

# Úřad pro civilní letectví

K letišti 1149/23

160 08 PRAHA 6

Vydáno pod č.j.: **255-18-130**

Sp. zn.: **2641-14-401**



## ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 3 odst. 1 zákona 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 (dále jen „letecký zákon“)

### rozhodl

ve věci podezření ze spáchání správních deliktů dle ustanovení § 93 odst. 1 písm. d), h) a ustanovení § 93 odst. 2 písm. o), r) a v) leteckého zákona ve znění účinném do 31. prosince 2014, ve správním řízení zahájeném z moci úřední dle ustanovení § 46 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) na základě oznámení o zahájení řízení ze dne 17. prosince 2014, řádně doručené zástupci účastníka řízení podezřelého ze spáchání správního deliktu dne 17. prosince 2014, **takto:**

**I. účastník řízení – obchodní společnost Skutečský aeroklub, s.r.o., IČ. 274 87 245, se sídlem Letiště 965, 539 73 Skuteč, právně zastoupený na základě plné moci ze dne 14. ledna 2015 JUDr. Františkem Hanákem, [REDACTED] (dále jen „právní zástupce účastníka řízení“), naplnil skutkovou podstatu správního deliktu dle ustanovení § 93 odst. 2 písm. o) leteckého zákona ve znění účinném do 31. ledna 2015, a to tím, že v období od 12. února 2014 do 12. dubna 2014 umožnil jako provozovatel letadla poznávací značky OK-6118 provádět lety ve vzdušném prostoru České republiky v rozporu s podmínkami stanovenými v leteckém zákoně,**

konkrétně v rozporu s ustanovením § 12 odst. 1 písm. c) leteckého zákona, které stanoví povinnost provozovat ve vzdušném prostoru ČR pouze takové letadlo, jehož technický a provozní stav odpovídá požadavkům bezpečnosti létání, čemuž odpovídá výslovně stanovená povinnost provozovatele letadla obsažená v ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) leteckého zákona udržovat letovou způsobilost letadla tím, že jako

provozovatel letadla umožnil provádět lety ve vzdušném prostoru ČR letadlem poznávací značky OK-6118, na kterém byla instalována vrtule, která jako výrobek letecké techniky nespĺňovala podmínky čl. M.A.501 Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (dále jen „Nařízení (ES) 2042/2003“), protože nebyla opatřena Osvědčením o uvolnění oprávněnou osobou (EASA Form 1), za což se mu ukládá:

1) v souladu s ustanovením § 93 odst. 9 písm. e) leteckého zákona ve znění účinném do 31. ledna 2015 pokuta ve výši 650 000,- Kč (slovy: šest set padesát tisíc korun českých). Pokuta je splatná do 5 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí, a to převodem na účet Úřadu u ČNB číslo 19-3727061/0710, konstantní symbol 0378, variabilní symbol 2641-14-401, a

2) v souladu s ustanovením § 79 odst. 5 a odst. 6 správního řádu, ve spojení s ustanovením § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výtěžku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění pozdějších předpisů, ukládá povinnost nahradit náklady řízení částkou tvořící paušální náhradu nákladů řízení ve výši 1.000,- Kč (slovy: jeden tisíc korun českých). Náhrada nákladů řízení je splatná do šedesáti (60) dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí, a to převodem na účet Úřadu u ČNB číslo 19-3727061/0710, konstantní symbol 0378, variabilní symbol 2641-14-401.

II. Naplnění skutkové podstaty správních deliktů podle § 93 odst. 1) písm. d), h) a § 93 odst. 2 písm. r) a v) leteckého zákona nebylo účastníkovi řízení prokázáno. Správní řízení se v rozsahu těchto správních deliktů v souladu s § 66 odst. 2 správního řádu a analogicky použitého § 86 odst. 1 písm. c zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, tedy zastavuje.

