

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**ANALÝZA ÚROVNĚ ZABEZPEČENÍ  
REGIONÁLNÍCH LETIŠŤ ČR**

**Autor práce: Martina Bednářová**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2017**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## **ABSTRAKT**

BEDNÁŘOVÁ, M. *Analýza úrovně zabezpečení regionálních letišť ČR : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 63 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

**Klíčová slova:** bezpečnost, kontrola, předpisy, regionální letiště, zabezpečení

Práce zkoumá a porovnává zabezpečení regionálních letišť ČR v Jihočeském kraji před protiprávními činy, jak po technické stránce, tak ekonomické. Dále práce zkoumá na základě zákonných předpisů, jak provozovatelé jednotlivých regionálních letišť tyto předpisy dodržují, jak zabezpečují veškerý letecký provoz na daném letišti a z toho vyvozuje závěry a návrhy na odstranění nedostatků zjištěných v rámci analýzy.

## **ABSTRACT**

BEDNÁŘOVÁ, M. *Analysis of the Security Level of Regional Airports Czech Republic : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 63 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

**Key words:** Control, Regional Airports, Regulations, Safety, Security

The work examines compares the security of regional airports in the Czech Republic in South Bohemia against illegal acts, both technically and economically. The thesis also examines on the basis of statutory provisions, as operators of the various regional airports comply with the rules safeguarding of all air traffic at the airport until concludes proposals to address the shortcomings identified

## Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	9
2 Bezpečnost jako pojem .....	10
3 Bezpečnostní politika ČR.....	13
4 Bezpečnostní politika v jednotlivých oblastech veřejné správy .....	17
4.1 Státní správa a veřejná správa .....	17
4.2 Státní správa v oblasti civilního letectví v ČR .....	20
5 Letectví v ČR a mezinárodní letectví.....	23
5.1 Letecká doprava a letiště .....	23
5.1.1 Historie a současnost letecké dopravy .....	23
5.1.2 Letadlo a letecký rejstřík.....	27
5.2 Letecké právo a mezinárodní organizace v civilním letectví .....	28
5.3 Protiprávní činy v civilním letectví .....	31
5.3.1 Bezpečnostní program a zvláštní bezpečnostní opatření v ČR .....	31
5.3.2 Bezpečnostní program regionálních letišť .....	33
6 Analýza zabezpečení regionálních letišť Jihočeského kraje .....	39
6.1 Neveřejné mezinárodní a civilní veřejné letiště České Budějovice .....	41
6.2 Civilní veřejné letiště Hosín .....	43
6.3 Civilní veřejné letiště Jindřichův Hradec .....	45
6.4 Civilní veřejné letiště Soběslav .....	46
6.5 Civilní veřejné letiště Strakonice .....	47
6.6 Civilní veřejné letiště Strunkovice nad Blanicí .....	48
6.7 Civilní veřejné letiště Tábor .....	50
Závěr .....	52
Seznam použitých zdrojů .....	54
Seznam zkratk .....	59

Seznam obrázků a tabulek.....	61
Přílohy.....	62

## Úvod

Důvodem existence bezpečnosti letecké dopravy je zabránit činům spáchaným ve zlém úmyslu na letadle, cestujících nebo posádce. Po hrůzných útocích z roku 2001 přijala EU řadu bezpečnostních pravidel pro posílení bezpečnosti civilní letecké dopravy. Tato pravidla jsou pravidelně aktualizována. Členské státy ale mohou i nadále uplatňovat přísnější opatření, aby odpovídala měnícím se rizikům a hrozbám a také změnám technologií. Regulační rámec se týká všech složek řetězce letecké dopravy, které mohou mít vliv na bezpečnost letadel nebo letecké infrastruktury. Mezi ně patří: letiště, letadla, cestující, zavazadla, náklad, letištní a palubní zásoby, bezpečnostní personál a vybavení. Pravidla EU se vztahují na všechna letiště v Unii, která slouží civilní letecké dopravě, na všechny provozovatele služeb na letišti včetně leteckých dopravců a na všechny ostatní poskytovatele, kteří nabízejí letišti či jeho prostřednictvím zboží či služby a musí „dodržovat normy bezpečnosti letecké dopravy“. Použité bezpečnostní normy by ovšem měly být přiměřené příslušnému letadlu/fungování/provozu.

Toto téma práce bylo zvoleno s ohledem na autorčiny zkušenosti získané během jejího působení na různých letištích v různých krajích a v různých zemích, takže je jí znám jak letištní provoz, tak zázemí, letadla a i zabezpečení. Při své bakalářské práci mohla vycházet z vlastních poznatků za roky působení na letištích, a to od května 1988 doposud.



# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je porovnání zabezpečení regionálních letišť Jihočeského kraje před protiprávními činy a analyzovat technické a ekonomické možnosti úrovně tohoto zabezpečení. Vedlejším cílem je návrh na odstranění případných nedostatků zjištěných v rámci analýzy. K porovnání zabezpečení jednotlivých letišť byl použit jednoduchý dotazník a vlastní znalosti a pozorování autorky, která se přes 30 let pohybuje na leteckých provozech a v zázemích regionálních letišť v jižních Čechách.

Práce je rozdělena do tří částí. První část práce je teoretická a vychází z dostupných materiálů, dokumentů, zákonů a jiných legislativních nařízení. Jde především o strategické bezpečnostní dokumenty Evropské unie, ze kterých vychází strategické dokumenty i v České republice.

Druhá část práce je věnována letecké dopravě, historii a současnosti v letectví, mezinárodním organizacím z oblasti letectví a dále bezpečnostnímu programu ČR. Z tohoto bezpečnostního programu ČR pak je v práci, díky spolupráci alespoň jednoho provozovatele letiště, nastíněn bezpečnostní program daného letiště.

Ve třetí části je uvedena analýza zabezpečení jednotlivých regionálních letišť dle dostupných zdrojů. Z důvodu utajení zabezpečení letišť proti protiprávním činům byl k dispozici pouze jeden získaný dotazník a jeden bezpečnostní program letiště. V práci se vychází i ze zdrojů katastrálního úřadu, mapového portálu Mapy.cz a dále z průzkumu trhu jednotlivých typů technických a obdobných prostředků sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, na které poskytuje v roce 2017 Státní fond dopravní infrastruktury dotaci.

V závěru bakalářské práce je pak provedeno shrnutí celé problematiky zabezpečení regionálních letišť před protiprávními činy, jsou navrženy alespoň minimální postupy, které by mohly řešit zjištěné nedostatky. Po leteckých útocích v roce 2001 se přijala řada bezpečnostních opatření pro posílení bezpečnosti civilní letecké dopravy, a tato pravidla jsou pravidelně aktualizována. Bohužel kvůli utajování některých zabezpečení, bylo pro práci velice obtížné mnohdy informace z vedení letišť získat.

## 2 Bezpečnost jako pojem

Pojem „bezpečnost“ není v současné legislativně ani odborné literatuře jednotně vymezen. Obecně se pod pojmem „bezpečnost“ může rozumět společností, resp. státem stanovená a garantovaná schopnost zamezit konkrétnímu riziku, kdy toto riziko překročilo únosnou mez.<sup>1</sup>

Vybrané definice bezpečnosti:

- dle terminologického slovníku je pojem „bezpečnost“ stav, kdy jsou na efektivní míru omezeny hrozby pro objekt a jeho zájmy a tento objekt je k omezení stávajících i potenciálních hrozeb efektivně vybaven a ochoten při něm spolupracovat,
- obecný pojem bezpečnosti: „Bezpečný je ten, kdo není vystaven nebezpečí, popřípadě poskytuje ochranu před nebezpečím, nebo je nepochybný, zaručený, důvěryhodný“,
- rozšířená verze pojmu bezpečnosti: „Stav, ve kterém se individua, skupiny a státy necítí ohrožené vážnými hrozbami, popř. se před nimi považují za účinně chráněné a svoji budoucnost mohou vytvářet podle vlastních představ. Stupeň bezpečnosti, popř. ohrožení závisí dalekosáhle na subjektivních pocitech, historických zkušenostech, pojetí sebe sama a poměru k okolnímu prostředí“,
- další rozšířená verze pojmu bezpečnosti: „Bezpečnost je stav, kdy jsou na nejnížší možnou míru eliminovány hrozby pro objekt a jeho zájmy. Tím objektem (referenčním objektem bezpečnosti) může být stát, mezinárodní organizace, mezinárodní systém, sociální skupina (národ, národnostní menšina, ženy, jednotlivci)“,
- obecná (zdůrazňující status quo): „Bezpečnost je pojem pro podmínky udržení stávajícího sociálního a politického systému“,
- tradiční pojetí v rámci bezpečnostních studií: „Bezpečnosti státu (jeho územní celistvosti, moci, suverenity) proti vnějším hrozbám vojenského charakteru“,
- negativní vymezení: „Bezpečnost je absencí ohrožení cenných hodnot“,
- dle Arnolda Wolferse: „Bezpečnost není pouze objektivní, ale i subjektivní. Je absencí ohrožení vzácných hodnot (objektivní dimenze) i absencí vnímání ohrožení vzácných hodnot (subjektivní dimenze)“,

---

<sup>1</sup> SOUČEK, V., STAŇOVÁ, E., LINHART, M., et al. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek - Krizové řízení*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra. s. 12.

- dle Richarda Ullmana (definice „národní bezpečnosti“): „Ohrožením národní bezpečnosti je akce nebo série akcí, které drasticky a v krátké době způsobují degradaci kvality života obyvatel státu a omezují politický výběr (autonomii)“.

V minulosti byly státy jedinými relevantními hráči, dnes se musejí o vliv dělit s celou řadou dalších aktérů na vyšších i nižších úrovních. Aktivita nestátních subjektů nebo dokonce jednotlivců mohou způsobit škody stejného významu a rozsahu jako armády jiných zemí. Zároveň se snižuje riziko klasického válečného konfliktu. Nové bezpečnostní prostředí je přímým důsledkem klesajícího významu teritoriality v mezinárodním systému. Zatímco v minulosti byly státy jasně definované svým teritoriem a měly přímou kontrolu nad tím, kdo a co jejich hranice překračuje, dnes už takové možnosti v důsledku globalizace a technologického rozvoje nemají. To platí obzvláště v Evropě, kde evropská integrace nahradila výsadní postavení moderního státu ještě více, protože celou řadu jeho funkcí přesunula na nadnárodní úroveň. Vnitřní prostor státu není možné jednoznačně oddělit od prostoru mimo něj a obě dimenze se prolínají. Podobně se stírá i hranice mezi vnitřní a vnější bezpečností. Vnitřní hrozby, jako například organizovaný zločin nebo terorismus, získávají mezinárodní dimenzi. Trestný čin je možné spáchat z druhé strany zeměkoule. Vnější hrozby zase stále méně pocházejí od armád jiných států a stále více vyplývají z migračních toků způsobených občanskými válkami nebo selháním základních funkcí států v sousedních, ale i vzdálenějších regionech. To, co platí pro mezinárodní obchod nebo zemědělskou politiku, nemusí nutně platit i pro bezpečnostní sféru, která se považuje za jádro státní suverenity. Způsoby rozhodování na evropské úrovni v oblasti bezpečnosti jsou také odlišné od rozhodování o ekonomických otázkách.<sup>2</sup>

Problém definice a konceptuálního uchopení bezpečnosti je jednou z dlouhodobých výzev pro bezpečnostní studia. Historicky se bezpečnostní studia dostávají do centra pozornosti společenských vědců a politické sféry zejména ve druhé polovině 20. století v souvislosti s globální bezpečnostní realitou. V 50. a 60. letech se zaměřovala především na oblast sledování a vyhodnocování vojenského potenciálu, na analýzy poměru sil, strategických koncepcí, doktrín a válečných příprav, a to zejména v anglosaském prostředí. V tomto období, které je také označováno jako zlatý věk

---

<sup>2</sup> WEISS, T. *Role policie a armády v Evropské unii*. Praha : Karolinum, 2014. s. 12 – 15. ISBN 978-80-246-2381-8.

bezpečnostních studií<sup>3</sup>, byla tato studia chápána a označována jako strategická studia, která se zabývala především otázkami spojenými s hrozbou možného vojenského konfliktu mezi supervelmocemi a případného užití zbraní strategického významu, zejména jaderných zbraní.<sup>4</sup>

Hledání bezpečnosti je nekonečný proces.

---

<sup>3</sup> WAISOVÁ, Š. *Bezpečnost : Vývoj a proměny konceptu*. 1. vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2005. s. 92. ISBN 80-86898-21-0.

<sup>4</sup> SUCHÝ, P. Pozice bezpečnostních a strategických studií v rámci studia mezinárodních vztahů. In *Obrana a strategie*. 2003, roč. 3, č. 2, s. 7-16. Dostupné z WWW: <<http://www.obranaastrategie.cz/cs/archiv/rocnik-2003/2-2003/pozice-bezpecnostnich-a-strategickych-studii-v-ramci-studia-mezinarodnich-vztahu.html#.WOjWfn0VzIU>>.

### 3 Bezpečnostní politika ČR

Bezpečnostní politika ČR je souhrn veškerých cílů a nástrojů státu zabezpečující státní svrchovanost, územní celistvost, činnost demokratických institucí, ekonomického a sociálního rozvoje státu, ochrany zdraví a života občanů, majetku, kulturních statků, životního prostředí a plnění mezinárodních bezpečnostních závazků.

Bezpečnostní politiku státu tvoří pět základních komponentů:

- zahraniční politika;
- obranná politika,
- politika v oblasti vnitřní bezpečnosti,
- hospodářská politika v oblasti bezpečnosti státu,
- politika veřejné informovanosti v oblasti bezpečnosti státu.

Základním dokumentem bezpečnostní politiky našeho státu, který definuje bezpečnostní hrozby, způsoby a prostředky, jak těmto hrozbám čelit, je Bezpečnostní strategie České republiky. Tento dokument je aktualizován a vychází jak z Ústavy ČR<sup>5</sup>, Listiny základních práv a svobod<sup>6</sup>, z ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky<sup>7</sup>, v platném znění, tak i z Evropské bezpečnostní strategie z roku 2003<sup>8</sup>. Ta byla v červnu 2016 novelizována a měla by být zastřešujícím dokumentem pro veškeré vnější činnosti Evropské unie, popisující proměny bezpečnostního prostředí včetně klíčových hrozeb v euroatlantickém prostoru. Nedílnou součástí bezpečnostní politiky našeho státu jsou i spojenecké a další mezinárodní závazky vycházející z členství ČR v NATO, OSN a Organizaci pro bezpečnost a spolupráci v Evropě (OBSE). Jejím cílem je zajištění rámce prosazování bezpečnostních zájmů ČR.

---

<sup>5</sup> ČESKO. Zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky ze dne 1. ledna 1993. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&fulltext=&nr=1~2F1993&part=&name=&rpp=15>>.

<sup>6</sup> ČESKO. Zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod ze dne 1. ledna 1993. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40453&fulltext=&nr=2~2F1993&part=&name=&rpp=15>>.

<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 110/1998 Sb. Ústavní zákon o bezpečnosti České republiky z 22. dubna 1998. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 39. Dostupné z WWW: <<https://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=110~2F1998&rpp=15#seznam>>.

<sup>8</sup> *Evropská bezpečnostní strategie*. Lucemburk : Úřad pro publikace Evropské unie, 2009. 43 s. ISBN 978-92-824-2416-2.

Bezpečnostní strategie ČR z roku 2015<sup>9</sup> se člení na čtyři části:

- východiska bezpečnostní politiky ČR,
- bezpečnostní zájmy ČR,
- bezpečnostní prostředí ČR,
- strategie prosazování bezpečnostní zájmů ČR.

Východiska bezpečnostní politiky ČR spočívají v souboru principů k zajištění bezpečnosti jednotlivce, ochrany jeho života, zdraví, svobody, lidské důstojnosti a majetku, dále zajištění bezpečnosti státních institucí zajišťujících a sloužící právě díky procesům a nástrojům k posilování bezpečnosti a ochrany všech obyvatel.

