



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

LETECKÝ ÚSTAV

INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

BEZPEČNOST CIVILNÍHO LETECTVÍ A JEHO OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

CIVIL AVIATION SECURITY AND PROTECTION AGAINST ILLEGAL ACTS

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Matěj Srba

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.

BRNO 2019

Zadání bakalářské práce

Ústav: Letecký ústav
Student: **Matěj Srba**
Studijní program: Strojírenství
Studijní obor: Profesionální pilot
Vedoucí práce: **Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.**
Akademický rok: 2018/19

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

Bezpečnost civilního letectví a jeho ochrana před protiprávními činy

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Česká republika, jako člen ICAO, je vázána celou řadou mezinárodních úmluv a dohod v oblasti mezinárodního civilního letectví, jež jsou nutné pro realizaci obchodní letecké dopravy

Cíle bakalářské práce:

Vytvořit ucelený přehled a stručnou charakteristiku mezinárodních požadavků v oblasti bezpečnosti mezinárodního civilního letectví, jimiž je ČR vázána.

Seznam doporučené literatury:

Letecký předpis L17, Letecká informační služba ČR, 2017.

ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZBÍRALOVÁ, J. Civilní letectví ve světle práva. 1. vydání. Praha : LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

Chicagská úmluva, 1944.

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2018/19

V Brně, dne

L. S.

doc. Ing. Jaroslav Juračka, Ph.D.
ředitel ústavu

doc. Ing. Jaroslav Katolický, Ph.D.
děkan fakulty

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce je zaměřena na ochranu civilního letectví, resp. na právní dokumenty, které tuto ochranu zajišťují. Krom toho jsou v práci popsány dva základní směry, kterými se bezpečnost letectví zabývá.

Cílem této práce je sestavit ucelený přehled základních dokumentů se zvláštním zaměřením na Předpis L 17. Spolu s tím poskytnout odpovědi na vzorové otázky ATPL zaměřené právě na tento předpis.

Navíc je v práci jako výchozí bod tvorby právních dokumentů popsáno několik podstatných nehod, které výrazně vývoj předpisů ovlivnily. K tomu se váže také historie těchto zákonů a dohod, která je rovněž popsána.

ABSTRACT

This bachelor's thesis is focused on protection of civil aviation or rather on legal documents that provide this protection. In addition, the thesis describes two basic directions that aviation security deals with.

The aim of this thesis is to compile a comprehensive overview of the basic documents with the special focus to L 17 (Annex 17). Along with this, provide answers to the ATPL sample questions specifically addressed to this regulation.

In addition, the thesis describes several major accidents that have significantly affected the development of regulations as a starting point for creating legal documents. This is also linked to the history of these laws and agreements, which is also described.

Klíčová slova: Předpis L 17, bezpečnost, protiprávní činy v letectví, terorismus, historie leteckých předpisů

Key words: Annex 17, security, unlawful acts in aviation, terrorism, history of aviation regulations

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

SRBA, Matěj. *Bezpečnost civilního letectví a jeho ochrana před protiprávními činy*. Brno, 2019. Dostupné také z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/117359>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Bezpečnost civilního letectví a jeho ochrana před protiprávními činy* zpracoval samostatně a uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 24.5.2019

Matěj Srba
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Jiřímu Chlebkovi, Ph.D. za ochotu, vstřícnost a za cenné rady, které mi poskytl při mém zpracovávání bakalářské práce. Děkuji