## ODŮVODNĚNÍ

### I.

Dne 15. 9. 2014 obdržel Úřad žádost o součinnost od Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Ústav“), kterou byl Úřad požádán o zastavení provozu kluzáku typu L 13 SE Vivat registrační značky OK-6118 (dále jen „Letadlo“), na kterém je provozována vrtule s nezjištěným, resp. zfalšovaným výrobním číslem. Tato skutečnost byla zjištěna v souvislosti s šetřením události Letadla, která se stala dne 12. 4. 2014 na letišti Skuteč. V průběhu tohoto šetření nastala dne 14. 6. 2014 další událost, kdy došlo ke ztrátě vrtule za letu na stejném Letadle. Šetřením Ústavu bylo zjištěno, že poškozená vrtule ze dne 12. 4. 2014 má stejné výrobní číslo jako současně používaná vrtule namontovaná na Letadle.

Na základě tohoto podnětu zaměstnanci Úřadu provedli kontrolu provozní dokumentace a fyzickou kontrolu u účastníka řízení dne 24. 9. 2014. Při kontrole provozní dokumentace bylo zjištěno, že byl podle zápisu v motorové knize vyměněn dne 29. 5. 2014 původní motor Mikron 3 AE v.č. 023 za motor 3 AE v.č. 041. O této výměně nebyl pořízen žádný záznam v letadlové knize nebo v jiném dokumentu, stejně jako o provedení výměny

ztracené/zničené vrtule v květnu 2014. K vrtuli instalované na Letadle v průběhu kontroly scházel vrtulový záznamník, EASA form 1 nebo jiný doklad o shodě výrobku. V dokumentaci rovněž scházel záznam o následném uvolnění Letadla do provozu. Letadlo bylo po událostech v dubnu a červnu 2014 dále provozováno do doby provedení kontroly s novou vrtulí a novým motorem. Poslední let v letadlové knize byl datován dne 20. 9. 2014.

Podle informace Ústavu i vlastním kontrolním zjištěním Úřadu bylo zjištěno, že vrtule instalovaná v době kontroly má výrobní číslo 11-09-035, vyznačené na výrobním štítku vrtule, přičemž na tělese vrtule je vyraženo číslo 11-09-35.

V srpnu 2014 byla provedena u servisní organizace AMO a CAMO PTS letecká s.r.o., číslo oprávnění organizace CZ.MF.0047 a CZ.MG.0077 (dále jen „AMO“), v Hořicích roční prohlídka Letadla s rozšířeným obsahem prací a oprav. Úřad provedl kontrolu dokladů z této prohlídky dne 17. 9. 2014. V průběhu kontroly bylo zjištěno, že v seznamu letadlových celků s limitovanou dobou provozu je uvedena doba instalace vrtule dne 11. 2. 2011, což odpovídá vrtuli zakoupené v říjnu 2011 od podnikající fyzické osoby Aleš Křemen, IČ: 27952428, místem podnikání Alšova 118, Odolena Voda. Organizaci AMO byl předložen původní EASA Form 1 vrtule ztracené při události z dubna/června 2014. Lze tedy usuzovat, že byly zatajeny informace o výměně vrtule. AMO shledala vrtuli, pravděpodobně v důsledku ne zcela důsledně provedené fyzické kontroly, v souladu s tímto EASA Form 1 bez závad a uvolnila Letadlo po skončení údržby a roční prohlídky do provozu.

V prosinci 2014 byla ze strany Ústavu zpracována Závěrečná zpráva o odborném zjišťování příčin incidentů motorového kluzáku typu L 13 SE Vivat poznávací značky OK-6118 ze dne 12. 4. 2014 a 14. 6. 2014. Obě události byly řešeny v rámci jedné Závěrečné zprávy, neboť k oběma událostem došlo na jednom a témž kluzáku v krátkém časovém období.

Z vyšetřování Ústavu jako správního orgánu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, jehož výsledek byl shrnutý do závěrečné zprávy, vyplynulo následující:

- 1) Událost ze dne 12. 4. 2014 byla oznámena provozovatelem motorového kluzáku, událost ze dne 14. 6. 2014 ohlášena nebyla.
- 2) Údržba a provoz nebyly prováděny v souladu s platnými směrnici a postupy.
- 3) Provozovatel k obnově letové způsobilosti Letadla použil podvržený díl.
- 4) Během šetření byly zjištěny nedostatky ve vedení provozní dokumentace Letadla a letadla registrační značky OK-0108.