Přestože je za zajišťování bezpečnosti primárně odpovědná vláda, pro snižování rizik naplnění hrozeb je žádoucí aktivní spolupráce občanů ČR, právnických a fyzických osob a orgánů veřejné správy. Jedině tak dojde k posílení celkové odolnosti společnosti vůči bezpečnostním hrozbám. Velký vliv má i politická a hospodářská stabilita Evropské unie a celková bezpečnost euroatlantické oblasti. Členství v NATO a EU přináší výhody kolektivního zajištění vlastní obrany a bezpečnosti, stejně jako závazek ke společné obraně a bezpečnosti.

Avšak členství v mezinárodních organizacích z ČR nesnímá její prvotní odpovědnost za vlastní obranu. ČR dává přednost preventivní diplomacii. V případě vypuknutí krize či ozbrojeného konfliktu usiluje o řešení politickými a diplomatickými prostředky.

Bezpečnostní zájmy ČR jsou souborem definicí životních, strategických a dalších zájmů ČR.

Životním zájmem je zajištění suverenity, územní celistvosti a politické nezávislosti ČR, zachování všech náležitostí demokratického právního státu včetně záruky a ochrany základních lidských práv a svobod obyvatel.

Strategické zájmy ČR jsou zejména:

- bezpečnost a stabilita, především v euroatlantickém prostoru,
- prevence a zvládání místních a regionálních konfliktů a zmírňování jejich následků,
- zachování globální stabilizační role a zvýšení efektivity OSN,

---

<sup>9</sup> *Bezpečnostní strategie České republiky* [online]. Praha : Vláda České republiky, 2015 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/bezpecnostni-strategie-2015.pdf>>.

- posilování soudržnosti a efektivnosti NATO a EU a zachování funkční a věrohodné transatlantické vazby,
- naplňování strategického partnerství mezi NATO a EU, včetně posilování jejich spolupráce při komplementárním rozvíjení obranných a bezpečnostních schopností,
- rozvíjení role OBSE v oblasti prevence ozbrojených konfliktů, demokratizace a posilování vzájemné důvěry a bezpečnosti,
- funkční a transparentní režim kontroly konvenčního zbrojení v Evropě,
- podpora a rozvoj regionální spolupráce,
- podpora mezinárodní stability prostřednictvím spolupráce s partnerskými zeměmi,
- podpora demokracie, základních svobod a principů právního státu,
- zajištění vnitřní bezpečnosti a ochrany obyvatelstva,
- zajištění ekonomické bezpečnosti ČR a posilování konkurenceschopnosti ekonomiky,
- zajištění energetické, surovinové a potravinové bezpečnosti ČR a adekvátní úrovně strategických rezerv,
- zajištění kybernetické bezpečnosti a obrany ČR,
- prevence a potlačování bezpečnostních hrozeb ovlivňujících bezpečnost ČR a jejích spojenců.

Mezi další významné zájmy zejména patří:

- snižování kriminality s důrazem na hospodářskou kriminalitu, organizovaný zločin, informační kriminalitu a boj s korupcí,
- posilování zpravodajské ochrany a obrany ČR,
- vytváření podmínek pro tolerantní občanskou společnost, potlačování extremismu a jeho příčin,
- zvyšování efektivity a profesionality státních institucí a soudnictví, a v této souvislosti posilování spolupráce veřejné správy s občany a podnikajícími fyzickými a právníckými osobami,
- rozvoj občanských sdružení a nevládních organizací působících v oblasti bezpečnosti,
- posilování veřejné informovanosti a aktivního podílu občanů na zajištění bezpečnosti,
- vědecko-technický rozvoj s důrazem na nové technologie s vysokou přidanou hodnotou inovace,

- rozvíjení technických a technologických schopností při zpracování a přenosu utajovaných a citlivých informací s důrazem na jejich ochranu a dostupnost,
- ochrana životního prostředí.

Bezpečnostní prostředí České republiky identifikuje hrozby, faktory a trendy, v němž ochraňuje a prosazuje své zájmy. Mezi největší bezpečnostní hrozby patří:

- oslabování mechanismu kooperativní bezpečnosti i politických a mezinárodně právních závazků v oblasti bezpečnosti,
- nestabilita a regionální konflikty v euroatlantickém prostoru a jeho okolí,
- terorismus a kybernetické útoky,
- šíření zbraní hromadného ničení a jejich nosičů,
- negativní aspekty mezinárodní migrace,
- extrémismus a nárůst interetnického a sociálního napětí,
- organizovaný zločin, zejména závažná hospodářská a finanční kriminalita, korupce, obchodování s lidmi, drogová kriminalita,
- ohrožení funkčnosti kritické infrastruktury,
- přerušení dodávek strategických surovin nebo energie,
- pohromy přírodního charakteru a jiné mimořádné události.

Strategie prosazování bezpečnostních zájmů ČR je vymezení přístupů k ochraně bezpečnostní zájmů ČR, specifikace národních a multilaterálních nástrojů jejich prosazování, spolupráce a zapojení občanů, právnických a fyzických osob a orgánů veřejné správy a v neposlední řadě funkční a bezpečnostní systém ČR, který je propojením politiky, vojenské, vnitřní bezpečnosti a ochrany obyvatel, hospodářské, finanční, legislativní, právní a sociální roviny.

Bezpečnostní systém musí neustále reagovat na měnící se podmínky a změny v bezpečnostním prostředí.



## 4 Bezpečnostní politika v jednotlivých oblastech veřejné správy

### 4.1 Státní správa a veřejná správa

Správa je záměrná, cílevědomá, kontrolní a regulativní činnost nebo komplex těchto činností. Zaměřuje se na regulaci systému a jeho fungování. Veřejná správa je správní činnost zajišťování záležitostí ve veřejném zájmu, poskytování veřejných služeb, řízením veřejných záležitostí na místní i centrální úrovni.

Veřejná správa má čtyři základní funkce:

- funkci mocenskou, kdy disponuje veřejnou mocí a autoritativně rozhoduje o právech a povinnostech subjektů. Rozhodnutí z moci veřejné není závislé na vůli subjektu, o kterém je rozhodováno. Nositelem veřejné moci je vždy stát, který některé činnosti deleguje na jiné orgány.
- funkci ochrannou, kdy je úkolem zajistit veřejný pořádek a bezpečnost. Dle Bezpečnostní strategie České republiky<sup>10</sup> z roku 2015 má ochránit stát a obyvatelstvo před hrozbami zvenčí.
- funkci organizační, kde organizuje státní záležitosti, vytváří organizační struktury dle obsahu činností, např. správa obrany státu, správa soudů, správa
- katastrů, organizuje zdravotní a vzdělávací služby a služby sociálního zabezpečení.
- funkci regulační, kde organizuje systém řízení společnosti založený na vzájemné komunikaci, solidaritě a toleranci, a umožňuje trvalé nebo dočasné sdružení občanů a jejich shromažďování.

Podle organizačního uspořádání se veřejná správa člení na státní správu, samosprávu a jinou správu.

Státní správa řeší záležitosti v zájmu obyvatel státu, kde stát je vymezen státní mocí, obyvatelstvem a územím státu. Plní bezpečnostní, organizační, výkonnou, zákonodárnou, nařizovací, kontrolní, společenskou, sociální, kulturní a ekonomickou funkci. Je pevně vázána právním řádem, není zde prostor pro vlastní řešení. Subjekty nejsou v rovném postavení, vždy je nadřazen subjekt zastupující stát. Činnosti státní

---

<sup>10</sup> *Bezpečnostní strategie České republiky* [online]. Praha : Vláda České republiky, 2015 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/bezpecnostni-strategie-2015.pdf>>.

správy provádějí buď přímo státní orgány, nebo jiné orgány, na které stát výkon státní správy v určitém rozsahu přenesl, tzn. v přenesené působnosti.

Státní správu vykonávají tyto orgány:

- ústřední orgány státní správy – vláda a ministerstva, která mají celostátní působnost,
- územní orgány státní správy – úřady práce, katastrální úřady, OSSZ, finanční úřady, obchodní, školní inspekce, správy krajů, ÚO Policie ČR
- ostatní státní orgány – státní fondy
- jiné k tomu oprávněné subjekty – veřejné sbory, kterými jsou např. myslivecká, lesní, rybářská stráž.

Samospráva řeší záležitosti určitého celku, a to samostatně bez zásahu státu. Rozhodovací pravomoc ve věcech samostatné působnosti náleží zastupitelstvu samosprávného orgánu, který má pravomoc vydávat své právní předpisy. Samospráva pečuje o všeobecný rozvoj území a potřeby občanů svých územních samosprávných celků. Výhodou samosprávy je, že je blíže spravovanému subjektu než vnější a centrální řízení, a proto by měla být při zabezpečování lokálních či zájmově vymezených záležitostí efektivnější. Někdy ovšem může ulehčit výkonu státní správy tím, že ji vykonává sama, ale pouze za situace, že zákon stanoví, že orgán samosprávy bude státní správu vykonávat. Mluví se o výkonu státní správy nepřímo.

Samosprávu lze členit na:

- územní – obce, kraje
- zájmovou – např. Exekutorská komora, Notářská komora.

Dle Bezpečnostní strategie České republiky<sup>11</sup> vykonává veřejná správa funkci ochrannou, a to ve všech stupních. Přestože je za zajišťování bezpečnosti primárně odpovědná vláda, pro snižování rizik naplnění hrozeb je žádoucí aktivní spolupráce občanů ČR, právnických a fyzických osob a orgánů veřejné správy. Vláda tuto bezpečnostní strategii sice schvaluje jako celek. Na jejím zpracování se však podílejí díky zkušenostem, schopnostem a vědomostem jak jednotlivá ministerstva (nejvíce Ministerstvo obrany a Ministerstvo vnitra), tak i územní samosprávné celky (kraje, obce).

---

<sup>11</sup> *Bezpečnostní strategie České republiky* [online]. Praha : Vláda České republiky, 2015 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/bezpecnostni-strategie-2015.pdf>>.

Ústřední orgány státu v bezpečnostním systému ČR dle publikace „Bezpečnostní systém ČR: Problémy a výzvy“ od autorů Balabána a Pernicy<sup>12</sup>:

- Prezident ČR může na návrh vlády nařídit provedení některého z mimořádných opatření. Takový způsob rozhodování závisí na vážnosti situace, resp. zda je vyhlášen stav ohrožení státu nebo válečný stav. Stav ohrožení státu je již významné legislativní, regulační a restriktivní opatření k zajištění bezpečnosti celého státu a přípravou na vedení války. Prezident není za stavu ohrožení státu povinen nařídit povolání vojáků v záloze k mimořádné službě. Návrh vlády může prezident odmítnout, nebo může nařídit povolání vojáků v záloze v rozsahu menším než jaký požaduje vláda. Toto ustanovení je výjimkou z ústavního pravidla odpovědnosti vlády za rozhodnutí učiněná prezidentem. Vláda musí prezidentovo negativní rozhodnutí respektovat a nese za něj odpovědnost. Tu nese prezident, ale jen ve smyslu ustanovení o velezradě.
- Parlament ČR patří mezi vrcholnými státními orgány k jednomu z hlavních pilířů bezpečnostního systému ČR. Svou legislativní a kontrolní činností vytváří předpoklady pro realizaci bezpečnostní politiky. Po odborné stránce zabezpečuje přípravu materiálů a jednání k bezpečnosti v jeho dolní komoře (Poslanecké sněmovně) Výbor pro obranu a bezpečnost, do jehož činnosti jsou zapojeni poslanci jednotlivých parlamentních stran. V horní komoře Parlamentu ČR (Senátu) v rámci jeho pracovních výborů pracují senátoři ve Výboru pro zahraniční věci, obranu a bezpečnost.
- Vláda je hlavním výkonným orgánem bezpečnostního systému ČR. Projednává a navrhuje právní předpisy, strategie a koncepce v rámci bezpečnostní politiky státu. K provedení příslušných zákonů přijímá svá nařízení a usnesení. Bezpečnostní problematika v rámci Úřadu vlády je odborně zabezpečována cestou odboru obrany a bezpečnosti. Koordináčním pracovním orgánem vlády na úrovni ministrů je Bezpečnostní rada státu (dále jen „BRS“), která řeší bezpečnostní problémy i mimo krizové řízení. Pracovními orgány BRS jsou pracovní výbory na úrovni náměstků ministrů pro řešení problematik obranného plánování, civilního nouzového plánování, koordinace zahraniční bezpečnostní politiky a zpravodajskou činnost.
- Ministerstva a další ústřední orgány státní správy mají podle svého významu a postavení v bezpečnostním systému ČR své nezastupitelné místo. V rámci svých

---

<sup>12</sup> BALABÁN, M., PERNICA, B. *Bezpečnostní systém ČR: Problémy a výzvy*. Praha : Karolinum, 2015. s. 11-12. ISBN 978-80-246-3150-9.

kompetencí předkládají vládě návrhy právních předpisů a dalších materiálů, popř. na základě zákonného zmocnění vydávají prováděcí vyhlášky k upřesnění postupů a realizaci opatření. Jak uvádí Danics<sup>13</sup> ve své knize „Bezpečnostní politika ve veřejné správě“ svou výkonnou působnost mohou zabezpečovat vedle činnosti vlastních úřadů i výkonnými složkami (např. Policie ČR, která rozhoduje o použití zbraní, tj., kdy, jaké zbraně a jakým způsobem může policie použít při donucování k zachování práva a bezpečnosti občanů, HZS ČR, Armáda ČR, Celní správa, Vězeňská služba ČR atd.). Jejich odborná pracoviště a výkonné složky zajišťují bezpečnost na celostátní úrovni a dále, prostřednictvím svých územních složek, i bezpečnost na vymezeném teritoriu.

Územní prvky bezpečnostního systému ČR:

- Orgány kraje se ve spolupráci s ústředními orgány podílejí na zajišťování bezpečnostního systému kraje. Rovněž orgány určených obcí (všechny obce s rozšířenou působností a některé další – viz kapitola Územní pracovní orgány krizového řízení) spolupracují na zajišťování bezpečnosti v rámci správního území, v němž tyto obce vykonávají v přenesené působnosti státní správu. Na úrovni krajů a určených obcí jako koordinační orgány pro nekrizovou bezpečnostní problematiku i přípravu na krizové situace a jejich řešení působí bezpečnostní rady krajů a bezpečnostní rady obcí. Pracovním orgánem hejtmana nebo starosty k řešení krizových situací jsou u krajů krizové štáby krajů a u obcí krizové štáby obcí.

## 4.2 Státní správa v oblasti civilního letectví v ČR

Pro oblast civilního letectví je nezbytné přiblížit strukturu a specifika výkonu státní správy, které vymezují dílčí pojmy a umožňují civilnímu letectví jeho legislativní zakotvení, jak ve své knize „Správní právo – zvláštní část“ uvádí její autoři Jurníková, Skulová, Průcha, Havlan, Sedláček, Kadečka, Kolman a Kliková<sup>14</sup>.

Státní správou, která se zabývá civilním letectvím v České republice je Ministerstvo dopravy ČR, Úřad pro civilní letectví a Ústav pro odborné zjišťování příčin

<sup>13</sup> DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. České Budějovice : VŠERS, 2007. 99 s. ISBN 978-80-86708-38-6.

<sup>14</sup> JURNÍKOVÁ, J., et al. *Správní právo – zvláštní část*. 6. vyd. Brno : Masarykova univerzita Brno, 2009. 399 s. ISBN 978-80-210-4847-8.

leteckých nehod. Kromě těchto tří orgánů státní správy se oblastí civilního letectví zabývá i Letecká amatérská asociace a Aeroklub České republiky.

Na Ministerstvu dopravy je pro oblast civilního letectví zřízen odbor civilního letectví, který se dále člení na oddělení letecké dopravy, oddělení infrastruktury letišť a oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje. Veškeré úkoly odboru civilního letectví jsou dány Zákonem č. 49/1997 Sb. (dále „leteckým zákonem“)<sup>15</sup> a týkají se veškerého rozvoje letecké dopravy, letištní infrastruktury, odbavovacích služeb na letištích včetně zabezpečení, a veškeré národní i mezinárodní legislativy.

Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) je rozdělen do sekce správní a bezpečnostní, sekce letové, sekce technické a do sekce provozní. Hlavní náplní činnosti úřadu je vnitrostátní kontrola provozovatelů letišť a leteckých dopravců. Pro běžné sportovce v leteckém sportu je Úřad pro civilní letectví, hlavně úřadem správním, a to ve vydávání veškerých průkazů, např. pilotních, parašutistických, a dále spravuje letecký rejstřík.

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „ÚZPLN“) se člení na administrativní oddělení, oddělení letových a technických inspektorů, a má za svůj jediný úkol prošetřovat letecké nehody a incidenty. Letecké nehody a incidenty, které se staly na letadlech zapsaných v českém leteckém rejstříku při nehodě, nebo při střetu letadla zapsaného v leteckém rejstříku ČR a letadla jiného státu, nebo při střetu letadla zapsaného v leteckém rejstříku ČR a s letadlem Armády ČR, anebo při zkušebních letech výrobců letadel. O všech těchto událostech se zapíše ihned záznamy, shromažďují se, zpracovávají a vyhodnocují informace, které by měly do budoucna pomoci předcházet incidentům a leteckým nehodám. Vydávají se bezpečnostní doporučení.

Všechny tyto zprávy jsou uvedeny na webu Úřadu pro civilní letectví a jsou vhodnou učební pomůckou pro různá školení (Safety Day), pořádaná vždy na začátku letecké sezóny zástupci Úřadu pro civilní letectví na jednotlivých letištích.

Kromě výše uvedených institucí státní správy se oblastí civilního letectví zabývá i Letecká amatérská asociace (dále jen „LAA“) a Aeroklub České republiky (dále jen „Aeroklub“). Obě dvě organizace jsou spolkové a sdružují své členy na základě jejich společných zájmů. LAA se více zabývá provozem ultralehkých letadel, ultralehkých

---

<sup>15</sup> ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ze dne 6. března 1997 (letecký zákon). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>>.

vrtulníků, závěsných a padákových kluzáků a motorovými vírníky. Za to Aeroklub sdružuje členy, kteří se zabývají parašutismem a leteckými sporty. Obě dvě právnické osoby zajišťují pro své členy, dle pověření Ministerstva dopravy, regulační činnost právě při provozování v jednotlivých provozech.

## 5 Letectví v ČR a mezinárodní letectví

### 5.1 Letecká doprava a letiště

#### 5.1.1 Historie a současnost letecké dopravy

V roce 1783 vzletěl první horkovzdušný balón bratří Montgolfierů. První motorový letoun bratří Wrightů vzletěl v roce 1903. První pravidelné letecké spojení bylo zavedeno v roce 1912 v USA mezi městy St. Petersburg a Tampa. Jinak se letecká doprava začala rozvíjet až po skončení první světové války, její bouřlivý rozvoj začal v šedesátých letech minulého století. První letiště pro civilní účely bylo otevřeno v roce 1922 v Königsbergu (dnes Kaliningrad). První letoun na českém území vzletěl v roce 1910 (Ing. Kašpar, Pardubice - Praha). ČSA začali nabízet své služby v roce 1923 (linka z Prahy do Bratislavy). První mezinárodní linka byla zavedena v roce 1930 z Prahy do Záhřebu. První letiště v Praze v Kbelích bylo zprovozněno v roce 1918. Letiště v Praze Ruzyni bylo zprovozněno 5. dubna 1937 (viz renovovaný terminál 3 v jihovýchodní části letiště).<sup>16</sup> Letiště bylo 5. října 2012 přejmenováno na Letiště Václava Havla Praha. Slavnostní ceremoniál se uskutečnil 5. října 2012, tedy v den výročí narozenin bývalého prezidenta Československé a následně České republiky Václava Havla, a to za účasti mnoha významných hostů. Součástí slavnostní akce bylo i zahájení výstavy fotografií Václava Havla, které pořídili fotografové České tiskové kanceláře. Snímky vznikly v letech 1988 až 2011 nejen při oficiálních státnických aktech, ale i při přípravách na ně, při soukromých akcích i v osobních chvílích Václava Havla. Expozice je situována v odletové hale Terminálu 2 a zůstane zde až do konce roku, aby si ji měli možnost prohlédnout zájemci z řad široké veřejnosti. Trvalé připomenutí osobnosti Václava Havla na letišti zajistí artefakt Bořka Šíпка nazvaný Forum Havlum. Na deset let byl na letišti umístěn také gobelín vytvořený na návrh Petra Síse věnovaný památce Václava Havla.

Změna názvu LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA či VÁCLAV HAVEL AIRPORT PRAGUE se projevila zejména v označení budov terminálů letiště, které jsou viditelné při příjezdu na letiště, označení průčelí budov terminálů, jež jsou viditelné z letištní plochy, v hlášení letištních rozhlasů, autobusů městské hromadné dopravy, na palubách letadel, v letištních autobusech a také v korporátních materiálech či na webu [www.prg.aero](http://www.prg.aero) společnosti Letiště Praha, a. s. V rámci procesu nebyl změněn IATA kód,

---

<sup>16</sup> *Plánování rozvoje dopravních soustav velkých městských aglomerací* [online]. Zeleneč : OLBRON INVENT, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>>.

to znamená, že na letence má cestující i nadále uveden kód PRG, což ale nijak s přejmenováním letiště nekoliduje. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Praha, a.s., jejímž akcionářem je Český Aeroholding, a.s.<sup>17</sup>

Současná struktura letištní sítě v ČR:

- veřejná mezinárodní letiště ČR patří: Letiště Václava Havla, Brno/Tuřany, Karlovy Vary, Ostrava/Mošnov, Pardubice a Mnichovo Hradiště
- neveřejná mezinárodní letiště ČR patří: Kunovice, Liberec, Praha/Vodochody
- civilní veřejná letiště ČR patří: Broumov, Břeclav, Bubovice, Česká Lípa, Dvůr Králové, Frýdlant, Hodkovice, Hořice, Hosín, Hranice, Cheb, Chotěboř, Chrudim, Jaroměř, Jičín, Jihlava, Jindřichův Hradec, Kladno, Klatovy, Kolín, Krnov, Křižanov, Kyjov, Letkov, Mariánské Lázně, Medlánky, Mikulovice, Mladá Boleslav, Moravská Třebová, Most, Nové Město, Olomouc, Panenský Týnec, Plasy, Podhořany, Polička, Příbram, Přibyslav, Rakovník, Raná, Sazená, Skuteč, Slaný, Soběslav, Staňkov, Strakonice, Strunkovice, Šumperk, Tábor, Toužim, Ústí nad Orlicí, Velké Poříčí, Vlašim, Vrchlabí, Vyškov, Zábřeh, Zbraslavice, Žamberk.
- civilní neveřejná letiště ČR patří: Bohuňovice, Erpužice, Hořovice, Kroměříž, Kříženeč, Otrokovice, Prostějov, Rokycany, Stichovice, Tachov, Točná, Ústí nad Labem, Znojmo, Žatec/Macerka.
- neveřejná mezinárodní a zároveň civilní veřejná letiště ČR patří: Benešov, České Budějovice, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Chomutov, Letňany, Plzeň/Líně, Přerov, Roudnice, Vysoké Mýto.

Součástí letištní infrastruktury v ČR jsou rovněž letiště, jejichž provozovateli jsou např. zájmová občanská sdružení, která se orientují převážně na výcvik nových pilotů a na sportovní či rekreační létání.

Vývoj letecké dopravy neustále pokračuje především výrobou nových typů letadel, výstavbou a zvětšováním letišť, zrychlováním, modernizací a přizpůsobováním letectví potřebám lidí.

Letecká doprava je realizovaná buď letadlem, nebo jiným létajícím prostředkem jako je například vrtulník, vzducholod', vzdušný balón, rogalo apod. Hlavními výhodami letecké dopravy je její rychlost, spolehlivost a možnost převozu objemných nákladů.

---

<sup>17</sup> *Letiště Václava Havla Praha* [online]. Praha : Letiště Praha, 2017 [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/o-letisti-praha/udaje-o-spolecnosti>>.



Je i dopravou, která je nejbezpečnější. Proto se v poslední době letecká doprava začíná zaměřovat hlavně na bezpečnost civilního letectví a na ochranu cestujících, mimo jiné i na ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Leteckou dopravu můžeme dělit na vnitřní a vnější. Letecká doprava vnitřní je např. doprava vrtulníková, poskytující především podporu zdravotnické a záchranné služby. Ojedinele se vrtulníková doprava využije při cestovním ruchu či při sportu a rekreaci. Vnější letecká doprava, tj. doprava meziměstská, ale hlavně mezinárodní a mezikontinentální je určena k překonávání vzdáleností ve stovkách až tisících kilometrů. V rámci dopravní infrastruktury města a městské infrastruktury je dominantním prvkem letiště, které je zdrojem a cílem letecké dopravy.<sup>18</sup>

Letiště je objekt, určený k vzletu, přistání a pozemnímu pohybu letadel. Letiště může být zřízeno i na vodě, vyžaduje však letadla, uzpůsobená pohybu na vodě (hydroplány). Jinou alternativou letišť na vodě jsou letadlové lodě. Heliportem rozumíme plochu, určenou pro přistávání helikoptér. Helipad je plochou pro přistání helikoptér, bez zázemí a minimalizovanou co do rozměru a vybavení.

Základem letiště je dráhový systém (provozní plochy letiště), sestávající se ze vzletových a přistávacích drah (RWY = runway), pojezdových drah (TWY = taxiway) s vyčkávacími plochami, a odbavovacích ploch (Apron) se stojánkami letadel - s odpovídající infrastrukturou značení (vodorovné značení, návěstidla), osvětlení, navádění apod. K dráhovému systému patří i obratiště letadel, parkovací plochy letadel, plochy pro odmrazování letadel, odloučená stání apod. Součástí civilních letišť jsou rovněž heliporty a technické základny letecké záchranné služby. Součástí území dráhového systému jsou vnitřní komunikace letiště. Dráhy jsou buď zpevněné (asfalt, beton) nebo nezpevněné (tráva).

Plocha letiště je dělena na vnitřní (neveřejnou - airside, аэродром - nedostupná pro veřejnost) a vnější (veřejnou - landside - dostupná pro veřejnost). Hranicí vnitřních a vnějších ploch (perimetrem) u mezinárodních letišť je čára celní, pasové a bezpečnostní kontroly. Dnes se za klíčovou považuje bezpečnostní kontrola. Tato čára prochází buď vnitřkem budov, nebo je představována oplocením s videodohledem. Přechod z jedné strany této čáry na druhou vždy vyžaduje celní, pasovou a bezpečnostní prohlídku. V rámci oplocení jsou zřizovány vrátnice, v rámci budov jsou zřizovány stanoviště kontroly

---

<sup>18</sup> *Plánování rozvoje dopravních soustav velkých městských aglomerací* [online]. Zeleneč : OLBRON INVENT, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>>.

(rentgenové brány). Kontrola se týká všech osob včetně zaměstnanců a také všech vozidel včetně speciálních, stavebních apod.

Součástí pozemní infrastruktury letiště jsou terminály osobní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní, VIP, nízkonákladové aj.), kargo terminály, hangáry, stavby řízení letového provozu (ATC) včetně řídicí věže (TWR = tower), stavby a zařízení meteorologické služby, stavby a zařízení palivového hospodářství (fuel farm), záchranné a požární stanice, hygienické stanice, garáže speciálních vozidel, technické zázemí letiště, zázemí služeb odbavení letadel (ground handling, catering), oplocení s vrátnicemi apod.

Zařízení pro bezpečnostní a pasovou kontrolu může být umístěno před nebo za odbavovacími přepážkami nebo jinde pokud to interiér letištní haly dovoluje. Pasová kontrola je prováděna většinou před bezpečnostní kontrolou, jak uvádí ve své knize „Provozní aspekty letišť“ Kerner a kolektiv<sup>19</sup>.

Technickou infrastrukturu letiště dotváří energetické sítě s náhradními zdroji, tepelné hospodářství, kanalizace s čističkami odpadních vod, zařízení telekomunikačních sítí, odpadové hospodářství aj.<sup>20</sup>

V České republice se dle vybavení a dle provozních podmínek rozlišují letiště na letiště civilní a mezinárodní. Letiště civilní se dále dělí na letiště veřejná, kde smí provozovat v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a letiště neveřejná, jimiž jsou letiště přijímající na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla s provozovatelem neveřejného letiště a v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a dále letadla uživatelů letiště stanovených Úřadem pro civilní letectví na návrh jeho provozovatele.

Letiště mezinárodní jsou celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice.

O ustanovení druhu letiště a o jeho změně rozhoduje Úřad pro civilní letectví. V České republice je převážná část letišť vlastněna fyzickými či právními osobami, reprezentovanými převážně kraji, obcemi, spolky, případně dalšími obchodními společnostmi. Stát má majetkovou účast na největším a nejdůležitějším letišti, tedy Letišti Václava Havla Praha a dále pak v dalších deseti letištích, která byla v rámci optimalizace majetku Armády ČR převedena do správy Ministerstva dopravy. Česká republika je rovněž vlastníkem, v některých případech většinovým vlastníkem letištních pozemků,

---

<sup>19</sup> KERNER L., KULČÁK L., SÝKORA V. *Provozní aspekty letišť*. Praha : ČVUT, 2003. s. 9-14. ISBN 80-01-02841-0.

<sup>20</sup> *Plánování rozvoje dopravních soustav velkých městských aglomerací* [online]. Zeleneč : OLBRON INVENT, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>>.

případně stavby dráhy na deseti letištích, která jsou svým provozem spíše aeroklubového, sportovního či výcvikového charakteru. Od roku 2006 byla do správy Ministerstva dopravy převedena konkrétně letiště:

- Havlíčkův Brod,
- Stichovice,
- Jičín,
- Hořice,
- Panenský Týnec,
- Podhořany,
- Kladno,
- Sazená,
- Toužim,
- Cheb.

### 5.1.2 Letadlo a letecký rejstřík

Letadlem rozumíme zařízení, které je uzpůsobeno k létání. Letounem rozumíme letadlo, které je těžší než vzduch. Letadlem je tak i například vzducholod'. V běžném životě jsou však pojmy letadlo a letoun synonymem. Typologie letadel a s ní spojená terminologie je značně bohatá.

Obecně rozlišujeme následující druhy letadel<sup>21</sup>:

Podle způsobu vzniku vztlaku:

- lehčí než vzduch: bezmotorové – balón, motorové – vzducholod',
- těžší než vzduch: bezmotorové - s nepohyblivými nosnými plochami: kluzák, padákový kluzák, rogalo, padák, drak; bezmotorové - s rotujícími nosnými plochami: rotorový kluzák; motorové - bez nosných ploch: raketa; motorové - s nepohyblivými nosnými plochami: letoun, padákový kluzák s paramotorem, motorové rogalo; motorové s rotujícími nosnými plochami: vrtulník, vírník; motorové - s kombinovanými nosnými plochami: konvertován; motorové - s mávajícími nosnými plochami: ornitoptéra; motorové - s prstencovými nosnými plochami: keleoptéra.

Podle účelu:

- civilní letoun,

---

<sup>21</sup> *Plánování rozvoje dopravních soustav velkých městských aglomerací* [online]. Zeleneč : OLBRON INVENT, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>>.

- dopravní letoun: osobní, nákladní, smíšené,
- sportovní letoun,
- letoun pro letecké práce,
- vojenský letoun: pozorovací, stíhací, bombardovací, bitevní, dopravní, cvičný, víceúčelový, spojovací, sanitní, výsadkový, zásobovací.

Každé letadlo v České republice musí mít poznávací a rejstříkovou značku. Obě tyto značky přiděluje Úřad pro civilní letectví. Poznávací značka se skládá ze série znaků státní příslušnosti a musí být oznámena Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (dále jen „ICAO“). V ČR je to dvojice písmen OK a OL. Rejstříkovou značkou se rozumí označení, pod kterým je letadlo zaregistrováno do leteckého rejstříku. U motorových letadel tvoří rejstříkovou značku skupina tří písmen, u bezmotorových letadel pak skupina čtyř číslic.

