-2-20]. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X.

#### **D. ELEKTRONICKÉ PRAMENY**

- 1) Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague, on 16 december 1970 (the Hague Convention 1970). In: *OAS: Organisation of American States* [online], [cit. 2018-03-09]. Dostupné na: [http://oas.org/juridico/mla/en/treaties/en\\_conve\\_suppre\\_unlaw\\_seiz\\_aircr\\_sig\\_the\\_hague\\_1970.pdf](http://oas.org/juridico/mla/en/treaties/en_conve_suppre_unlaw_seiz_aircr_sig_the_hague_1970.pdf)
- 2) Convention on Offences and Certain Other Acts Comited on Board Aircraft, Signed at Tokyo, on 14 september 1963 (Tokyo Convention). In: *Institute of Air & Space Law* [online]. McGill University, 2018 [cit. 2018-03-09]. Dostupné na: <http://mcgill.ca/iasl/files/iasl/tokyo1963.pdf>
- 3) MASTNÝ, Václav. *Mezinárodní režim vzdušného prostoru* [online]. Praha: Fakulta bezpečnosti a managementu; Policejní akademie České republiky v Praze, [cit. 2018-03-09]. Dostupné na: [http://teorieib.cz/pbi/files/28-MasV\\_01.pdf](http://teorieib.cz/pbi/files/28-MasV_01.pdf)

- 4) Public Air Law Treaties and Conventions. In: *Institute of Air & Space Law* [online]. McGill University, 2018 [cit. 2018-03-09]. Dostupné na: <http://mcgill.ca/iasl/centre/research/air-law/public-air-law-treaties>
- 5) *Úřad pro civilní letectví* [online]. ÚCL: ©2019 [cit. 2019-02-24]. Dostupné na: <http://www.caa.cz/>
- 6) *Ministerstvo obrany* [online]. Ministerstvo obrany, odbor komunikace a propagace, 2011 [cit. 2019-03-09]. Dostupné na: [http://www.mocr.army.cz/images/id\\_15001\\_16000/15635/025\\_ukonzeni\\_1\\_etu\\_letadla\\_110413.doc](http://www.mocr.army.cz/images/id_15001_16000/15635/025_ukonzeni_1_etu_letadla_110413.doc)
- 7) *Vláda České republiky* [online]. Usnesení Vlády České republiky ze dne 10. října 2001 č. 1044, [cit. 2019-03-01]. Dostupné na: [https://albatros.odok.cz/usneseni/usneseni\\_webtest.nsf/0/F802EEECF690FBADC12571B6007050E4](https://albatros.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/F802EEECF690FBADC12571B6007050E4)
- 8) *Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod* [online]. ÚZPLN: ©2019 [cit. 2019-02-28]. Dostupné na: <http://www.uzpln.cz/>
- 9) *Aviation Safety Network* [online]. Aviation Safety Network, an exclusive service of Flight Safety Foundation, [cit. 2019-01-15]. Dostupné na: <https://aviation-safety.net/>

## **E. LEGISLATIVNÍ DOKUMENTY**

- 1) Mezinárodní smlouva č. 147/1947 Sb., Úmluva o mezinárodním civilním letectví
- 2) Vyhláška č. 92/1964 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o volném moři
- 3) Vyhláška č. 16/1974 Sb., o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví
- 4) Vyhláška č. 96/1974 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel
- 5) Vyhláška č. 102/1984 Sb., ministra zahraničních věcí o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla
- 6) Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol doplňující tuto Úmluvu sjednané v Pekingu dne 10. září 2010
- 7) Úmluva č. 80/2001 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o přijetí Mezinárodní úmluvy o potlačování teroristických bombových útoků

- 8) Úmluva č. 18/2006 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Mezinárodní úmluvě o potlačování financování terorismu
- 9) Sdělení č. 72/2017 Sb. m. s., Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Rady Evropy o prevenci terorismu
- 10) Rezoluce Rady bezpečnosti OSN 748 (1992), která zakázala lety do Libye a z Libye
- 11) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES
- 12) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007
- 13) 2012/780/: Rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2012 o přístupových právech k evropské centrální evidenci bezpečnostních doporučení a odpovědí na ně zřízené podle čl. 18 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES
- 14) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002
- 15) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91
- 16) Nařízení Komise (ES) č. 272/2009 ze dne 2. dubna 2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