Na základě výše uvedených zjištění oznámil Úřad pod č.j. 2641-14-401 účastníkovi řízení zahájení správního řízení ve věci podezření ze spáchání správních deliktů na úseku civilního letectví. Přípisem ze dne 19. 1. 2015 bylo nařízeno ve věci ústní jednání na den 28. 1. 2015 v 11.00 hodin.

K ústnímu jednání se za účastníka řízení dostavil právní zástupce účastníka řízení a Ing. Miloslav Kinc, [REDACTED]. Právní zástupce účastníka řízení uvedl, že má zájem na vyřešení věci v co nejkratší lhůtě, je si vědom objektivní odpovědnosti provozovatele a sdělí Úřadu opatření, která zabrání opakování nedostatků v budoucím



předmětné vrtule neměl do dnešního dne možnost si prohlédnout, je zde podezření, že k záměně vrtulí mohlo dojít záměrně až po provedení oprav letadla. Nicméně, i přesto si uvědomuje, že nedostatky zjištěné při kontrole jsou závažné a skutečnosti a okolnosti, které uvádí, jej podle zákona nezbuývají odpovědnosti. Dále následuje výčet opatření, která v důsledku toho byla přijata.

Dne 3. 3. 2015 se na základě předvolání dostavil pan Václav Říha, nar. [REDAKCE] bytem [REDAKCE], který po poučení svědka vypověděl, že prováděl nutné úkony údržby v souladu s pokyny výrobce letadel nebo letadlových celků. Na dotaz, zda na Letadlo namontoval vrtuli, pan Říha odpověděl kladně. Na dotaz, jestli uvolnil Letadlo do provozu, odpověděl pan Říha, že Letadlo do provozu neuvolnil a ani neví, kdo Letadlo do provozu uvolnil. Na dotaz, zda všechny jeho úkony směřovaly k obnovení letové způsobilosti a zda byl za tímto účelem přizván, odpověděl pan Říha kladně. O výslechu svědka byl zpracován protokol č.j. 178-15-130 ze dne 3. 3. 2015.

Druhý svědek se dne 3. 3. 2015 na jednání nedostavil. Svědek byl předvolán opětovně na základě přípisu ze dne 24. 3. 2015 pod č.j. 269-15-130. Na toto jednání se svědek sice dostavil, ale odmítl vypovídat s odkazem na povinnost mlčenlivosti, ke které se zavázal v paralelně probíhajícím trestním řízení. Zároveň předložil písemný dokument, v němž se k mlčenlivosti zavázal. Odkázal dále na to, že veškeré informace již Úřadu sdělil ve svém písemném podání ze dne 6. 10. 2014. Svědkovi bylo sděleno, že povinnost mlčenlivosti bude ze strany Úřadu detailně prozkoumána, přičemž podle předběžného názoru správního orgánu se povinnost mlčenlivosti týká pouze informací, jež se svědek dozvěděl v průběhu trestního řízení, nikoliv informací, které mu byly známy již dříve. O výslechu svědka byl pořízen protokol č.j. 269-15-130 ze dne 24. 3. 2015.

Přípisem č.j. 1088-15-401 ze dne 31. 3. 2015 předvolal Úřad opětovně svědka, pana Pavla Schwära, a to na den 20. 4. 2015.

Dne 20. 4. 2015 se dostavil pan Pavel Schwär, nar. [REDAKCE], bytem [REDAKCE] [REDAKCE] který uvedl, že trvá na skutečnostech, které uvedl v podání vysvětlení ze dne 6. 10. 2014 vedeném u Úřadu pod č.j. 4189-14-110. Toto písemné podání vysvětlení bylo ze strany Úřadu na jednání přečteno. Na dotaz, jaká je svědkova funkce ve vztahu k účastníkovi řízení odpověděl pan Schwär, že tato není definována žádným dokumentem. Na dotaz, zda má pan Schwär oprávnění technika údržby podle části 66, odpověděl svědek, že má oprávnění pouze jiného státu (Čína, Rusko, Pákistán, Indie). Na dotaz, zda měl na starosti údržbu letadel, odpověděl pan Schwär, že prováděl běžnou údržbu v rozsahu, v jakém ji dovoluje příručka pilota, jinak pouze asistoval technikovi. Na dotaz, zda z titulu své funkce měl přehled o způsobech udržování letové způsobilosti ve Skutečském aeroklubu, odpověděl pan Schwär kladně. Na dotaz, kdo organizoval obnovu letové způsobilosti Letadla po incidentu v dubnu 2014, odpověděl pan Schwär, že to byl on. Na dotaz, kdo uvolnil Letadlo do provozu, odpověděl pan Schwär, že všichni, více k tomu nemůže říct.