Letecký rejstřík spravuje Úřad pro civilní letectví. Do leteckého rejstříku může nahlédnout každý, je veřejně přístupný. Jestliže se uskutečňuje převod letadla z ciziny do České republiky, musí být nejdříve vymazán z rejstříku v cizině a pak až zapsán do českého leteckého rejstříku. Nesmí být psán nikde duplicitně. Naopak jestliže je z leteckého rejstříku vymazán, nesmí letadlo být dále provozováno.

Do leteckého rejstříku se zapisují o letadlu tyto údaje:

- vlastníka a provozovatele letadla,
- rejstříkovou značku, pod kterou je letadlo vedeno,
- typ, výrobní číslo a další technické údaje,
- zřízení zástavního práva k letadlu, jeho součástí, náhradním dílům,
- datum zápisu a výmazu z leteckého rejstříku.

## **5.2 Letecké právo a mezinárodní organizace v civilním letectví**

Letecké právo je soubor právních předpisů, které se vztahují na civilní letectví. Každý stát má naprostou a výlučnou svrchovanost nad svým územím, využít jeho vzdušný prostor je tak možno pouze s jeho souhlasem. V zájmu rozvoje mezinárodní letecké dopravy si však státy poskytují různé svobody v letecké dopravě, např. právo pokojného přeletu a právo přistání. Děje se tak na základě uzavřených mezinárodních úmluv.

První úmluva byla tzv. Chicagská úmluva, která byla sjednána 7. prosince 1944 v Chicagu pod záštitou Spojených států amerických a v tehdejší Československu

publikována pod číslem 147/1947 Sb.<sup>22</sup> Touto úmluvou byla založena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“). Úmluva byla již osmkrát doplněna, a tudíž členské státy ICAO v souladu se změnami novelizují své zákony o civilním letectví.

Hlavními cíli organizace ICAO jsou:

- zajišťování rozvoje mezinárodního civilního letectví,
- podpora rozvoje leteckých tratí a letišť,
- podpora bezpečnosti létání v mezinárodním leteckém provozu a řada dalších činností.

ICAO ve všech svých dokumentech zdůrazňuje hlavně bezpečnost a plynulost civilního letectví.

Další úmluva byla podepsána v roce 1952 v Římě. Šlo o úmluvu o odškodňování škod způsobených provozem zahraničního letadla vůči třetím osobám nebo zemi. Podle této úmluvy musí každá osoba, která utrpí škodu na zemi, prokázat, že tato škoda byla způsobena letadlem za letu, anebo osobou nebo věcí, která vypadla z letadla za letu.

Úmluva podepsaná v roce 1953 v Ženevě stanovila mezinárodní pravidlo o uznávání práv k letadlům, aby se předešlo kolizím práva jednotlivých smluvních států. Účelem bylo a doposud je usnadnění financování nákupů letadel používaných v mezinárodní letecké dopravě pomocí úvěrů zajištěných zástavním nebo jiným právem.

Stanovilo se, že veškeré zápisy týkající se jednoho letadla budou v jednom leteckém rejstříku, podle státní příslušnosti letadla. Tím se zamezilo dvojímu zápisu ve dvou státech.

Tokijská úmluva byla podepsána v roce 1963 v Tokiu pro boj s nezákonnými činy proti civilnímu letectví“. Vyvolala to situace v 60. letech, kdy se rozmohly únosy dopravních letadel i s cestujícími. Tato úmluva navazuje na Ženevskou úmluvu o volném moři z roku 1958, kde je definováno pirátství jako protiprávní akt násilí, spáchané posádkou nebo cestujícími lodi nebo letadla, namířený proti jiné lodi nebo letadlu, proti osobám nebo majetku.

Další úmluvou k potlačení protiprávních činů byla úmluva podepsaná v roce 1970 v Haagu. Zabývala se potlačením protiprávního zmocnění se letadel. Tato úmluva postoupila dále než Tokijská úmluva. Únos letadla byl kvalifikován jako trestný čin a zavazuje smluvní státy, aby pro tyto zločiny byly vynášeny nejpřísnější tresty.

---

<sup>22</sup> ČESKOSLOVENSKO. Dohoda č. 147/1947 Sb. Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 20. srpna 1947 (Chicagská úmluva). In *Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé*. 1947, částka 68. ISSN 0862-3120. Dostupné z WWW:<[http://www.uzpln.cz/upload/dokumenty\\_legislativa/sb68\\_47\\_3.pdf](http://www.uzpln.cz/upload/dokumenty_legislativa/sb68_47_3.pdf)>.

A poslední úmluvou byla Montrealská úmluva podepsána v roce 1971 v Montrealu a rozšířena v roce 1988. Od platnosti této úmluvy až doposud má české právo specializované skutkové podstaty trestných činů, a to dle § 290 - Získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou, dle § 291 - Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla a dle § 292 - Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny<sup>23</sup>.

Kromě Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) byly založeny další mezinárodními nevládní organizace v civilním letectví, a to např. Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (dále jen „IATA“), Mezinárodní sdružení civilních letišť (dále jen „ICAA“), Mezinárodní společnost pro letecké telekomunikace (dále jen „SITA“) a Mezinárodní federace sdružení dopravních pilotů (dále jen „IFALPA“) a vládními organizacemi jsou např. Evropská konference pro civilní letectví (dále jen „ECAC“), zaměřující se na bezpečnost, efektivnost a udržitelnost letecké dopravy a Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (dále jen „EUROCONTROL“), která je zaměřená na sjednocení pravidel a regulaci oblasti řízení letového provozu.

Dalšími organizacemi jsou např. Federální letecký úřad USA (dále jen „FAA“ - Federal Aviation Administration), je to obdoba našeho ÚCL, mající nadnárodní autoritativu v letecké dopravě.

Jako přidružená organizace k ECAC je Spojený letecký úřad (dále jen „JAA“ - Joint Aviation Authorities), úřad sdružující letecké úřady většiny evropských států.<sup>24</sup>

Poslední organizací je Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) sídlící v Kolíně nad Rýnem. Ta kromě analýzy a výzkumu bezpečnosti, spolupracuje s národními leteckými úřady členů Evropské unie (dále jen „EU“), převzala i mnoho z jejich funkcí v zájmu normalizace letectví v celé EU i mimo EU. EASA je také zodpovědná za pomoc Evropské komisi při vyjednávání mezinárodních dohod, stanoví

---

<sup>23</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník ze dne 9. února 2009. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=68040&fulltext=&nr=40~2F2009&part=&name=&rpp=15>>.

<sup>24</sup> *Letecký předpis – Řízení bezpečnosti L19* [online]. Praha : Úřad pro civilní letectví, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <[https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19\\_cely.pdf](https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19_cely.pdf)>.

zásady pro letecké opravárenské firmy. Vydala jednotné předpisy pro letecký provoz, vydává licence letovým posádkám a mimounijním letadlům používaným v EU.<sup>25</sup>

### 5.3 Protiprávní činy v civilním letectví

Protiprávní čin je porušení práva, normy nebo platného předpisu. V České republice se mezi protiprávní činy v oblasti civilního letectví řadí zejména:

- narušení veřejného pořádku osobami pod vlivem drog a alkoholu,
- vstup neoprávněné osoby (osoba pod vlivem drog, alkoholu nebo např. novinář) či osob do neveřejné části letiště nebo do vyhrazeného bezpečnostního prostoru,
- vstup do prostor letiště a odbavovacích zón s držením rukojmích, nebo se zbraní či nebezpečného zařízení v ruce (sebevražední útočníci) s úmyslem nezákonného použití,
- poškození letecké techniky a podpůrných zařízení sloužících v civilním letectví, rozbíjení světel v navigačních řadách, poškozování radionavigačních a sledovacích zařízení, poškozování oplocení, budov, vedení energií a komunikací,
- vyhrožování bombovým útokem, uložení bomb v letištních halách a na palubě,
- únosy letadel, jak ve vzduchu mimo dosah letištních složek, tak přímo v prostoru letiště.

#### 5.3.1 Bezpečnostní program a zvláštní bezpečnostní opatření v ČR

V rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví, kam patří i Česká republika, a dle standardů a doporučených postupů uvedených v rámci příslušných příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví má každý člen organizace povinnost vydat Státní program bezpečnosti<sup>26</sup> (State Safety Programme, dále jen „SSP“).

Tento program by měl být jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností sloužících ke zvyšování úrovně provozní bezpečnosti civilního letectví. Zároveň SSP musí být spojujícím prvkem mezi vnějšími bezpečnostními procesy států a vnitřními bezpečnostními procesy příslušných subjektů působících v oblasti civilního letectví. Subjekty působící v oblasti civilního letectví mají povinnost vydat vlastní vnitřní systémy řízení bezpečnosti (dále jen „SMS“). ICAO definuje SMS jako „systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti, včetně zachycení nezbytné organizační struktury, definování

<sup>25</sup> HLUCHÁŇOVÁ R., *Státní správa v oblasti civilního letectví*. Diplomová práce. Brno : Právnická fakulta Masarykovy univerzity, 2008. Vedoucí diplomové práce : doc. JUDr. Soňa Skulová, Ph.D.

<sup>26</sup> *Letecký předpis – Řízení bezpečnosti L19* [online]. Praha : Úřad pro civilní letectví, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <[https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19\\_cely.pdf](https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19_cely.pdf)>.

odpovědnosti příslušných subjektů, metod a postupů“. SMS mají být koncipovány pro oblast řízení bezpečnostního rizika v rámci leteckého provozu, údržby, služby řízení letů, letišť, výcviku pilotů, jakož i konstrukce a výroby letadel. Subjekty působící v civilním letectví odpovídají za udržování bezpečného, pravidelného a efektivního provozu, výcvik leteckého personálu, výrobu a údržbu letadel, leteckého vybavení atd. V souladu se SSP odpovídají státy, respektive jejich příslušné orgány, za přijetí a dohled nad SMS vydanými jednotlivými subjekty působícími v oblasti civilního letectví.

Česká republika má tento program od roku 2011 a průběžně jej aktualizuje. Aktualizace probíhá nejen v souladu s požadavky ICAO, ale rovněž za účinné spolupráce a koordinace s příslušnými orgány Evropské unie, zejména Evropskou komisí a specializované Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

Na základě tohoto zpracovaného národního programu<sup>27</sup>, na kterém se podílí i Policie České republiky, vydává Ministerstvo dopravy pokyn ke zpracování bezpečnostního programu každého provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta. Kontrolou plnění tohoto programu pověřilo Ministerstvo dopravy Úřad pro civilní letectví.

Bezpečnostní program provozovatele letiště musí být, podle leteckého zákona schválen před zahájením vlastního provozu a musí obsahovat opatření a postupy zajišťující dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Pokud by kdykoliv došlo ke změně podmínek rozhodných pro zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy, musí výše uvedené subjekty tuto změnu zpracovat do svého bezpečnostního programu.

Bezpečnostní program a jeho změny schvaluje Ministerstvo dopravy po projednání s Policií ČR a u mezinárodního letiště také po projednání s celními orgány. Za tímto účelem Ministerstvo dopravy zašle těmto orgánům bezpečnostní program nebo jeho změny k vyjádření a Policie ČR, příp. také celní orgány, jsou povinni se do 30 dnů ode dne doručení vyjádřit. Pokud tak neučiní, uplatní se zákonná domněnka, že s bezpečnostním programem nebo jeho změnami souhlasí.

V případě provozovatele malého letiště může Ministerstvo dopravy při schvalování bezpečnostního programu a při schvalování jeho změn, za podmínky zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy na tomto

---

<sup>27</sup> *Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky* [online]. Praha : Úřad pro civilní letectví, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/data/effective/hl3.pdf>>.



letišti, stanovit zvláštní bezpečnostní opatření, která zohlední specifické podmínky tohoto letiště. Je to tak z toho důvodu, neboť zavedení všech nutných bezpečnostních opatření by mohlo být vzhledem k charakteru provozu malého letiště nepřiměřené. Je však nutné zdůraznit, že stanovení zvláštních bezpečnostních opatření je pouhou možností Ministerstva dopravy, ne jeho povinností.

Pro schvalování zvláštního bezpečnostního opatření platí stejná pravidla jako pro schvalování bezpečnostního programu. Ministerstvo dopravy je navíc povinno bez zbytečného odkladu informovat Evropskou komisi o všech přijatých bezpečnostních opatření. Co se týká možnosti změny nebo zrušení bezpečnostních opatření, může tak učinit Ministerstvo dopravy, a to v případě, pokud se změní podmínky pro jejich stanovení, nebo pokud tak rozhodne Evropská komise. Zvláštní bezpečnostní opatření je soubor kombinací opatření a lidských a materiálních prostředků – konkrétně se jedná o bezpečnostní kontrolu osob a věcí, schváleného agenta, zapsané zavazadlo a doprovázené a nedoprovázené zavazadlo a převoz různých a nežádoucích osob.

### **5.3.2 Bezpečnostní program regionálních letišť**

Na základě pokynu z Ministerstva dopravy mají regionální letiště v Jihočeském kraji zpracovaný Bezpečnostní program<sup>28</sup>, za který je zodpovědný jednotlivý bezpečnostní manažer letiště. Bezpečnostními složkami na letišti jsou subjekty podílející se na provozu na letišti, zvláště aerokluby a dále Policie ČR. Nájemci příslušných nemovitostí letišť jsou fyzické nebo právnické osoby, které si v rámci svých činností zajišťují provádění bezpečnostních opatření v jimi využívaných prostorech, za něž zodpovídají.

Bezpečnostní program, resp. plnění bezpečnostních opatření a postupů kontroluje průběžně bezpečnostní inspekce. Kontrolu provádí pověřené osoby provozovatele s dostatečnou praxí v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Zjištěné poznatky jsou projednávány na pravidelných zasedáních Letištního výboru pro bezpečnost, který je základní složkou v organizování, určování a koordinaci bezpečnostních opatření. Letištní bezpečnostní výbor je tříčlenný. Členové tohoto výboru a zaměstnanci mají provedené ověření spolehlivosti.

---

<sup>28</sup> ČESKO. 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 ze dne 14. srpna 2006. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 132. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>>.

Bezpečnostní výbor letiště zajišťuje tyto činnosti:

- projednává bezpečnostní opatření a postupy spojené s ochranou civilního letectví před protiprávními činy na letišti, včetně vybavení letiště technickými prostředky,
- projednává a doporučuje ke schválení Bezpečnostní program letiště, kontroluje jeho realizaci a přijímá potřebné doplnění a změny,
- projednává případy narušení a ohrožení bezpečnosti na letišti a kontroluje opatření přijatá k jejich odstranění,
- informuje Mezirezortní komisi pro bezpečnost civilního letectví o úrovni bezpečnostních opatření na letišti, a neprodleně jí předává k řešení zjištěné problémy týkající se ochrany civilního letectví před protiprávními činy, které nejsou letištním bezpečnostním výborem řešitelné nebo přesahují působnost tohoto výboru,
- zajišťuje realizaci úkolů určených Mezirezortní komisí pro bezpečnost civilního letectví, Ministerstvem dopravy nebo Úřadem pro civilní letectví a zavádí je do podmínek letiště,
- bezpečnostní výbor zajišťuje vedení a koordinaci činností fyzických osob a právnických subjektů, jež se podílejí na zajištění ochrany před protiprávními činy na letišti, projednává a vyhodnocuje aktuální stav na letišti za účelem přijmutí efektivních opatření k zajištění bezpečnosti,
- podle potřeby mohou být k projednávání určitého bodu programu jednání přizváni odborníci v dané problematice či zástupci dalších fyzických a právnických osob působících na území letiště. Každý člen letištního bezpečnostního výboru je oprávněn přizvat si dle programu zasedání odborníka k projednávané problematice,
- bezpečnostní výbor se pravidelně schází nejméně jedenkrát za 3 měsíce a jinak dle potřeby z rozhodnutí předsedy výboru. Hlavní obsah programu řádného zasedání je členům výboru předložen nejpozději 5 dnů před zasedáním k předání případných požadavků na doplnění programu. Předseda výboru podané požadavky podle možností zohlední. Z průběhu jednání zpracuje pověřený člen výboru záznam, kde jsou uvedeny formou usnesení závěry výboru k jednotlivým bodům programu. O znění usnesení nechá předseda výboru hlasovat. Členové výboru mají rozhodující hlas. Ostatní přizvané osoby mají hlas poradní,
- k vyřešení mimořádných bezpečnostních situací a dalších mimořádných událostí, které jsou hrozbou pro bezpečnost civilního letectví, jejichž řešení nesnese

odkladu a hrozí nebezpečí z prodlení, mimořádně svolaný výbor přijímá okamžitá opatření. Toto opatření však vždy musí být v souladu s právním řádem České republiky a pokud možno musí zohledňovat technické, personální, organizační a finanční možnosti,

- zamezení nebezpečí výbor rozhoduje a požaduje taková opatření od fyzických a právnických osob působících na letišti, ukládá taková omezení, kterými je možno s minimální možnou mírou jejich omezení zajistit,
- nápravu stavu a dosažení standardní úrovně bezpečnosti,
- při nesplnění daného opatření je provozovatel letiště povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit Ministerstvu dopravy České republiky, které posoudí, zda se v daném případě nejedná o naplnění skutkové podstaty přestupku nebo jiného správního deliktu podle zákona o civilním letectví.