V Brně dne 24.5.2019

Matěj Srba
autor práce

OBSAH

1	ÚVOD	17
2	ZÁKLADNÍ POJMY	18
2.1	BEZPEČNOST - SAFETY	18
2.2	BEZPEČNOST - SECURITY	18
2.3	PROTIPRÁVNÍ ČIN	19
3	UDÁLOSTI, NEHODY A INCIDENTY	20
3.1	UDÁLOSTI ZPŮSOBENÉ PROVOZNÍM SELHÁNÍM.....	20
3.1.1	SRÁŽKA NA TENERIFÉ	21
3.1.2	SELHÁNÍ NÁKLADNÍCH DVEŘÍ.....	23
3.2	UDÁLOSTI ZPŮSOBENÉ PROTIPRÁVNÍMI ČINY	26
3.2.1	ÚTOKY NA SVĚTOVÉ OBCHODNÍ CENTRUM	26
4	VÝVOJ BEZPEČNOSTI LETECTVÍ	30
4.1	VÝVOJ LEGISLATIVY V OBLASTI OCHRANY PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY	30
4.2	ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM LETECTVÍ (TZV. CHICAGSKÁ ÚMLUVA)	33
4.2.1	SVOBODY VZDUCHU	34
4.3	DALŠÍ MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY	35
4.3.1	TOKIJSKÁ A HAAGSKÁ ÚMLUVA	36
4.3.2	MONTREALSKÁ ÚMLUVA.....	36
5	MEZINÁRODNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY	37
5.1	ANNEX 17	37
5.2	ANNEX 19	37
5.3	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 300/2008.....	38
5.4	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS).....	38
5.4.1	SAFETY MANAGEMENT MANUAL (SMM) - ICAO DOC. 9859	40
5.5	SECURITY MANAGEMENT SYSTEM (SEMS)	43
6	PRÁVNÍ PŘEDPISY V ČR	45
6.1	ZÁKON O CIVILNÍM LETECTVÍ	45
6.2	PŘEDPISY ŘADY L	46
6.3	PŘEDPIS L 17	46
6.3.1	PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ	47

6.3.2	PREVENTIVNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ	49
6.3.3	ČINNOSTI PŘI PROTIPRÁVNÍCH ČINECH	53
7	<u>ZÁVĚR.....</u>	56
8	<u>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....</u>	57
9	<u>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK</u>	60
10	<u>PŘÍLOHA – VZOROVÉ OTÁZKY ATPL.....</u>	62

1 ÚVOD

Tato práce by měla poskytnout komplexní přehled dokumentů, které ovlivňují bezpečnost civilního letectví jak na zemi, tak ve vzduchu.

Dále by měla poskytnout odpovědi na vzorové otázky z okruhu otázek u kvalifikačních testů ATPL. Tyto otázky jsou nyní při testech na ÚCL dostupné již pouze v angličtině. Proto i v této práci jsou vzorové otázky uvedeny v angličtině, jelikož jejich české verze již nejsou pro uchazeče ATPL, kteří se na tyto testy připravují relevantní. V textu práce jsou poznámkami pod čarou vyznačena místa, kde se vyskytují odpovědi na jednotlivé otázky uvedené v příloze, vč. čísla dané otázky.

Při procházení jednotlivých dokumentů budeme sledovat provázání těchto dokumentů mezi sebou a odkazy na definice a ustanovení zakotvené v dalších nařízeních a zákonech.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

K základnímu rozdělení je třeba pochopit rozdíl anglických slov „Safety“ a „Security“. Náš jazyk si pro oba tyto pojmy vystačí se slovem „bezpečnost“. Toto „zjednodušení“ je ale pro naše potřeby nedostatečné a je tedy důležité tento rozdíl definovat. Toto rozdělení bude definováno hned v první kapitole, aby bylo možné další tvrzení a vysvětlení o tyto stanovení opírat.

2.1 BEZPEČNOST - SAFETY

Prvním pojmem je souhrn toho, co se v anglickém jazyce dá označit slovem „Safety“. Tím je myšlena „bezpečnost provozní, která se zabývá například prevencí nehod a incidentů“ (Ministerstvo Vnitra ČR – Bezpečnost civilního letectví – Odst. 1). Tato oblast se zabývá možnostmi konstrukčních vad a nedostatků, selhání konstrukčních prvků, únavy materiálu, apod. V této oblasti bylo v historii letectví několik milníků, které v některých případech znamenaly konec provozu daného letadla. Jedním ze zajímavých aspektů je například příběh letadla D.H. 106 Comet britského výrobce letadel de Havilland, které už navždycky zůstane průkopníkem v dopravním letectví, jako první proudové dopravní letadlo. Bohužel měl svoji dlouho skrytou vadu a tou byla okénka hranatého tvaru. Rohy těchto oken byly místem koncentrace napětí, ve kterém po neurčitém počtu cyklů vzletů a přistání a s tím spojeným namáháním trupu vlivem přetlakování kabiny vznikaly trhliny způsobující po sléze totální selhání trupu a rozpad letadla za letu.