Dne 29. 5. 2015 obdržel Úřad vyšetřovací spis Policie ČR sp. zn. KRPE-58622/TČ-2014 svazek I a svazek II, který byl správnímu orgánu Policií ČR odevzdán podle ustanovení § 159a odst. 1, písmeno a) trestního řádu, tj. projednání správního deliktu. Tento spis byl zařazen do správního spisu.

Správní orgán po provedeném šetření dospěl k závěru, že byly shromážděny dostatečné podklady pro vydání rozhodnutí, a proto v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního

řádu vydal usnesení o ukončení dokazování a možnosti seznámit se s podklady pro rozhodnutí.

Účastník řízení se dne 8. 7. 2015 dostavil osobně na Úřad a využil svého práva nahlédnout do spisu, o čemž byl pořízen protokol o nahlížení do spisu ze dne č.j. 2400-15-401. V rámci toho účastník řízení požádal o prodloužení lhůty pro prostudování spisu, a to do 31. 7. 2015. Této žádosti správní orgán vyhověl.

Účastník řízení zaslal dne 29. 7. 2015 vyjádření k podkladům a návrhy na doplnění dokazování účastníka řízení. V tomto vyjádření účastník uvedl, že se neztímá objektivní odpovědnosti provozovatele za správní delikt, ale ze spisu vyplývá, že celá řada pochybení je důsledkem záměrného konání osob, která jsou dle jeho názoru trestnými činy a současně i trestným jednáním neznámého pachatele. Účastník předložil návrhy na doplnění dokazování a současně s těmito návrhy předložil i trestní oznámení, a to jak na konkrétní osoby fyzické, tak na neznámého pachatele. Účastník řízení proto navrhl, aby šetření Úřadu bylo doplněno o výsledky fyzických osob, přičemž uvedl jejich seznam.

Účastník řízení dále navrhl, aby byl vypracován znalecký posudek na vrtuli, která byla předložena Policii ČR jako vrtule odpadá za letu z Letadla, neboť se domnívá, že tato vrtule není shodná s tou, která z Letadla skutečně odpadla. Vrtule nevykazuje ani po pádu z výšky cca 300 m žádné viditelné poškození.

Účastník řízení vyjádřil pochybnost, že vrtule zajištěná Policií ČR, Úřadem a Ústavem dne 24. 9. 2014 je vrtulí, se kterou Letadlo létalo, navrhl proto provedení důkazu, který by toto prokazoval. Podle názoru účastníka řízení skutečnost, že na letadle byla namontována necertifikovaná vrtule, ještě neprokazuje, že Letadlo s touto vrtulí skutečně létalo. V této věci podává i trestní oznámení.

Účastník řízení navrhl, aby správní řízení po provedení jím navržených důkazů bylo přerušeno, a to až do doby vyšetření podaných trestních oznámení.

Dne 3. 12. 2015 Úřad vydal rozhodnutí, vedené pod č.j.: 003658-15-401. Vůči tomuto rozhodnutí podal účastník řízení odvolání, vedené Úřadem pod č.j.: 003790-15-401. Odvolání bylo spolu se spisovou dokumentací postoupeno Ministerstvu dopravy České republiky (dále jen „Ministerstvo dopravy“).

Dne 24. 2. 2017 se k oprávněné úřední osobě, zaměstnanci Úřadu Ing. Davidovi Jágrovi, dostavil zaměstnanec Ministerstva dopravy – odboru civilního letectví Mgr. Martin Mareš, služební číslo 6475, aby mu předal stejnopis rozhodnutí Ministerstva dopravy – odboru civilního letectví ze dne 7. října 2016, č.j.: 19/2016-220-LPR/10 a to včetně vyznačené právní moci.

Úřad je právním názorem nadřízeného správního orgánu vázaný a v tom smyslu pokračoval ve vedení správního řízení. V návaznosti na to vydal Úřad dne 1. 6. 2017 usnesení, č.j.: 2216-17-401, kterým stanovil účastníkovi řízení možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí.