Zaměstnanci letiště jsou průběžně proškolení v odborné přípravě pohybu osob na malých letištích a při vstupu do neveřejných prostor. Evidence školení je vedena pro každého zaměstnance po celou dobu pracovního poměru.

Piloti jsou taktéž proškolení, a to v odborné přípravě pilotů provádějících fyzickou detekční kontrolu bez využití technických prostředků a bezpečnostních zařízení. Školení provádí osoba odpovědná za bezpečnost, která absolvovala odbornou přípravu dle Národního programu bezpečnostního výcviku. Osnovy vycházejí z Národního bezpečnostního programu se zvláštním důrazem na:

- cíle školení a obecnou bezpečnost na letišti,
- letištní prostory a místa bezpečnostních rizik,
- bezpečnostní prohlídky a kontroly letounů,
- činnosti při porušení bezpečnosti,
- nařízení provozovatele k bezpečnosti,
- všechny statě tohoto Bezpečnostního programu.

Na všech regionálních letištích jsou veřejné i neveřejné prostory. Do veřejné části letišť smí veřejnost vstupovat neomezeně. Neveřejná část letišť je určena k zajištění bezpečnosti leteckého provozu ze strany provozovatele, ať se jedná o údržbu letiště či zajištění technického odbavení letadel, a s tím spojenými letovými službami. V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze pověřené osoby provozovatele, osoby zajišťující provoz letiště, členové aeroklubu, popř. posádky letadel.

Většina civilních regionálních letišť neprovozují obchodní leteckou dopravu, provozují jen letecké práce, sportovní a rekreační činnost.

Z toho důvodu je potřeba bezpečnostních zařízení pro kontrolu cestujících, zaměstnanců, zavazadel, nákladu a kurýrních a expresních zásilek, nulová.

Dále letiště jsou vesměs neoplocená jako celek. Oddělení veřejných a neveřejných prostorů je provedeno částečně plotem a zábranami doplněnými výstražnými tabulemi. Vstup do neveřejného prostoru je možný pouze za doprovodu členů s platným bezpečnostním školením. Povolení ke vjezdu vozidla se vydává vozidlům vjíždějícím do neveřejného prostoru a do prostor určených pro parkování leteckých provozovatelů a členů Aeroklubů. O vydaných povoleních se vede evidence. Objekty v areálu jsou nepřetržitě střeženy elektronicky s dálkovým dohledem. Dohled a kontrola nad veřejnou a neveřejnou částí letiště je zajišťována členy aeroklubů v provozní době, mimo provozní dobu kontrolu zajišťují správci letišť.

Letadla se umísťují do hangáru, který je zajištěn zevnitř elektronickým zabezpečovacím zařízením. V případě aktivování alarmu je automaticky přenesena tato informace telefonicky správci daného letiště. V případě nutnosti parkování cizích letadel, je provozovatel letadla povinen zajistit letadlo běžnými dostupnými prostředky (zamykání kotev, kokpitu atd.) a přijmout opatření, jež by vyloučila protiprávní činy. Tato cizí letadla jsou umístěna na parkovací ploše před hangárem a jsou uzamčena. Tyto plochy jsou od veřejných prostorů odděleny ploty a zábranami doplněnými výstražnými tabulemi. Vzhledem k charakteru letišť bezpečnostní kontrolu a prohlídku letadla provádí osobně pilot (velitel letadla).

Přesto, že se nepředpokládá, že by na malých regionálních letištích mohlo dojít k narušení provozu, jsou součástí bezpečnostního programu i pohotovostní plány. Jsou to plány pro případ:

- sabotáže,
- hrozby bombovým útokem,
- únosu letadla,
- neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- neočekávaných situací s konkrétní hrozbou,
- ohrožení bezpečnosti civilního letectví,
- vniknutí osob na pohybové plochy.

Posláním těchto plánů je odstranění případně snížení rizika následků na technice a zdraví osob, zajištění důkazů pro vyšetřování. Hlavními činnostmi provozovatele letiště je koordinace činností a spolupráce se specializovanými mimoletištními složkami.

Konkrétně se jedná:

- v případě sabotáže a hrozby bombovým útokem - omezit nebo zastavit provoz na letišti. Oznámit o dočasném neposkytování FIS. Provést ohraničení místa v okruhu min. 20 m v případě sabotáže, 100 m v případě vyhrožování bombou. Pokud by se měla bomba nacházet v pohybujícím se letounu, je nutné jej separovat v jihozápadní části letiště. Zajistit informování personálu a návštěvníků o nutnosti vyklizení těchto prostor. Podat oznámení Policii ČR na telefonním čísle 158. Uvědomit provozovatele letounu. Provést archivaci rádio-korespondence týkající se události.
- v případě únosu letadla - omezit nebo zastavit provoz na letišti a oznámit o dočasném neposkytování FIS. Přijmout opatření pro bezpečnost posádky a cestujících a pro zadržení letadla na zemi, pokud odlet nebude vynucen okolnostmi chránit lidské životy. Požádat o zásah Policií ČR pro řešení vzniklé situace na telefonním čísle 158. Zajistit informování personálu a návštěvníků o nutnosti vyklizení přilehlých prostor. Uvědomit ostatní provozovatele letiště a Ministerstvo dopravy, odbor civilního letectví. Provést archivaci rádio-korespondence týkající se události. Uvědomit ACC/FIC Praha o povaze činu, poloze letadla (pokud je známa), volacím znaku, typu a státní příslušnosti, letišti odletu, možném místě přistání, počtech osob na palubě, jejich stavu a státní příslušnosti a další závažné skutečnosti.
- v případě neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou a ohrožení bezpečnosti civilního letectví – předat včasné informace Policii ČR na telefonním čísle 158 o vzniklé situaci (dle charakteru situace). Podat oznámení na Ministerstvo vnitra ČR a v případě, že se situace vztahuje ke konkrétnímu letounu, uvědomit Ministerstvo dopravy, odbor civilního letectví a provozovatele tohoto letounu. Provést archivaci rádio-korespondence týkající se události.
- v případě neočekávaných situací s konkrétní hrozbou - bezprostředně po zjištění dané situace, co nejdříve informovat velitele letadla. Pokud velitel letadla souhlasí, navést jej do prostoru určeného jako odloučené parkovací stání. Omezit nebo zastavit provoz na letišti. Oznámit o dočasném neposkytování FIS. Nadále spolupracovat s velitelem letadla, zajistit evakuaci cestujících a jejich zabezpečení. Informovat Policii ČR na telefonním čísle 158 o vzniklé situaci a

požádat o zásah. Podat oznámení Ministerstvu vnitra a uvědomit ostatní provozovatele letiště. Uvědomit Ministerstvo dopravy, odbor civilního letectví. Provést archivaci rádio-korespondence týkající se události.

- v případě vniknutí osob na pohybové plochy – omezit nebo zastavit provoz na letišti a oznámit o dočasném neposkytnutí FIS. Poskytnout provozní informace o nebezpečí na letišti a vyzvat dotyčnou osobu k opuštění zakázaných prostor.

Veškeré výše uvedené činnosti provede vedoucí letového provozu, popřípadě zástupce provozu s bezpečnostním manažerem letiště.

## 6 Analýza zabezpečení regionálních letišť Jihočeského kraje

Bezpečnost je základním předpokladem pro provozování letecké dopravy na celém světě. Vzhledem k událostem z 11. září 2001 a dalším akcím z nedávné minulosti došlo k zavedení zcela nových bezpečnostních opatření. Jejich implementace ve stávajících terminálech má dalekosáhlé důsledky. Zatímco letištní budovy, které byly původně plánované otevřené a prostorné, jsou čím dál měněny dle bezpečnostních předpisů, a tudíž mají do jisté míry výrazný dopad na provozní procesy na letištích po celém světě.<sup>29</sup>

Bezpečnostní opatření v případě provozovatele malého letiště mohou být vzhledem k charakteru provozu letiště nepřiměřená a finančně náročná. Většinou se jedná o letiště zabývající se pouze sportovní a rekreační činností.

Na území Jihočeského kraje se nacházejí tato letiště:

- neveřejné mezinárodní a zároveň civilní veřejné letiště České Budějovice
- civilní veřejná letiště: Hosín, Jindřichův Hradec, Soběslav, Strakonice, Strunkovice nad Blanicí, Tábor,

Kromě Letiště České Budějovice jsou provozovatelé většinou neziskové organizace, které si na svou činnost musejí získat finanční prostředky. Je to buď formou dotací z různých zdrojů dotační politiky státu či vlastní činností, např. výcvikem pilotů, parašutistů, vyhlídkovými lety apod. Dalším zdrojem příjmů jsou pronájmy letištních prostor, hangárů a budov leteckým společnostem nebo pronájmy např. pro natáčení reklam, filmů i seriálů televizním štábům.

Provozovatelům a vlastníkům letišť a jejich nájemcům nezbyvá provést taková bezpečnostní opatření, na které dosahují jejich finanční možnosti. Bohužel realita je taková, že i kdyby provozovatelé letišť chtěli sebevíc zabezpečit celý areál letiště, např. výstavbou plotu, jsou překážkou nevyřešené majetkové vztahy, kdy pozemky na letištní ploše jsou ve vlastnictví soukromých osob, obcí či státu.

---

<sup>29</sup> WENDLER, K. *Terminalplanung unter Sicherheitsaspekten: Die Auswirkungen der sich verändernden Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr auf die Planung von Fluggastanlagen*. 1.vyd. Herzogenrath : Shaker Verlag, 2011. 179 s. ISBN 978-3-8440-0032-0.

V roce 2017 bude poprvé ve své historii stát ze státního rozpočtu<sup>30</sup> poskytovat dotace na financování vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Konkrétně půjde o dotaci ve výši 85 % na:

- pořízení prostředků pro detekční kontrolu osob, zavazadel, nákladu, pošty, palubních zásob, letištních dodávek a vnášených předmětů, a to:
  - a) rentgenová zařízení (RTG),
  - b) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD),
  - c) průchozí rámový detektor kovů (WTMD), detektor kapalin (LEDS),
- pořízení vybavení, zařízení a prostředků k vymezení, oddělení a monitoringu jednotlivých prostor letiště a k zamezení a ke kontrole vstupu do jednotlivých prostor letiště, a to:
  - a) kamerový systém – kamery,
  - b) elektronický zabezpečovací systém – čidla, ústředna, přenosové prostředky, signalizační zařízení, doplňková zařízení sloužící k ovládání,
  - c) optické prostředky pro kontrolu prostoru včetně nočních podmínek – IR bariéry, noktovizory, termovize.

I přesto, že prioritou pro zabezpečení malých regionálních letišť je nejdříve vyřešení majetkoprávních vztahů, je velkým úspěchem státu, že chce řešit následné materiálové zabezpečení jednotlivých letišť, a možnosti si o dotaci vůbec požádat. Je jen na jednotlivých provozovatelích a vlastnících letišť, zda dané možnosti využijí či nikoliv.

V níže uvedené tabulce jsou díky autorčinu průzkumu trhu vyčísleny orientační náklady na vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

Náklady na prostředky pro detekční kontrolu osob, zavazadel, nákladu, pošty, palubních zásob, letištních dodávek a vnášených předmětů bylo možné díky průzkumu trhu zjistit. Za to pořízení materiálového vybavení, zařízení a prostředků k vymezení, oddělení a monitoringu jednotlivých prostor letiště a k zamezení a ke kontrole vstupu do jednotlivých prostor letiště, vyčíslit nebylo možné. U všech položek vytypované firmy požadovaly podrobný projekt, situaci a zvláštní požadavky od jednotlivých provozovatelů letišť. Jelikož každé letiště má své specifické poměry, nebylo možné odhadnout toto

---

<sup>30</sup> *Pravidla pro financování vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy pro rok 2017* [online]. Praha : Státní fond dopravní infrastruktury, 2017 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW: <[http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/letiste/2017\\_pravidla\\_letiste.pdf](http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/letiste/2017_pravidla_letiste.pdf)>.



ocenění. Pro analýzu zabezpečení jednotlivých letišť bylo možné vycházet pouze z majetkových poměrů každého letiště zvlášť, kdy vesměs všechna letiště jsou majetkově nevypořádaná, a dále dle stávajícího zabezpečení získaného pouze pozorováním.

**Tabulka č. 1: Průzkum trhu – rozpočet nutných bezpečnostních opatření<sup>31</sup>**

<b>Prostředky pro detekční kontrolu osob, zavazadel, nákladu, pošty, palubních zásob, letištních dodávek a vnášených předmětů.</b>	<b>Typ</b>	<b>Cena vč. DPH (v tis. Kč)</b>
Rentgenové zařízení (RTG) - osob	HBS XCT	40 000
Rentgenové zařízení (RTG) zásilek, balíků, zavazadel - velkých rozměrů	Hi-SCAN 100100V-2is	3 500
Rentgenové zařízení (RTG) zásilek, balíků, zavazadel - jednopohledový RTG	Hi-SCAN 6040i	1 500
Rentgenové zařízení (RTG) zásilek, balíků, zavazadel - dvoupohledový RTG	Hi-SCAN 6040-2is	2 500
Zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD),	Loscan 600	1 500
Průchozí rámový detektor kovů (WTMD)	PMD3 Plus	500
Detektor kapalin (LEDS),	EMA-3	1 000

## 6.1 Neveřejné mezinárodní a civilní veřejné letiště České Budějovice

Provozovatelem letiště je společnost Jihočeské letiště České Budějovice, a.s., která by založená Jihočeským krajem a Statutárním městem České Budějovice a má od roku 2008 licenci na provozování neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí.

V minulosti sloužil celý areál tohoto letiště pouze pro vojenské účely. Z důvodu vybudovaných nemovitostí a přistávací plochy by bylo velkou škodou, aby celý areál zchátral. Proto také vznikla výše uvedená společnost, která se se snaží areál zprovoznit a v budoucnosti využívat jako veřejné mezinárodní letiště. O letiště už je v tuto dobu v zahraničí značný zájem a už nyní je více využíváno k obchodním letům.