2.2 BEZPEČNOST - SECURITY

Druhý pojmem, je tzv. ochrana před protiprávními činy. V angličtině jde o označení „Security“. Jde o soubor opatření, která regulují a zajišťují bezpečnost s ohledem na sabotáž, únosy, zbraně na palubě i mimo ni a v neposlední řadě výbušniny. To vše jak na palubě letadel, tak v letištních budovách a dalších částech letištní infrastruktury. Od začátku nového tisíciletí navíc včetně sebevražedných útoků letadlem, což bylo do 11. září 2001 pro většinu světa nepředstavitelné, a proto tomu neodpovídala ani tehdejší

legislativa. Jelikož se tato práce zabývá především legislativou, tak nemůže chybět ani právní definice tohoto pojmu. Bezpečnost (Security) = Ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Tohoto cíle se dosáhne kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků.¹

2.3 PROTIPRÁVNÍ ČIN

Za takový můžeme v letecké dopravě považovat jednání, nebo vědomé nezabránění jednání, které jak bezprostředně, tak stejně i zprostředkovaně ohrožuje bezpečnost civilního letectví. Obecně řečeno samozřejmě jakékoli jednání, které je v rozporu s právními předpisy platnými v daném místě a čase. Právě tyto právní předpisy, týkající se bezpečnosti ať už „jedné“, nebo „druhé“, resp. sestavení jejich uceleného přehledu je cílem této práce.

¹ Odpověď na vzorové otázky č. 2 a 4 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

3 UDÁLOSTI, NEHODY A INCIDENTY

Na začátek je důležité si pro představu vysvětlit několik situací, které významnějším způsobem ovlivnily podobu bezpečnosti. Samozřejmě není možné se věnovat všem nehodám, incidentům a podobným událostem, ale ty, které zásadnějším způsobem ovlivnily vývoj nařízení a předpisů, upravující bezpečnost civilního letectví, je důležité vysvětlit jako příklady konkrétních změn v předpisech. Opět je ale nutné se držet, už mnohokrát vzpomínaného, rozdělení. Analogicky k dělení bezpečnosti můžeme i nehody rozdělit na dvě skupiny. Události způsobené provozním selháním, ať už posádky, pracovníka údržby, nebo techniky a na události způsobené protiprávním jednáním.

3.1 UDÁLOSTI ZPŮSOBENÉ PROVOZNÍM SELHÁNÍM

V historii letectví proběhlo bohužel hned několik různě závažných incidentů. V této kapitole se budeme věnovat těm, za kterými nestál úmysl, ale konstrukční nebo lidské nedostatky. Události, které do této kategorie mohou být zařazeny jsou snadno představitelnými příklady změn předpisů na základě špatné zkušenosti a relativně snadno řešitelnými, jelikož po odhalení příčiny nebývá složité změnit konkrétní dílek ve skládačce, který by zabránil opakování dané situace. Toto platí zejména u nehod způsobenými konstrukčním selháním, nebo vadou. Zde většinou stačí vyřešit tento nedostatek. Nehody způsobené lidským selháním, ať už na zemi, nebo ve vzduchu, se eliminují o poznání obtížněji. Člověk je omylný a vždycky bude. Sebelepší výcvik, výuka, nebo kontrola nezamezí tvorbě chyb. Cesta, kterou se letecký průmysl vydal, spočívá ve vytváření podmínek (zejména pracovního prostředí), ve kterých je výskyt chyb minimalizován. Eliminován, však nebude nikdy. V této kapitole jsou popsány zástupci obou těchto případů s vysvětlením několika různých faktorů, které ke vzniku nehod přispěly.