Dne 7. 6. 2017 byl vedením správního řízení v souladu s § 15 odst. 4 správního řádu pověřen Mgr. Štefan Dusza, odborný rada oddělení právního, oprávněná úřední osoba - služební číslo 556.

Dne 7. 6. 2017 se na Úřad dostavil zástupce účastníka řízení, který v rámci nahlížení do spisu požádal o prodloužení lhůty k vyjádření se k podkladům pro vydání rozhodnutí do

30. 6. 2017. Tato žádost byla z důvodu neodůvodnění žádosti zamítnuta usnesením ze dne 8. 6. 2017 vedeném Úřadem pod č.j.: 590-17-130, z důvodu, že účastník řízení měl možnost se vyjádřit v průběhu řízení.

Úřad obdržel dne 8. 6. 2017 vyjádření účastníka řízení k podkladům rozhodnutí a podání námitek a návrhů dokazování. Toto je Úřadem evidované pod č.j.: 613-17-130. V ten samý den Úřad obdržel námitku podjatosti úředních osob vztahující se na ředitele Úřadu – Ing. Josefa Radu, ředitele sekce správní a bezpečnostní – Ing. Davida Jágra, ředitele sekce technické – Ing. Víta Zárybnického a odborného rady oddělení právního Mgr. Štefana Duszu. Tento úkon byl z pohledu Úřadu považován za obstrukci v řízení a snahu způsobit průtahy v řízení a s tímto stanoviskem Úřadu byl postoupen nadřízenému správnímu orgánu k jejímu vypořádání.

Dne 16. 6. 2017 Úřad obdržel dvě odvolání účastníka řízení. První evidované pod č.j.: 626-17-130 směřované vůči výše zmíněnému usnesení evidované Úřadem pod č.j.: 2216-17-401, kterým stanovil účastníkovi řízení možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí. Druhé odvolání evidované Úřadem pod č.j.: 625-17-130 vůči usnesení evidované Úřadem pod č.j.: 590-17-130. Jedná se o usnesení, kterým byla zamítnuta žádost účastníka řízení o prodloužení lhůty k vyjádření se k podkladům pro rozhodnutí. Tato odvolání byla dne 20. 6. 2017 předána Mgr. Martinu Marešovi, zaměstnanci Ministerstva dopravy – odboru civilního letectví, o čemž byl sepsán předávací protokol, který je součástí spisové dokumentace.

Úřad obdržel dne 1. 9. 2017 stejnopis rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 23. srpna 2017, č.j.: 19/2016-220-LPR/14. Tímto byla výše zmíněná odvolání zamítnuta a usnesení Úřadu č.j.: 2216-17-401 a usnesení č.j.: 590-17-130 potvrzena v celém své rozsahu. V rámci tohoto rozhodnutí Ministerstvo dopravy – odbor civilního letectví vyhodnotilo námitku podjatosti oprávněných úředních osob v souladu se stanoviskem Úřadu jako neoprávněnou.

Dne 23. 10. 2017 vydal Úřad usnesení, evidované pod č.j.: 1290-17-130, kterým stanovil účastníkovi řízení možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí. Účastník řízení požádal prostřednictvím žádosti ze dne 6. 11. 2017, evidované Úřadem pod č.j.: 1441-17-130, o prodloužení lhůty z důvodu pracovní neschopnosti. Tato byla doložena kopií pracovní neschopenky. Úřad účastníkovi řízení vyhověl a lhůtu k vyjádření prodloužil do 6. 12. 2017.

Dne 30. 11. 2017 se na Úřad k nahlížení do spisu dostavil JUDr. František Hanák, [REDAKCE] [REDAKCE] V rámci nahlížení do spisu navrhl doplnění dokazování o svědeckou výpověď pana Lubomíra Střihavky. O tomto byl sepsán protokol č.j.: 1606-17-130, který je součástí spisové dokumentace.

## II.

Právní kvalifikace jednání účastníka řízení byla po hmotněprávní stránce posuzována podle právních předpisů ve znění platném a účinném v době, kdy k jednání docházelo. Procesní úkony byly vedeny podle předpisů účinných v době, kdy byly jednotlivé procesní úkony činěny.