- 17) Nařízení Komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy
- 18) Nařízení Komise (EU) č. 720/2011 ze dne 22. července 2011, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy, pokud jde o postupné zavádění detekčních kontrol kapalin, aerosolů a gelů na letištích EU
- 19) Nařízení Komise (EU) č. 1141/2011 ze dne 10. listopadu 2011, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy, pokud jde o používání bezpečnostních skenerů na letištích EU
- 20) Nařízení Komise (EU) č. 245/2013 ze dne 19. března 2013, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, pokud jde o detekční kontroly kapalin, aerosolů a gelů na letištích EU
- 21) Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy
- 22) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti
- 23) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2426 ze dne 18. prosince 2015, kterým se mění nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o třetí země uznané jako země uplatňující bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy
- 24) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/815 ze dne 12. května 2017, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení některých specifických opatření na ochranu letectví před protiprávními činy
- 25) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/55 ze dne 9. ledna 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o doplnění Singapurské republiky ke třetím zemím uznaným jako země uplatňující bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy

- 26) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/681 ze dne 27. dubna 2016 o používání údajů jmenné evidence cestujících (PNR) pro prevenci, odhalování, vyšetřování a stíhání teroristických trestných činů a závažné trestné činnosti
- 27) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/541 ze dne 15. března 2017 o boji proti terorismu, kterou se nahrazuje rámcové rozhodnutí Rady 2002/475/SVV a mění rozhodnutí Rady 2005/671/SVV
- 28) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
- 29) Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- 30) Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník
- 31) Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů
- 32) Vláda: Důvodová zpráva k zákonu č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, č. 40/2009 Dz
- 33) Vláda: Důvodová zpráva k zákonu 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, č. 49/1997 Dz
- 34) Usnesení vlády ze dne 10. října 2001 č. 1044 k materiálu Použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku
- 35) Předpis L 13 o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, Ministerstvo dopravy ČR
- 36) Předpis L 2 – Pravidla létání, Ministerstvo dopravy ČR
- 37) Předpis L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy, Ministerstvo dopravy ČR

## **F. SOUDNÍ JUDIKATURA**

- 1) Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 2. 3. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1394/2015-34



- 2) Rozsudek SRN: BVerfG (Spolkový ústavní soud) ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05
- 3) Usnesení Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 18. 1. 1982, sp. zn. 7 To 55/81
- 4) Nález Ústavního soudu ze dne 10. 7. 2001, sp. zn. III. ÚS 77/01
- 5) Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR, sp. zn. 1 Tz 28/1972
- 6) Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR – Pls 3/1978
- 7) Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 1. 1998, sp. zn. 2 Tzn 108/97
- 8) Rozsudek Okresního soudu v Kolíně ze dne 13. 3. 1989, sp. zn. 1 Tz 4/89
- 9) Rozsudek Soudu prvního stupně (druhého rozšířeného senátu) ze dne 21. září 2005. - Ahmed Ali Yusuf a Al Barakaat International Foundation proti Radě Evropské unie a Komisi Evropských společenství. - Společná zahraniční a bezpečnostní politika - Omezující opatření namířená proti osobám a subjektům spojeným s Usámou bin Ládinem, sítí Al-Kajdá a Talibanem - Právomoc Společenství - Zmrazení prostředků - Základní práva - Ius cogens - Soudní přezkum - Žaloba na neplatnost. - Věc T-306/01, 62001TJ0306
- 10) Rozsudek Soudu prvního stupně (druhého rozšířeného senátu) ze dne 21. září 2005. - Yassin Abdullah Kadi proti Radě Evropské unie a Komisi Evropských společenství. - Společná zahraniční a bezpečnostní politika - Omezující opatření namířená proti osobám a subjektům spojeným s Usámou bin Ládinem, sítí Al-Kajdá a Talibanem - Právomoc Společenství - Zmrazení prostředků - Základní práva - Ius cogens - Soudní přezkum - Žaloba na neplatnost. - Věc T-315/01, 62001TJ0315
- 11) Usnesení Ústavního soudu ze dne 9. 9. 2008, sp. zn. III. ÚS 1757/08
- 12) Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 18. března 2008 sp. zn. Nt 421/2007