3.1.1 SRÁŽKA NA TENERIFÉ

Jedna z největších nehod v historii letectví. Pokud by měřítkem byl počet obětí na životech, tak jednoznačně můžeme mluvit o největší katastrofě. 27. března 1977 po předchozích problémech na hlavní letišti Kanárských ostrovů byla veškerá letadla na příletu odkloněna na menší, hůře technicky i personálně zajištěné letiště Tenerifé, kde navíc panovalo velice špatné počasí. Mezi odkloněnými letadly byla i dvě letadla typu Boeing 747. Prvním z nich bylo letadlo holandské společnosti KLM Royal Dutch Airlines, které přilétalo z Amsterdamu a opět se tam mělo vrátit hned po vystoupení cestujících směřujících na Kanárské ostrovy, což později na posádce vyvíjelo tlak, aby stihla návrat do Nizozemí ještě před vypršením maximální doby ve službě. Druhé letadlo, na ostrůvky rozkládající se ve vodách Atlantického oceánu západně od pobřeží Afriky, neslo barvy americké společnosti Pan American World Airways. Do situace samozřejmě zasáhlo několik dalších aspektů, včetně chyb posádky obou zúčastněných letadel. Podstata nehody však nakonec byla relativně jednoduchá. Letadlo společnosti KLM zahájilo vzlet po jediné dráze na letišti v době, kdy ještě po dráze směrem opačným pojíždělo na vzlet letadlo PanAm. Výsledkem je 583 obětí (61 přeživších). Zde se jednalo bezpochyby o selhání posádky. Jak již bylo řečeno, do průběhu nehody zasáhlo i několik dalších faktorů, jako například správná úvaha kapitána letadla holandské společnosti dotankovat palivo i na cestu zpět do Evropy již na letišti Tenerifé, aby zkrátil dobu strávenou na hlavním letišti Kanárských ostrovů Gran Canaria, po jeho znovuotevření. Těchto cca. 50 tun leteckého kerosinu hrálo při pokusu odstartovat ze stále ještě obsazené vzletové a přistávací dráhy zásadní roli. Výrazně prodloužil potřebnou délku rozjezdu (v letectví používána zkratka TORR – Take-off roll required). Nicméně, jako hlavní příčinu nehody byla označena chyba kapitána letadla mířícího zpět do hlavního města Nizozemí, totiž jeho zahájení vzletu bez patřičného povolení ke vzletu. Vyšetřování této, jakož i většiny jiných nehod, se však zabíralo podmínkami, za kterých k tomuto jednoznačnému pochybení jednoho z nejzkušenějších pilotů aerolinek a tedy faktory, které ho k tomuto rozhodnutí vedly. Žádný pilot, bez ohledu na jeho zkušenosti vědomě neodstartuje bez povolení, s vědomím, že dráha není volná a vůbec jakýmkoliv jiným způsobem neohrozí bezpečnost letu.

Pochybení kapitána KLM

Kapitán Jacob Louis Veldhuyzen van Zanten byl tlačěn do tohoto rozhodnutí hned několika vnějšími vlivy.

Prvním bylo zhoršující se počasí na letišti Tenerife, které hrozilo zastavením odletů, a tudíž noci strávené na malém, pravděpodobně nepohodlném letišti a hlavně nedopravením cestujících do cíle jejich cesty, na letiště Las Palmas de Gran Canaria. Takové nedokončení letu by pro jeho společnost znamenalo vynaložit značné finanční prostředky na ubytování cestujících na Tenerife, případně je jinou cestou dopravit na asi 100 km vzdálený ostrov.

Navíc v případě přílišného odkládání startu by jeho posádka neměla dostatek času k dokončení letu do Evropy v přísných limitech daných maximální dobou strávenou řízením letadla vedením letu.

Dalším vlivem, který vyvíjel nátlak na rychlé rozhodnutí vedoucího pilota byla hrozba vysoké hustoty letadel právě na hlavním letišti, na které, po jeho znovuotevření, hromadně mířilo větší množství letadel prozatím čekajících z důvodu odklonu. Opětný vzlet z Las Palmas de Gran Canaria zpět do Evropy by pak mohl být zdržován návaem letadel na příletu, proto mimo jiné padlo rozhodnutí natankovat již na Tenerife a být tak na Gran Canaria rychleji připraven na cestu. Zkušený kapitán navíc správně vyhodnotil, že doplnění paliva bude později žádat většina letadel, proto bylo bezpochyby lepší mít paliva dostatek hned. Jak již bylo zmíněno, toto dotankování bylo později fatální. Navíc tankování letadla rozměrů Boeingu 747 je poměrně zdoluhavá procedura, v jejímž průběhu byla ostatní letadla pro pojíždění po zemi na čáru vzletu zablokována.