Na základě spisové dokumentace správní orgán došel k závěru, že nelze jednoznačně prokázat, jakým způsobem byla prováděna údržba na Letadle po prvním incidentu dne 12. 4. 2014, a zda na Letadle po prvním incidentu skutečně bylo namontováno falzum vrtule. Proto se správní orgán při identifikaci skutkových okolností, za nichž byl správní delikt spáchán, na základě spisové dokumentace, omezil na jednání účastníka řízení v době od 12. února 2014, kdy došlo rozhodnutím Úřadu, evidovaném pod č.j.: 87-14-332-P, ke změně provozovatele letounu, do dne prvního incidentu dne 12. 4. 2014. Správní orgán přitom vycházel ve svých zjištěních z kontrolního protokolu ze dne 24. 9. 2014.

Dne 24. 9. 2014 byla provedena kontrola v souladu s Nařízením 2042/2003 podle přílohy I. part M článku M.B.303 u účastníka řízení na Letišti Skuteč. Z této kontroly vyplynulo, že:

- scházel záznam o výměně vrtule po letecké nehodě a uvolnění do provozu po opravě/výměně vrtule
- v dokumentaci scházel jakýkoliv záznam o incidentu v dubnu 2014 o výměně vrtule, oprav krytu atp.
- v seznamu limitovaných dílů ze srpna 2014 (roční prohlídka - protokol prohlídka PTS letecká, s.r.o.) byla uvedena montáž vrtule z 11. 10. 2011, ač došlo v 4/2014 k její ztrátě/ zničení
- zatajení informací vůči servisní organizaci
- vrtule, která byla namontována po incidentu 4/2014 má stejné výrobní číslo jako „ztracená“ vrtule u incidentu 6/2014
- dále byly zjištěny další nedostatky - chyběl vrtulový záznamník, chyběl EASA Form 1 nově namontované vrtule, záznam o její montáži a uvedení do provozu, (jde tudíž o neschválenou vrtuli - falzum ) po incidentu v 4/2014.

Vzhledem k výsledku kontroly bylo ze strany Úřadu provedeno další šetření u organizace CAMO, číslo oprávnění CZ. MG. 0056, CAMO EEATECH Moravská Třebová, která řídila zachování letové způsobilosti Letadla. Bylo zjištěno, že v době prvního incidentu v 4/2014 měla být na Letadle instalována vrtule V-218-B Woodcomp, výrobní číslo 1110038, rok výroby 2012, jejíž povrchová úprava byla provedena bezbarvým lakem.

Namísto toho v době incidentu byla jednoznačně na Letadlo instalována jiná vrtule s bílým lakem, o jejíž zástavbě neexistuje záznam v provozně technické dokumentaci Letadla (letadlová kniha, vrtulový záznamník). Závěr, že se jedná o falzum vrtule, podporuje i fotodokumentace pořízená panem Kincem, která byla Úřadu předložena v rámci ústního jednání.

Na základě výše uvedeného dospěl správní orgán k závěru, že ze strany účastníka řízení došlo k naplnění skutkové podstaty § 93 odst. 2 písm. o) leteckého zákona. Jak je uvedeno v předchozím odstavci, tento výrok potvrzuje fotodokumentace a výpověď pana Kince.

Skutková podstata správního deliktu podle ustanovení § 93 odst. 2 písm. o) leteckého zákona je definována tak, že se jej dopustí ten, kdo provádí lety ve vzdušném prostoru ČR v rozporu s podmínkami stanovenými v tomto zákoně, přičemž za tyto podmínky je v souladu se závazky České republiky plynoucími z jejího členství v Evropské unii třeba







Správní orgán přihlížel k následujícím skutečnostem:

i) Ke způsobu spáchání správního deliktu, který spočíval v provozování Letadla letově nezpůsobilého. Jako právnická osoba vlastníci letadla by měl být účastník řízení seznámen s právními předpisy, které se k takovému provozování váží, a tyto předpisy především dodržovat. Správní orgán hodnotí jako jednání s relativně vyšší mírou společenské nebezpečnosti skutečnost, že se jednalo o provoz s letově nezpůsobilou vrtulí, tedy se součástí letadla, jejíž funkčnost je pro bezpečnost civilního letectví, jakož i života, zdraví a majetku osob na zemi, mimořádně důležitá.