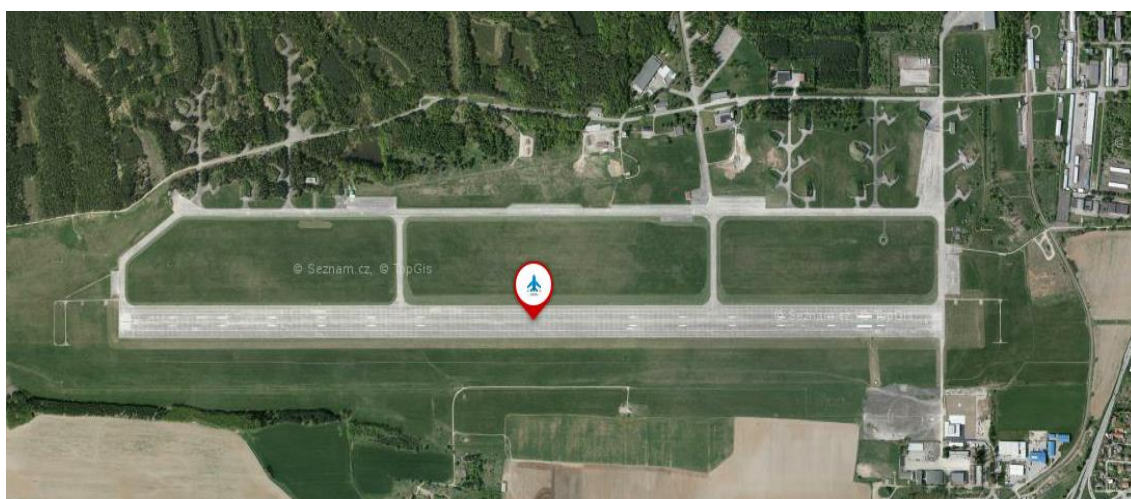
V současnosti je letiště otevřeno pro letadla přilétající či odlétající do zemí v rámci i mimo Schengenský prostor. K tomu je potřeba celní a pasová služba, která je zde poskytována. Celní odbavení naopak nevyžadují letadla pohybující se uvnitř území členských států Evropské unie a letadla pohybující se právě v Schengenském prostoru. V roce 2016 byl zaznamenán na tomto letišti pohyb 8105 letadel, z toho 686

<sup>31</sup> *Průzkum trhu – rozpočet nutných bezpečnostních opatření* [online]. Praha : Servis Musil, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.servismusil.cz/index.php/pruchozi-detektory-kovu/pmd2-plus-ezhd>>.

mezinárodních. Ze statistik lze vyčíst, že v roce 2016 letiště využívala spíše velká letadla. Do budoucnosti se počítá s pohybem letounů Boeing 737 či Airbus A320.

Od roku 2009 probíhá neustálá modernizace letiště. První etapa zahrnovala zasíťování areálu, rekonstrukci řídicí věže a bývalého armádního objektu na administrativní budovu. V návaznosti byla zahájena v roce 2015 druhá etapa, která zahrnuje opravu vzletové a přistávací dráhy, výstavbu vrátnice, oplocení, vnitroareálových komunikací a inženýrských sítí. V červenci 2016 bylo nově otevřeno Bezpečnostní centrum, které se nachází v neveřejném prostoru letiště. V další fázi se počítá s pořízením navigačních zařízení, světelného vybavení, výstavba terminálu, další přístupové komunikace a parkoviště pro cestující a také veřejné osvětlení. Po dokončení těchto etap, přijde na řadu proces certifikace pro veřejný mezinárodní provoz. Licenci uděluje Úřad pro civilní letectví.

### **Obrázek č. 1: Letecký snímek Letiště České Budějovice<sup>32</sup>**



Díky majetkové účasti územně samosprávných celků bylo možné v rámci bezpečnostních opatření objekt ohraničit plotem. Vstup je možný pouze přes vstupní bránu, a to jen pro zaměstnance a proškolené osoby s identifikační kartou a pro vjezd vozidel do neveřejného prostoru letiště je vstup umožněn pouze oprávněným osobám s platným letištním identifikačním průkazem (IDC). Pravidla pro vydávání IDC a vjezdového povolení vycházejí z Národního bezpečnostního programu a Bezpečnostního programu Letiště České Budějovice. Základní podmínkou pro vydání IDC žadateli je

<sup>32</sup> *Letecký snímek Letiště České Budějovice* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:

<<https://mapy.cz/zakladni?x=14.4274972&y=48.9461818&z=14&source=base&id=1703488&q=letiště%20České%20Budějovice>>.

úspěšné absolvování bezpečnostního školení, které provádějí školitelé certifikovaní Ministerstvem dopravy ČR. Veškeré objekty jsou střežené kamerovým systémem. Areál letiště je oplocen. Přesto, že bylo vybudováno Bezpečnostní centrum,<sup>33</sup> bude do budoucna nutnost dovybavit areál prostředky sloužící k ochraně leteckého provozu před protiprávními činy. Jelikož však autorka práce nebyla řádně proškolená, nebyl jí do Bezpečnostního centra umožněn vstup, aby mohla poznatky z toho získané prezentovat ve své bakalářské práci. A dále ohledně získání nahlédnutí do Bezpečnostního programu Letiště České Budějovice ji bylo emailovou korespondencí sděleno, že v dokumentu se nacházejí choulostivé informace, tudíž je pro veřejnost tento program utajen.

Proto hypoteticky bez možnosti nahlédnutí do objektu je možné říci, že v případě provozu veřejného mezinárodního letiště by bylo vhodné do budoucna pořídit prostředky pro detekční kontrolu osob, zavazadel, nákladu, pošty, palubních zásob, letištních dodávek a vnášených předmětů. A dále navýšit vybavení a zařízení k vymezení, oddělení a monitoringu jednotlivých prostor letiště a k zamezení a ke kontrole vstupu do jednotlivých prostor letiště. Celková investice do zabezpečení dle průzkumu trhu viz - Tabulka č. 1 by činila částku ve výši cca 49 mil. Kč.

## 6.2 Civilní veřejné letiště Hosín

Druhým regionálním letišťem v Jihočeském kraji je civilní veřejné letiště Hosín, kde provozovatelem je Aeroklub České Budějovice, z.s. Toto letiště bylo v minulosti využíváno také jako letiště s licenci mezinárodního letiště. I když jen pro malá sportovní letadla, z důvodu nedostatečné délky dráhy. Provozovatel letiště poskytoval i ve spolupráci s Celní správou celní služby. Bylo to v době, kdy Letiště České Budějovice bylo ještě vojenským letišťem, na které nesměla přistávat zahraniční letadla. Od vzniku Letiště České Budějovice letiště Hosín licenci mezinárodního letiště nemá a je pouze letiště pro sportovní a rekreační letecké sporty - motorové a bezmotorové létání, balónové létání, parašutismus.

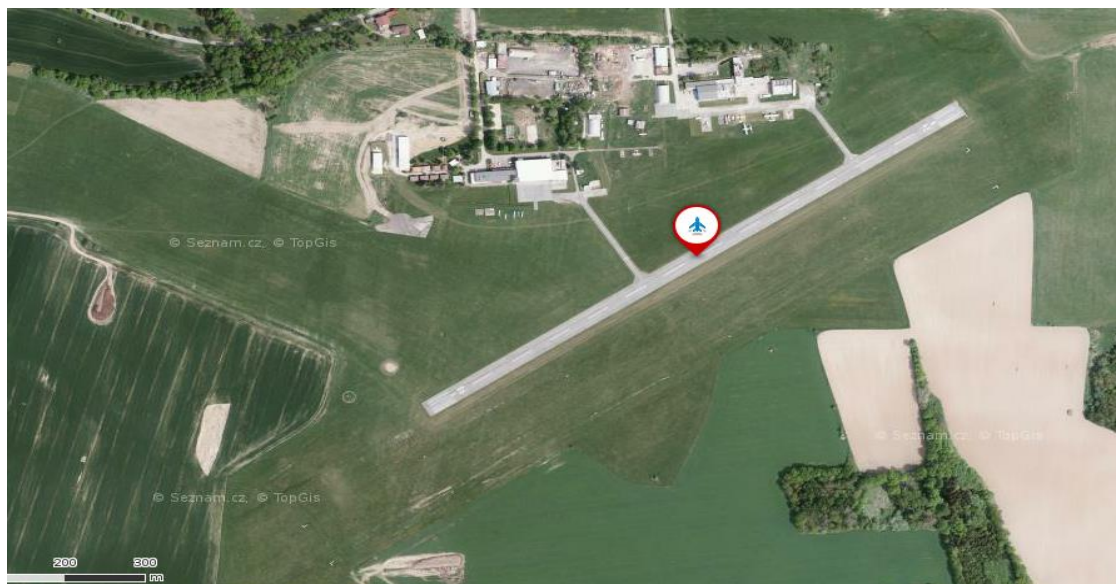
Jako jediný letištní provozovatel anebo vlastník letiště v Jižních Čechách, Aeroklub České Budějovice, z.s., spolupracoval na bakalářské práci a poskytl informace, jak prostřednictvím krátkého dotazníku, tak opisem Bezpečnostního programu letiště. Z těchto možných dokumentů ovšem vyplývá, že zabezpečení letiště je upraveno

---

<sup>33</sup> Airport, České Budějovice. [Přebírali jsme stavbu nového bezpečnostního centra do užívání ...] In: Facebook [online]. 8. července 2016 13:27 [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://www.facebook.com/AirportCeskeBudejovice/videos/281299762225242>>.

podmínkám místním, prioritně např. proti krádeži či vloupání, nikoliv proti např. teroristickému útoku či únosu. Každý vlastník či nájemce objektu má své vlastní zabezpečení, za které si odpovídá.

**Obrázek č. 2: Letecký snímek letiště Hosín<sup>34</sup>**



Celý areál díky nedostatečnému vlastnickému vypořádání není oplocen. Vjezd je tudíž umožněn z polních okolních cest. Hlavní vstup je pouze omezen závorou pro vjezd nežádoucích osob a aut, i když překonání závory je velice snadné. V minulosti již provozovatel společně s Policií ČR řešil krizovou situaci, a to automobil na dráze. Jiná krizová situace se za dobu působení provozovatele na letišti nestala.

Co se týká areálu, tak je zabezpečen kamerovým systémem a signalizačním zařízením, na kterých se provádějí pravidelné roční revize, a jsou plně funkční. Při neodkódování se spustí alarm a okamžitě dochází ke spojení s Policií ČR. Z důvodu tajných informací, přesný název těchto dvou zařízení nelze zveřejnit. Co se týká cizích státních příslušníků, tak ti se na letištních provozech objevují, ale už jako vycvičení piloti.

I když Letiště Hosín zřejmě o status mezinárodního letiště již neusiluje, tak tato možnost není vyloučená. Proto by v první etapě bylo důležité získat do svého vlastnictví pozemky pod letištní dráhou, anebo alespoň usilovat o to, aby pozemky patřily státu či případně Obci Hosín. Zaprvé by se finančně ulevilo provozovateli letiště tím, že platí nesmyslně drahé nájemné soukromým vlastníkům pozemků. A za druhé by se vyřešilo zabezpečení letištní plochy a postavil by se plot v délce 4,347 km proti nežádoucímu

<sup>34</sup> *Letecký snímek Letiště Hosín* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=14.4949972&y=49.0397933&z=16&source=base&id=1703539&q=Letiště%20Hosín>>.



vstupování do prostoru letištního provozu. A v poslední řadě by se mohlo nakoupit lepší a výkonnější zařízení, na které by v budoucnu opět přispíval stát financemi ze státního rozpočtu.

V případě nákupu pozemků by aeroklub musel s jednotlivými vlastníky vyjednávat prodejní cenu, a mnohdy by se ani nedomluvil. V případě následného vybudování oplocení by letiště muselo uhradit za vybudování kvalitního plotu při ceně 1 100 Kč za 1 m plotu částku cca 4 781 700 Kč a pak až investovat do dalších zabezpečovacích prostředků. Celkové finanční náklady by se vyšplhaly řádově k desítkám miliónů korun, s kterými samozřejmě provozovatel Aeroklub České Budějovice, z.s. nedisponuje.

### 6.3 Civilní veřejné letiště Jindřichův Hradec

Civilní veřejné letiště je stejně jako ostatní malá regionální letiště v Jihočeském kraji provozováno spíše pro sportovní a rekreační účely a tomu také odpovídá způsob zabezpečení. Provozovateli letiště Aeroklubu Jindřichův Hradec o.s. byl autorkou bakalářské práce také zaslán dotazník, na který ovšem provozovatel nereagoval. Autorka, díky dlouholetému působení v oblasti parašutismu, se při pravidelných závodech na tomto letišti pohybuje. Pouze z dostupných zdrojů na místě je možné říci, že provozovatel letiště má zabezpečeny budovy signalizačním zařízením a kamerovým systémem.

**Obrázek č. 3: Letecký snímek letiště Jindřichův Hradec<sup>35</sup>**



<sup>35</sup> *Letecký snímek Letiště Jindřichův Hradec* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=14.9716663&y=49.1506296&z=16&source=firm&id=481018>>.

Proto je možné usuzovat, že zabezpečení letiště je upraveno pouze podmínkám místním, např. proti krádeži či vloupání, nikoliv proti např. teroristickému útoku či únosu. Každý vlastník objektu má své vlastní zabezpečení, za které zodpovídá.

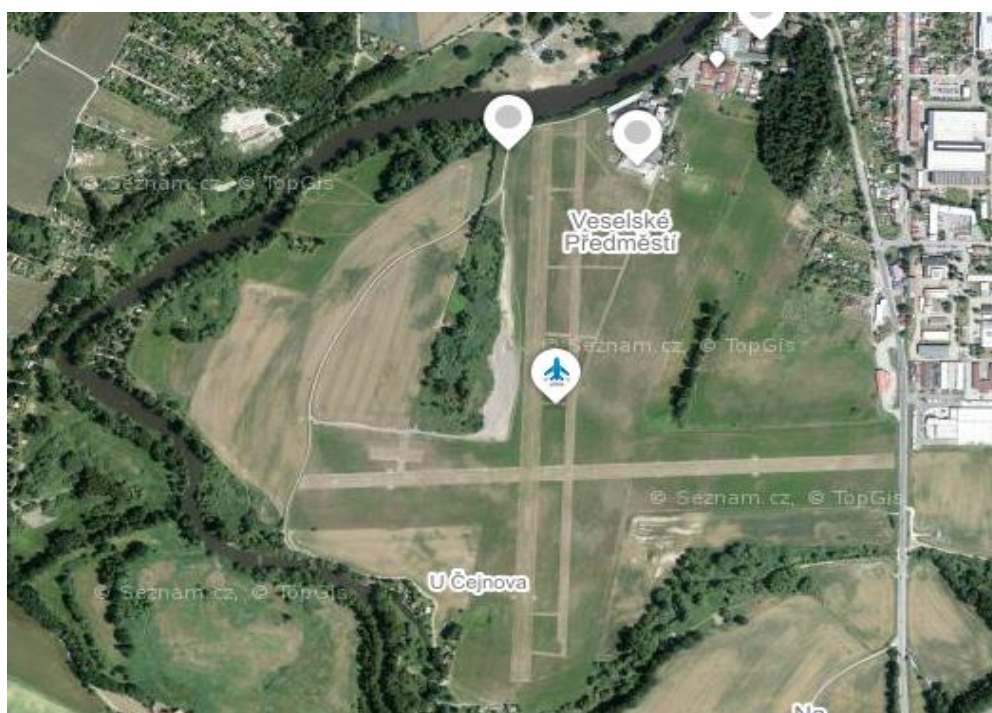
Varianta, kdy pozemky pod letištní plochou včetně budov vlastní částečně Město Jindřichův Hradec a částečně Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, a provozovatel Aeroklub Jindřichův Hradec platí standardní nájemné, je lepší než vlastnictví a platba nájemného soukromým osobám. Přesto by minimální bezpečnostní opatření v podobě vybudování oplocení celého areálu mělo být. Vjezd na letištní plochu je tudíž umožněn z několika možných polních cest a ohrožuje letecký provoz na letišti.

Délka celého oplocení činí 2,629 km. Z toho vyplývá, že při ceně 1 100 Kč za vybudování jednoho metru plotu by náklady na celé oplocení činily 2 891 900 Kč. Díky povinným bezpečnostním normám je teď na jednání Aeroklubu Jindřichův Hradec se současnými vlastníky, zda plot postaví ze svých finančních zdrojů, či zda se o náklady rozdělí všichni jak vlastníci, tak provozovatel. Aeroklub Jindřichův Hradec rozhodně nedisponuje s tolika finančními zdroji. Při sestavování Bezpečnostního programu ČR a z něj vyplývajících povinností nebyl fakt majetkových vypořádání zřejmě brán v úvahu.