Přispěl patrně i fakt, že Kapitán van Zanten byl sice zkušený pilot, měl nalétáno 11.700 letových hodin, byl šéf-pilotem a šéf-instruktozem předních evropských aerolinek, ale těžiště jeho tehdejší práce už nespočívala v létání na linkách, nýbrž ve výcviku, hodinách strávených na simulátoru s piloty, nebo budoucími piloty a práci na dobrém jméně aerolinek a jejich dobrému obraze v očích veřejnosti. Jeho pilotní dovednosti a zkušenosti tak nebyly v posledních měsících příliš procvičovány a utužovány, a ačkoliv se to nezdá,

pro piloty je velice důležité, aby nedělaly příliš velké přestávky. Létání se sice stejně jako jízda na kole nezapomíná, ale některé postupy a povinnosti, které je potřeba dodržovat a hlídat je nutné dělat pořád stejně a opakovaně a být zvyklý je plnit. V takové stavu ale tento pilot nebyl.

3.1.2 SELHÁNÍ NÁKLADNÍCH DVEŘÍ

Zástupcem selhání konstrukce poukazuje na důležitost i těch nejmenších detailů, kterými se konstruktéři při vývoji nového letadla zabývají. 3. března 1974 byl na trase z Istanbulu do Londýna vypraven letoun McDonnell Douglas DC-10. Tento velkokapacitní letoun, který umožňoval přepravovat 345 pasažérů na palubě, byl vyroben v Kalifornii jedním z tehdy největších výrobců dopravních letadel. Šlo o třímotorový proudový letoun, jemuž toho dne velel 44-letý kapitán Nejat Berköz a spolu s ním byli v pilotní kabině ještě první důstojník a letový inženýr. Všichni 3 členové posádky letu 981 společnosti Turkish Airways byli zkušení letci a měli nalétány tisíce hodin. Let měl mezipřistání na pařížském letišti Orly, což bylo v roce 1974 hlavní letiště francouzské metropole. Po vzletu na druhý úsek letu letoun stoupal do letové hladiny 230 (23.000 stop) a rozdíl tlaků v kabině a v okolí letadla začal, tak jako u každého jiného letu přetlakovaného letadla, narůstat. Když byl letoun na úrovni města Meaux, tak nápor přetlaku na zámky dveří zavazadlového prostoru v ocasní části trupu dosáhl jejich limitů, dveře povolily a vlivem podtlaku spolu s nimi z letadla odlétly i části vybavení kabiny, včetně několika sedadel pro cestující. Vyšetřování odhalilo, že na vině byla právě konstrukce zámku dveří, resp. konstrukce zajištění těchto zámku proti otevření. Většina výrobců letadel konstruovala dveře svých letadel o něco větší, než je průřez v trupu a otvíraly se směrem dovnitř. Při zavřených dveřích pak přetlak působící na trup ve směru z letadla ven tlačil dveře do rámu, což je pevně zatlačovalo na jejich místo, čímž byly zajištěny a nemohly se uvolnit. U nákladních prostor však nebylo žádoucí, aby se dveře otvíraly směrem dovnitř, protože se tím snižovala využitelnost prostoru pro naložení nákladem. Místo za dveřmi muselo zůstat nevyužito, aby bylo možné dveře opět otevřít. Proto se výrobce tohoto letadla rozhodnul pro opačnou konstrukci. Výsledkem bylo otevírání dveří směrem ven. To však způsobilo

nutnost vymyslet takové zajištění, které by odolalo enormnímu tlaku přetlaku působícího v letové hladině a udrželo zavřené dveře na svém místě. Výrobce proto vymyslel systém západek a čepů, který měl zajišťovat, že se zámky dveří nákladového prostoru nemůžou za letu uvolnit. Jedním z bezpečnostních prvků měla být páka zvenčí dveří, kterou pracovníci letiště, nakládající letadlo, mohli stlačit pouze v případě, kdy byly čepy na svých místech. Bohužel se však při vyšetřování zjistilo, že tuto páku je možné stlačit a domnívat se tak, že páka i dveře jsou zajištěné i v případě kdy tomu tak nebylo.