V řízení se nicméně nepodařilo prokázat, že by účastník řízení měl v úmyslu vědomě ohrozit bezpečnost létání úmyslným namontováním nezpůsobilé vrtule. V souladu s principem práva trestního v pochybnostech ve prospěch tedy správní orgán připouští, že se mohlo jednat toliko o zanedbání odborné péče provozovatele po převzetí letadla od předcházejícího provozovatele. Tuto okolnost správní orgán vyhodnotil při určení výše sankce jako polehčující, avšak nezabavující účastníka řízení jeho objektivní odpovědnosti za deliktní jednání.

ii) V otázce následků Úřad dospěl k závěru, že se nepodařilo prokázat, že by účastník provozováním Letadla způsobil škodu na stavbách, majetku na zemi nebo životním prostředí, jakož i škodu nebo újmu osobám na zemi. Úřad neobdržel žádný podnět, který by nasvědčoval tomu, že by došlo k přímému ohrožení provozem Letadla. Tyto okolnosti správní orgán vyhodnotil rovněž jako polehčující.

Při určení výše pokuty Úřad též dbal, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo nepodobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

Zákon účinný do 31. ledna 2015 umožňoval uložit sankci až do výše 5 000 000 Kč. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyhodnotil správní orgán jednání účastníka řízení jako jednání s relativně nižší, avšak nikoliv zanedbatelnou mírou společenské nebezpečnosti. Účastníkovi řízení proto uložil pokutu při dolní hranici zákonem stanovené sazby, zároveň ale ve výši, kterou považoval za přiměřenou vzhledem k závažnosti správního deliktu. Jde-li o finanční postih, musí být znatelný v majetkové sféře delikventa, tedy nebyť pro něho zanedbatelný, a nutně v sobě musí obsahovat i represivní složku. V opačném případě by postih účastníka řízení postrádal smysl.

V otázce majetkových poměrů účastníka správní orgán vycházel ze skutečností zjištěných z veřejně dostupné sbírky listin obchodního rejstříku, kde je účastník veden pod spisovou značkou C 21914 u Krajského soudu v Hradci Králové a kde je uvedeno, že základní kapitál činí 9 562 000 Kč. Pokuta uložená ve výši 12% maximálního možného postihu se podle skutkových okolností případu jeví jako přiměřená a vzhledem k majetkovým poměrům účastníka řízení (pokuta tvoří cca 6 % základního kapitálu účastníka řízení) nebude pro účastníka řízení likvidační.

Vzhledem ke skutečnosti, že vydání tohoto rozhodnutí je výsledkem řízení, jež bylo zahájeno z moci úřední jako následek porušení právních povinností účastníka řízení, ukládá druhá část výroku tohoto rozhodnutí povinnost účastníkovi řízení nahradit náklady řízení, které v souladu s ust. § 79 odst. 5,6 správního řádu, ve spojení s ust. § 6 odst. 1, tvoří paušální částka ve výši 1 000,- Kč.

## **Poučení**

I. Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání podle ust. 81 - § 83 správního řádu, a to do 15 dnů od jeho oznámení, k Ministerstvu dopravy prostřednictvím podání učiněného u Úřadu pro civilní letectví. Podané odvolání proti tomuto rozhodnutí má podle ust. § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek. Lhůta pro podání odvolání se počítá ode dne následujícího po datu doručení písemného vyhotovení rozhodnutí, nejpozději však od desátého dne ode dne, kdy bylo nedoručené a uložené rozhodnutí připraveno k vyzvednutí. V případě doručení do datové schránky se lhůta pro podání odvolání počítá ode dne následujícího po doručení rozhodnutí do datové schránky, nejpozději však po uplynutí desátého dne od okamžiku, kdy bylo rozhodnutí dodáno do datové schránky adresáta.

II. Pokutu a náhradu nákladů řízení lze uhradit bankovním převodem, který je nutno vyplnit údaji uvedenými ve výroku tohoto rozhodnutí.

V Praze dne 1. 2. 2018

**JUDr. Štefan Dusza, MBA**  
Vedoucí právního oddělení