#### **6.4 Civilní veřejné letiště Soběslav**

Letiště Soběslav je jedno z nejméně provozovaných letišť v Jihočeském kraji. Letiště je stejně jako ostatní regionální letiště v Jihočeském kraji provozováno spíše pro sportovní a rekreační účely, a to pouze o víkendech, a tomu také odpovídá způsob zabezpečení. Provozovateli letiště Aeroklubu Soběslav, z.s. byl autorkou bakalářské práce také zaslán dotazník, na který ovšem provozovatel nereagoval. Autorka, díky pár parašutistickým provozům a někdy i akcím např. pro děti se na tomto letišti pohybovala a dle dostupných zdrojů na místě je možné říci, že provozovatel letiště má zabezpečeny budovy signalizačním zařízením a kamerovým systémem. Proto je možné usuzovat, že zabezpečení letiště je upraveno pouze podmínkám místním, např. proti krádeži či vloupání, nikoliv proti např. teroristickému útoku či únosu. Každý vlastník objektu má své vlastní zabezpečení. Přesto by minimální bezpečnostní opatření v podobě vybudování kvalitního oplocení celého areálu mělo být. Délka celého oplocení činí cca 3,988 km. Z toho vyplývá, že při ceně 1 100 Kč za vybudování jednoho metru plotu by náklady na celé oplocení činily 4 386 800 Kč.

**Obrázek č. 4: Letecký snímek letiště Soběslav<sup>36</sup>**



Díky povinným bezpečnostním normám je teď na jednání Aeroklubu Soběslav z.s. s Městem Soběslav, zda plot postaví ze svých finančních zdrojů, či zda se o náklady podělí. Rozhodně provozovatel letiště Soběslav nedisponuje s takovým obnosem finančních zdrojů, aby si realizaci stavby mohl dovolit.

## **6.5 Civilní veřejné letiště Strakonice**

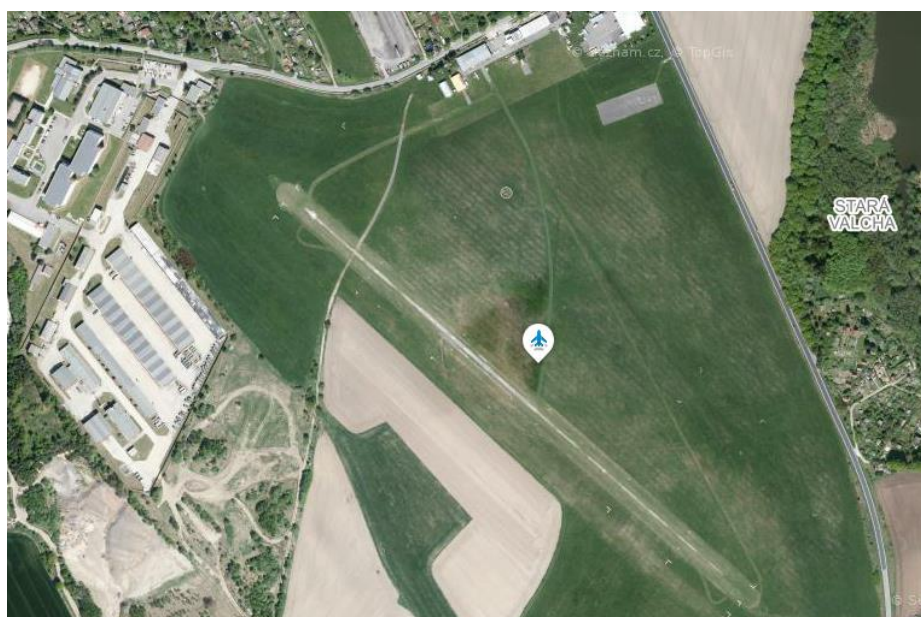
Letiště Strakonice se nachází vedle vojenského areálu, který v minulosti využíval letištní plochu, kde měla Armáda ČR i Policie ČR parašutistické provozy, resp. výcviky branců, vojáků a příslušníků sboru národní bezpečnosti.

Letiště je stejně jako ostatní regionální letiště v Jihočeském kraji provozováno spíše pro sportovní a rekreační účely. Budovy a pozemky pod letištní plochou jsou ve vlastnictví Města Strakonice a provozovatel letiště Aeroklub Strakonice, z.s. si je za standardní nájemné od města pronajímá. Provozovateli letiště byl autorkou bakalářské práce také zaslán dotazník, na který ovšem provozovatel nereagoval. Autorka, díky účasti na závodech na tomto letišti může konstatovat, že dle dostupných zdrojů na místě, je možné říci, že provozovatel letiště má zabezpečeny budovy signalizačním zařízením a

<sup>36</sup> *Letecký snímek Letiště Soběslav* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=14.7132436&y=49.2474133&z=16&source=base&id=1703784&q=Letiště%20Soběslav>>.

kamerovým systémem. Proto je možné usuzovat, že zabezpečení letiště je upraveno pouze podmínkám místním, a to proti krádeži či vloupání, nikoliv proti např. teroristickému útoku či únosu. Celý areál díky nedostatečnému vlastnickému vypořádání není oplocen. Vjezd je tudíž umožněn z několika možných stran. Provozovatel by měl díky nařízením z bezpečnostního programu a pro plynulost a bezpečnost letového provozu zabezpečit alespoň vybudování kvalitního oplocení okolo celého areálu letiště, a to v délce cca 3,011 km. Náklady na jeho realizaci, při ceně vybudování jednoho metru plotu za 1 100 Kč by činily 3 312 100 Kč.

**Obrázek č. 5: Letecký snímek letiště Strakonice<sup>37</sup>**



Je opět na dohodě mezi provozovatelem Aeroklubem Strakonice, z.s. a vlastníkem celého areálu Městem Strakonice, zda finanční náklady ponese pouze sám provozovatel či zda se finančně spolupodílí na úhradě vybudování plotu oba dva subjekty. Aeroklub Strakonice, z.s. rozhodně takovou částkou nedisponuje.

## **6.6 Civilní veřejné letiště Strunkovice nad Blanicí**

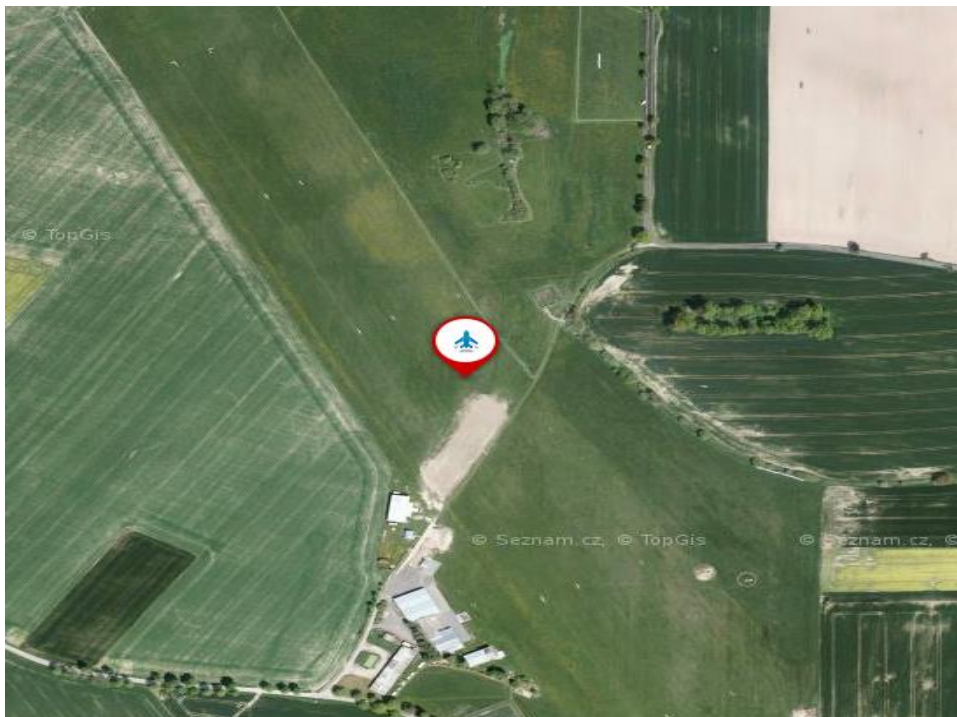
Letiště Strunkovice nad Blanicí se nachází na pokraji Šumavy. Je to jedno z menších komorních letišť, kde se provozují letecké sporty spíše rekreačně a sportovně.

<sup>37</sup> *Letecký snímek Letiště Strakonice* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=13.8927750&y=49.2514608&z=16&source=base&id=1703788&q=Letiště%20Strakonice>>.



Provozovateli letiště, Aeroklubu Prachatice, byl autorkou bakalářské práce také zaslán dotazník, na který ovšem provozovatel nereagoval. Autorka byla dlouholetou členkou Aeroklubu Prachatice, tudíž velice dobře zná zabezpečení tohoto letiště.

**Obrázek č. 6: Letecký snímek letiště Strunkovice nad Blanicí<sup>38</sup>**



Provozovatel letiště má zabezpečeny budovy signalizačním zařízením a kamerovým systémem. Proto je v současnosti možné usuzovat, že zabezpečení letiště je upraveno pouze podmínkám místním, a to proti krádeži či vloupání, nikoliv proti např. teroristickému útoku či únosu.

Co se týká majetkového vypořádání, tak toto jediné letiště je nejhůře na tom vlastnický. Vlastníci jednotlivých pozemků si diktují nereálné ceny nájemného, a tím omezují a škodí leteckému provozu. Ideálním řešením celé situace by bylo v rámci pozemkové úpravy, aby si pozemky pod letištní plochou převzal Městys Strunkovice nad Blanicí a pouze budovy by vlastnil Aeroklub Prachatice. Z důvodu nedostatečného vlastnického vypořádání není areál oplocený. Vjezd je umožněn z několika možných stran, a tudíž je nejmožnější předpoklad narušení leteckého provozu.

Délka možného oplocení činí 2,726 km. Při realizační ceně vybudování jednoho metru plotu za cca 1 100 Kč by se investice do zabezpečení vyšplhala na částku

<sup>38</sup> *Letecký snímek Letiště Strunkovice nad Blanicí* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/letecka?x=14.0757084&y=49.0796836&z=16&source=firm&id=482256>>.

cca 2 998 600 Kč. To by pro tento typ letiště bylo pro začátek nejideálnějším zabezpečením. Poté je možné si žádat o dotaci na další zabezpečovací prostředky.

Bohužel tak malé letiště a provozovatel nemá k dispozici tak obrovskou sumu finančních zdrojů.

## 6.7 Civilní veřejné letiště Tábor

Letiště Tábor je jako jediné civilní veřejné letiště v Jihočeském kraji ve vlastnictví jednoho vlastníka, a to Aeroklubu Tábor, z.s. Provozovateli a zároveň vlastníkem letiště Aeroklubu Tábor, z.s. byl autorkou bakalářské práce také zaslán dotazník, na který ovšem provozovatel reagoval negativně, s obavou poskytnutí utajovaných informací. Toto letiště je stejně jako ostatní regionální letiště v Jihočeském kraji provozováno spíše pro sportovní a rekreační účely. Kromě leteckého provozu si majitel letiště na své ploše pořádá i kulturní a společenské akce.

Autorka, díky účasti na parašutistických provozech na tomto letišti může konstatovat, že dle dostupných zdrojů na místě, je možné říci, že provozovatel a současně vlastník letiště má zabezpečeny budovy signalizačním zařízením a kamerovým systémem.

Zřejmě po zkušenostech z pořádání kulturních a společenských akcí se na letištní ploše procházejí různá individua, a proto je pochopitelná negativní reakce vedení na odtajnění těchto skutečností.

### Obrázek č. 7: Letecký snímek letiště Tábor<sup>39</sup>



<sup>39</sup> *Letecký snímek Letiště Tábor* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.7083306&y=49.3909058&z=17&source=base&id=1703795&q=letiště%20Tábor>>.

Jako jediné malé letiště si může dovolit žádat stát o poskytnutí finančních zdrojů v podobě dotace na další zabezpečovací prostředky.

**Tabulka č. 2: Porovnání majetkového vypořádání a zabezpečení malých regionálních letišť v Jihočeském kraji<sup>40</sup>**

Letiště	Hosín	Jindřichův Hradec	Soběslav	Strakonice	Strunkovice nad Blanicí	Tábor
Vlastnictví pozemků a budov	soukromí vlastníci a AK Hosín, z.s.	Město Jindřich. Hradec a ÚZSVM	AK Soběslav a Město Soběslav	Město Strakonice	soukromí vlastníci a AK Prachatice	AK Tábor, z.s.
Minimální bezpečnost. zařízení - kamery a signalizač. systém	splňuje v mezích finanč. možností	splňuje v mezích finanč. možností	splňuje v mezích finanč. možností	splňuje v mezích finanč. možností	splňuje v mezích finanč. možností	splňuje v mezích finanč. možností
Zabezpečení oplocením areálu	nemá	nemá	nemá	nemá	nemá	má
Náklady nutné na pořízení oplocení v Kč	4 781 700	2 891 900	4 386 800	3 312 100	2 998 600	žádné

Na základě analýzy jednotlivých regionálních letišť a při porovnání letišť viz - Tabulka č. 2 je zjevné, že při sestavování Bezpečnostního programu ČR a z něj vyplývajících povinností nebyly brány v úvahu vlastnická a majetková práva. Byla pouze dána povinnost provozovatelům letišť zabezpečit svůj letecký provoz. A je zřejmé, že každý provozovatel toto nařízení splnil dle svých finančních a provozních možností. Díky necelistvosti a různorodosti jednotlivých letišť, není tudíž možné ze strany státu kontrolovat a ukládat přísné sankce za některá porušení bezpečnostních opatření.

Ve výše uvedené tabulce se neporovnává Letiště České Budějovice, které svým postavením a významem v regionu nemá konkurenci a pro svůj provoz splňuje veškerá bezpečnostní opatření.

Dále z tabulky vyplývá, že nejlépe, a tudíž i nejzodpovědněji je zabezpečeno letiště Tábor, a naopak nejhůře je na tom letiště Hosín a pak letiště Strunkovice nad Blanicí. Opět je to dáno tím, že pozemky pod letištní plochou částečně vlastní soukromí vlastníci a ti si diktují nesmyslné podmínky za pronájem ploch. Tím ovšem znemožňují provozovatelům zajistit bezpečný letecký provoz.

<sup>40</sup> Vlastní zpracování.

## Závěr

Problematika bezpečnosti před protiprávními činy je v současnosti celosvětově se opakující pojem. Je v podstatě středem zájmu všech bezpečnostních studií, včetně bezpečnosti v letecké dopravě. Je to však pouhá idea o žádoucím stavu a nasměrování pokusů o snížení rizik, je to nekonečný proces.

V práci jsou popsána všechna regionální letiště z Jihočeského kraje, která kromě Letiště České Budějovice provozují spolky. Spolky jsou dle legislativy neziskovými organizacemi, nikoliv podnikatelskými subjekty. Jejich veškeré volné peněžní prostředky, kterými jsou např. prostředky ze školení pilotů, parašutistických provozů, z vyhlídkových letů apod., tak samy zužitkovávají pro svoji další činnost. Proto nařízená bezpečnostní opatření jsou mnohdy vidět jen na papíře, na základě Bezpečnostních programů letišť, ale ve skutečnosti jsou letiště zabezpečena jen tak, na co dosahují jejich finance.

Všechna malá regionální letiště v Jihočeském kraji mají minimálně vybavené letiště kamerovým a signalizačním systémem, kdy při narušení objektu je tento systém spuštěn. Na Letišti České Budějovice, a.s. je zřízeno i Bezpečnostní centrum, avšak veřejnosti nepřístupné. A ani informace o něm není možné získat.