Další úrovní ochrany měla být kontrolka umístěna na Overhead panelu, umístěném nad hlavami pilotů v pilotní kabině, která zhasla jenom v případě správného zajištění dveří nákladového prostoru. Ovšem i tady konstrukce neřešila situaci, že páka bude zatlačena a dveře přesto zajištěny nebudou. Letová posádka se tak domnívala, že je letoun připravený k letu, jelikož jejich systém k odhalení špatného zajištění dveří, kterým bylo právě rozsvícení této kontrolky v tuto situaci selhal, resp. na ni nebyl připravený, jelikož předpokládal, že zasunutí páky do správné polohy znamená také bezpečné zajištění zámků dveří.

Největším problémem však bylo, že nehoda poblíž pařížského letiště nebyla prvním případem selhání zámků nákladového prostoru tohoto typu letounu. O několik let dříve potkal stejný problém let společnosti American Airways na trase z Michiganského Detroitu do Buffala. Scénář nehody byl 12. července 1972 stejný jako o zhruba dva roky později při nehodě tureckého letadla. Posádka amerického stroje však byla schopná se s poškozeným letounem vrátit zpátky na letiště v Detroitu a tam nouzově přistát. Piloti tureckého letadla nemohli být schopni let, a především cestující na palubě, zachránit, jelikož při utržení dveří došlo také k poškození hydraulických soustav letadla, a to se tak stalo neřiditelným. Při nehodě v roce 1974 tak na palubě zemřelo všech 346 lidí. O dva roky dříve se naštěstí nehoda obešla bez oběti na životech.

Vyšetřování leteckých nehod a incidentů je založeno právě na odhalování příčin vzniku nebezpečných situací, nikoliv v hledání viníků. Lidský faktor se odstranit nepodaří a ani podařit nemůže. Podmínky pro vznik lidských chyb, které jsou přirozené a neodbouratelné, však ovlivnit systémově lze. Proto se vůbec vyšetřování provádí. Systém by měl zajistit odhalení chyby ještě na palubě a napravení následků dřív, než se stihne něco stát. Nespoléháme

se tak na to, že piloti si vždy na všechno vzpomenou a udělají vše pečlivě a svědomitě, ale naopak předpokládáme, že i piloti jsou “jen” lidé a jako takoví se snaží si práci zjednodušit, aby pro ně byla co nejpříjemnější a nejjednodušší. Pokud ale pracují v prostředí, které i tak zajistí dostatečnou míru pravděpodobnosti odhalení chyby, nebo dostatečně malou pravděpodobnost jejich vzniku, dokážeme i “líného” pilota přimět pracovat bezpečně a spolehlivě.

Toto se samozřejmě netýká pouze pilotů a jejich pracovního prostředí, ale všech článků letecké dopravy. Včetně právě zmiňovaných technických nedostatků a konstrukčních chyb, jako jsou například špatně řešené zámky dveří nákladového prostoru letounu DC-10. Je proto poměrně těžko pochopitelné, že dva roky poté, co se jedna “Décé desítka” dostane nouzově, bez možnosti manévrování běžným způsobem, pouze za pomoci ovládní tahu motorů, na zem a piloti tak zachrání všechny cestující na palubě, komise pro odhalování příčin leteckých nehod a incidentů, sestavená především z inspektorů, vyšetřovatelů a odborníků z řad Národního úřadu pro bezpečnost v dopravě (NTSB) odhalí příčinu této nehody a navrhne nutná opatření, se jiné letadlo stejného typu stane obětí stejné konstrukční vady a tentokrát s výrazně tragičtějším následky. Systém, který v letectví v tomhle ohledu funguje, nebo by alespoň fungovat měl, je přece postavený právě na odstraňování odhalených systémových chyb.