Z výše uvedených poznatků z jednotlivých letišť vyplývá, že prvořadým úkolem je získat vlastnické právo k pozemkům a budovám a až poté investice do zabezpečovacích zařízení. I přesto, že v roce 2017 Státní fond dopravní infrastruktury vypsál dotační titul právě na zabezpečení těchto letišť, bylo by nelogické, aby byly vynaloženy veřejné finance a také finance vesměs neziskových organizací na zabezpečení, a přitom možnost vniknutí na letištní plochu (díky neoplocení) do leteckého provozu nebyla nijak řešena. Základem bezpečnostních opatření je právě vybudování kvalitního oplocení s pevnou podezdívkou, kterou nepřekoná ani zvěř, ani narušitel letecké plochy s použitím automobilu. Každé letiště má však své specifikum, tudíž se musí k dané problematice přistupovat individuálně. V práci jsou proto vyčísleny náklady na vybudování oplocení jednotlivých letišť pouze orientačně.

Autorka práce na všechna regionální letiště v Jihočeském kraji zaslala krátký dotazník s dotazy týkající se zabezpečení letišť. Bohužel díky informacím, které jsou mnohdy pro veřejnost utajované, na dotazník zareagovali pouze dva provozovatelé letišť. Jeden dotazník vyplnil v omezené míře a druhý odmítl dotazník vyplnit právě ze zmíněných důvodů utajení.

Provozovatel letiště, spolupracující s autorkou práce, jí poskytl i bezpečnostní program k zabezpečení tohoto regionálního letiště, z něhož autorka čerpala důležité informace. Díky celoživotnímu působení autorky na zmiňovaných regionálních letištích tak mohla autorka alespoň částečně popsat a zanalyzovat bezpečnostní opatření jednotlivých konkrétních letišť.

Pomocí dostupných zdrojů z katastru nemovitostí a z mapových portálů bylo možné zjistit majetkové poměry na jednotlivých letištích. Dále pak spočítat obvod letiště a díky informacím ze soukromých zdrojů vyčíslit hodnotu vybudování oplocení. Avšak vyčíslit odkupy pozemků od jednotlivých soukromých vlastníků nelze, tyto odkupy jsou vždy na dlouhodobější vyjednávání cen. Každé letiště je specifické dle lokality či daného města, vedle kterého se nachází.

Autorka dále zaslala na již zmíněná regionální letiště nabídku pomoci při získání dotace na zabezpečení vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Ani jeden provozovatel či vlastník letiště na tuto nabídku nereagoval. Z toho vyplývá, že buď si o dotaci žádají vlastníci či provozovatelé samostatně nebo díky 15 % podílu žadatele není tato nabídka na získání státních financí lukrativní a je finančně nedostupná. Autorka se osobně domnívá, že pro provozovatele letišť je pořád i 15 % podíl vlastních finančních prostředků velká finanční zátěž.

Dalším možným problémem při získání dotace byl fakt, že není možné nakoupit jednotlivé výše uvedené zabezpečovací prostředky zvlášť, ale že na každý jednotlivý produkt, co dané letiště požaduje, musí být vypracován detailní projekt, musí být provedeno řádné výběrové řízení na firmu a dle toho pak žádat o dotaci. Jelikož dotační titul byl vypsán na začátku března s datem ukončení podání žádostí do 31. 3. 2017, byl nedostatek času na vypracování jakéhokoliv projektu a dále výběrového řízení. Jediným regionálním letištěm, které mohlo být projektově připraveno, je Letiště České Budějovice, a to z důvodu připravovaného rozvoje mezinárodní letecké přepravy.

Z celé analýzy veškerého zabezpečení vyplývá, že by stát měl začít s bezpečnostními opatřeními z jiné strany. Zaprvé poskytnout provozovatelům finance na odkupy pozemků pod letištní plochou, na odkupy budov od soukromých vlastníků či jiných institucí, a pak až začít realizovat dílčí bezpečnostní opatření nebo úplně převést leteckou infrastrukturu na města a obce, které lépe ze svých rozpočtů mohou financovat bezpečnostní opatření.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. BALABÁN, M., PERNICA, B. *Bezpečnostní systém ČR: Problémy a výzvy*. Praha : Karolinum, 2015. 320 s. ISBN 978-80-246-3150-9.
2. DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. České Budějovice : VŠERS, 2007. 99 s. ISBN 978-80-86708-38-6.
3. *Evropská bezpečnostní strategie*. Lucemburk : Úřad pro publikace Evropské unie, 2009. 43 s. ISBN 978-92-824-2416-2
4. HLUCHÁŇOVÁ, R. *Státní správa v oblasti civilního letectví*. Diplomová práce. Brno : Právnická fakulta Masarykovy univerzity, 2008. Vedoucí diplomové práce : doc. JUDr. Soňa Skulová, Ph.D.
5. JURNÍKOVÁ, J., et al. *Správní právo – zvláštní část*. 6. vyd. Brno : Masarykova univerzita Brno, 2011. 365 s. ISBN 978-80-210-4847-8.
6. KERNER, L., KULČÁK, L., SÝKORA, V. *Provozní aspekty letišť*. Praha : ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 80-01-02841-0.
7. SOUČEK, V., STAŇOVÁ, E., LINHART, M., et al. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek - Krizové řízení*. Praha : Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra. 123 s.
8. WAISOVÁ, Š. *Bezpečnost: vývoj a proměny konceptu*. 1. vyd. Plzeň : Aleš Čeněk, 2005. 159 s. ISBN 80-86898-21-0.
9. WEISS, T. *Role policie a armády v Evropské unii*. Praha : Karolinum, 2014. 264 s. ISBN 978-80-246-2381-8.
10. WENDLER, K. *Terminalplanung unter Sicherheitsaspekten: Die Auswirkungen der sich verändernden Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr auf die Planung von Fluggastanlagen*. 1.vyd. Herzogenrath : Shaker Verlag, 2011. 179 s. ISBN 978-3-8440-0032-0.

### Elektronické zdroje

1. Airport, České Budějovice. [Přebírali jsme stavbu nového bezpečnostního centra do užívání ...] In: *Facebook* [online]. 8. července 2016 13:27 [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<https://www.facebook.com/AirportCeskeBudejovice/videos/281299762225242>>.
2. *Bezpečnostní strategie České republiky* [online]. Praha : Vláda České republiky, 2015 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW:

- <<https://www.vlada.cz/assets/ppov/brs/dokumenty/bezpecnostni-strategie-2015.pdf>>.
3. *Letecký předpis – Řízení bezpečnosti L19* [online]. Praha : Úřad pro civilní letectví, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW:<[https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19\\_cely.pdf](https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-19/data/print/L19_cely.pdf)>.
  4. *Letecký snímek Letiště České Budějovice* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/zakladni?x=14.4274972&y=48.9461818&z=14&source=base&id=1703488&q=letiště%20České%20Budějovice>>.
  5. *Letecký snímek Letiště Hosín* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/letecka?x=14.4949972&y=49.0397933&z=16&source=base&id=1703539&q=Letiště%20Hosín>>.
  6. *Letecký snímek Letiště Jindřichův Hradec* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/letecka?x=14.9716663&y=49.1506296&z=16&source=firm&id=481018>>.
  7. *Letecký snímek Letiště Soběslav* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/letecka?x=14.7132436&y=49.2474133&z=16&source=base&id=1703784&q=Letiště%20Soběslav>>.
  8. *Letecký snímek Letiště Strakonice* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/letecka?x=13.8927750&y=49.2514608&z=16&source=base&id=1703788&q=Letiště%20Strakonice>>.
  9. *Letecký snímek Letiště Strunkovice nad Blanicí* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/letecka?x=14.0757084&y=49.0796836&z=16&source=firm&id=482256>>.
  10. *Letecký snímek Letiště Tábor* [online]. Praha : Seznam.cz [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW:<<https://mapy.cz/zakladni?x=14.7083306&y=49.3909058&z=17&source=base&id=1703795&q=letiště%20Tábor>>.

11. *Letiště Václava Havla Praha* [online]. Praha : Letiště Praha, 2017 [cit. 2017-04-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/o-letisti-praha/udaje-o-spolecnosti>>.
12. *Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky* [online]. Praha : Úřad pro civilní letectví, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/data/effective/hl3.pdf>>.
13. *Plánování rozvoje dopravních soustav velkých městských aglomerací* [online]. Zeleneč : OLBRON INVENT, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.olbron.cz/Letadla.pdf>>.
14. *Pravidla pro financování vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy pro rok 2017* [online]. Praha : Státní fond dopravní infrastruktury, 2017 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z WWW: <[http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/letiste/2017\\_pravidla\\_letiste.pdf](http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/letiste/2017_pravidla_letiste.pdf)>.
15. *Průzkum trhu – rozpočet nutných bezpečnostních opatření* [online]. Praha : Servis Musil, 2017 [cit. 2017-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.servismusil.cz/index.php/pruchozi-detektory-kovu/pmd2-plus-ezhd>>.
16. SUCHÝ, P. Pozice bezpečnostních a strategických studií v rámci studia mezinárodních vztahů. In *Obrana a strategie*. 2003, roč. 3, č. 2, 16 s. Dostupné z WWW: <<http://www.obranaastrategie.cz/cs/archiv/rocnik-2003/2-2003/pozice-bezpecnostnich-a-strategickych-studii-v-ramci-studia-mezinarodnich-vztahu.html#.WOjWfn0VzIU>>.

### **Legislativní dokumenty**

1. ČESKO. Zákon č. 110/1998 Sb. Ústavní zákon o bezpečnosti České republiky z 22. dubna 1998. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 39. Dostupné z WWW: <<https://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=110~2F1998&rpp=15#seznam>>.
2. ČESKOSLOVENSKO. Dohoda č. 147/1947 Sb. Úmluva o mezinárodním civilním letectví ze dne 20. srpna 1947 (Chicagská úmluva). In *Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé*. 1947, částka 68, s. 35. ISSN 0862-3120. Dostupné z WWW: <[http://www.uzpln.cz/upload/dokumenty\\_legislativa/sb68\\_47\\_3.pdf](http://www.uzpln.cz/upload/dokumenty_legislativa/sb68_47_3.pdf)>.
3. ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ze dne 6. března 1997



- (letecký zákon). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>>.
4. ČESKO. Vyhláška 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 (letecký zákon) ze dne 23. dubna 1997. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 37. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>>.
  5. ČESKO. 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 ze dne 14. srpna 2006. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 132. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>>.
  6. ČESKO. Zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod ze dne 1. ledna 1993. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40453&fulltext=&nr=2~2F1993&part=&name=&rpp=15>>.
  7. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník ze dne 9. února 2009. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=68040&fulltext=&nr=40~2F2009&part=&name=&rpp=15>>.
  8. ČESKO. Zákon č. 1/1993 Sb. Ústava České republiky ze dne 1. ledna 1993. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1. Dostupné z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&fulltext=&nr=1~2F1993&part=&name=&rpp=15>>.

### Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Bezpečnostní program letiště Hosín,
- Stanovy Aeroklubu České republiky z 28. března 2015,
- Výroční zpráva za rok 2015 od Úřadu civilního letectví,
- Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020,

- Webové stránky Letiště České Budějovice, Aeroklubu Hosín, Aeroklubu Jindřichův Hradec, Aeroklubu Soběslav, Aeroklubu Strakonice, Aeroklubu Prachatice, Aeroklubu Tábor.

## **Seznam zkratek**

ACC - Oblastní středisko řízení nebo oblastní služba řízení

AEČR - Aeroklub České republiky

AFIS - Letištní letová informační služba

ATC - stavba řízení letového provozu

BRS - Bezpečnostní rada státu

BRS - Bezpečnostní rada státu

ČR - Česká republika

EASA - Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ECAC - Evropská konference pro civilní letectví

ETD - zařízení pro stopovou detekci výbušnin

EU - Evropská unie

EUROCONTROL - Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu

FAA - Federální letecký úřad v USA

FIC - Letové informační středisko

FIS - Letová informační služba

HZS - Hasičský záchranný sbor

IATA - Mezinárodní sdružení leteckých dopravců

ICAA - Mezinárodní sdružení civilních letišť

ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

IDC - letištní identifikační průkaz

IFALPA - Mezinárodní federace sdružení dopravních pilotů

LAA - Letecká amatérská asociace

LBV - Letištní bezpečnostní výbor

LEDS - detektor kapalin

MD - Ministerstvo dopravy

NATO - Severoatlantická aliance

NBP - Národní bezpečnostní program

NPBV - Národní program bezpečnostního výboru

OBSE - Organizace pro bezpečnost a spolupráci v Evropě

OSN - Organizace spojených národů

OSSZ - Okresní správa sociálního zabezpečení

RTG - rentgen

RWY - dráha

SITA - Mezinárodní společnost pro letecké telekomunikace

SMS - Systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti

SSP - Státní program bezpečnosti

TWR - řídicí věž

TWY - pojezdová dráha

ÚCL - Úřad pro civilní letectví

ÚZPLN - Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

WTMD - průchozí rámový detektor kovů

## **Seznam obrázků a tabulek**

Obrázek č. 1 Letecký snímek Letiště České Budějovice

Obrázek č. 2 Letecký snímek letiště Hosín

Obrázek č. 3 Letecký snímek letiště Jindřichův Hradec

Obrázek č. 4 Letecký snímek letiště Soběslav

Obrázek č. 5 Letecký snímek letiště Strakonice

Obrázek č. 6 Letecký snímek letiště Strunkovice nad Blanicí

Obrázek č. 7 Letecký snímek letiště Tábor

Tabulka č. 1 Průzkum trhu – rozpočet nutných bezpečnostních opatření

Tabulka č. 2 Porovnání majetkového vypořádání a zabezpečení malých regionálních letišť v Jihočeském kraji

## **Přílohy**

### **Příloha I: Dotazník pro bakalářskou práci**

#### **ANALÝZA ÚROVNĚ ZABEZPEČENÍ REGIONÁLNÍCH LETIŠŤ**

**Odpovězte, prosím, stručně na jednotlivé otázky:**

1. Jaké zabezpečení je použito na Vašem letišti ohledně vniknutí do areálu?
2. Kdy bylo naposledy kontrolováno?
3. Kolik peněz bylo zaplaceno za toto zabezpečení?
4. Je dostatečně účinné?
5. Jak je zabezpečen celý areál před krádežemi, zcizením letecké techniky, paliva?
6. Kdy bylo naposledy kontrolováno?
7. Kolik peněz bylo zaplaceno za toto zabezpečení?
8. Je dostatečné?
9. Objevují se na Vašem letišti cizinci?
10. Mají cizinci zájem o pilotní zkoušky a jak jsou lustrováni?
11. Jaká je spolupráce s Policií ČR, Armádou při řešení krizové situace na Vašem letišti?
12. Už se přihodila na Vašem letišti nějaká krizová situace, napadení apod?

## **Příloha II: Vyplněný dotazník pro bakalářskou práci**

### **ANALÝZA ÚROVNĚ ZABEZPEČENÍ REGIONÁLNÍCH LETIŠŤ**

Civilní veřejné letiště Hosín, provozovatel Aeroklub České Budějovice, z.s.

**Odpovězte, prosím, stručně na jednotlivé otázky:**

1. Jaké zabezpečení je použito na Vašem letišti ohledně vniknutí do areálu?
  - Zabezpečen pouze hangár a kancelář VLP a správce
2. Kdy bylo naposledy kontrolováno?
  - Každý rok – pravidelná revize
3. Kolik peněz bylo zapláceno za toto zabezpečení?
  - Měsíčně 960 Kč
4. Je dostatečně účinné?
  - Ano – při neodkódování spustí alarm
5. Jak je zabezpečen celý areál před krádežemi, zcizením letecké techniky, paliva?
  - Kamerový systém + kódování
6. Kdy bylo naposledy kontrolováno?
7. Kolik peněz bylo zapláceno za toto zabezpečení?
  - Za kamerový systém 20 000 Kč
8. Je dostatečné?
  - ano
9. Objevují se na Vašem letišti cizinci?
  - ano
10. Mají cizinci zájem o pilotní zkoušky a jak jsou lustrováni?
  - Nemají zájem, jsou to většinou piloti, nejsou lustrováni
11. Jaká je spolupráce s Policií ČR, Armádou při řešení krizové situace na Vašem letišti?
  - S Policií spolupracujeme v případě nějakého problému – auta na dráze apod.
12. Už se přihodila na Vašem letišti nějaká krizová situace, napadení apod?
  - Ne