Dalším a možná ještě mnohem více alarmujícím faktem, je však to, že 45 let po nehodě tureckého letadla se scénář neodstranění již odhalené vady opakuje a tentokrát v obou případech pro několik desítek lidí s tragickým koncem, a to v podobě dvou od sebe jen několik měsíců vzdálených nehod zcela nových letounů B737 MAX 8. Jestli jde skutečně o nehody se stejnou příčinou není však v době tvorby tohoto dokumentu vůbec jisté a toho času známé informace jsou velice kusé. Není tak na místě, do doby, než budou zveřejněny závěrečné zprávy vyšetřovacích komisí, podrobněji srovnávat tyto nehody, když neznáme všechna fakta jistě.

3.2 UDÁLOSTI ZPŮSOBENÉ PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Kromě popsaných případů konstrukčních nebo lidských selhání se historii letectví se spolu s rozvojem dopravy začaly objevovat i činy, které jsou dnes nazývány teroristickými útoky, i když ve světle dnešního světa se počátky těchto událostí jeví poněkud úsměvně. Například jeden z prvních zaznamenaných únosů letadla (21. 2. 1931) spočíval v nucení pilota po přistání k rozhazování propagačních materiálů. Tehdy šlo o dvoumotorový letoun s kapacitou pro 8 pasažérů. V průběhu času se obraz těchto činů samozřejmě proměnil až v největší milník bezpečnosti celého leteckého světa, který samozřejmě zasahoval daleko za hranice USA, kde byl spáchán, ale hlavně daleko za hranice letectví.

3.2.1 ÚTOKY NA SVĚTOVÉ OBCHODNÍ CENTRUM

Série koordinovaných útoků, formou únosu, na několik letadel předních amerických leteckých společností. Dvě z nich únosci nasměrovali do věží Světového obchodního centra, uprostřed Manhattanu. Tyto únosy poprvé upozornily na nedostatečnou úroveň zabezpečení letišť. Způsobily zavedení řady rozsáhlých nařízení a pravidel ohledně cestujících, jejich zavazadel, ale taky letových posádek, palubního personálu a stejně tak jejich zavazadel a vybavení paluby.

Události z 11. září 2001 poznamenaly leteckou dopravu po celém světě. Způsobily nejvážnějších a nejrozsáhlejší změny v pravidlech a okamžitě po útocích dokonce nejrozsáhlejší uzavření letišť vzdušných prostoru a dalších objektů nejen na území Spojených států amerických. Celá série útoků byla provedena 19 příslušníky islamistické organizace Al-Káida, kteří unesli na komerčních linkách společností American Airlines a United Airlines 4 letadla operující na vnitrostátních linkách Spojených států. Šlo o lety American Airlines č. 11, United Airlines č. 175, United Airlines č. 93 a American Airlines č. 77. Kromě všech lidí na palubě těchto letadel bylo při útocích zabito téměř 3000 lidí, včetně únosců. Po těchto událostech začala administrativa Spojených států brát na letišťích otisky prstů, sbírat fotografie příjíždějících turistů a v návaznosti na války v Iráku a Afghánistánu začala protiteroristická

opatření ve Spojených státech nabývat na významu. Cílem jednotlivých útoků byly dominanty Severoamerické velmoce a to, jak už bylo řečeno dvě budovy Světového obchodního centra (tzv. Dvojčata), které byly jedno z nejvýraznějších prvků Manhattanu a tím i celého New Yorku, a navíc symbolizovaly hospodářství Spojených států, dále pak Pentagon, jako sídlo Ministerstva obrany, který analogicky k symbolice Dvojčat jako představiteli hospodářství symbolizoval a dodnes symbolizuje vojenskou sílu této mocnosti. Čtvrté letadlo mělo pravděpodobně za cíl zasáhnout centrum politického sektoru americké společnosti Bílý dům, jak uvádí komise pro 11. září. Tento závěr je však pouze domněnkou, protože naštěstí se tomuto letadlu letu číslo 93 nikdy nepodařilo dosáhnout svého cíle, ať už byl jakýkoli, jelikož se zřítil asi 240 kilometrů od Washingtonu D.C. poté, co se na palubě proti únoscům cestující vzbouřili a přemohli je. Letoun tak havaroval v Pensylvánii u obce Shanksville. V důsledku těchto událostí tehdejší administrativa prezidenta George Bushe rozhodla o vyhlášení války proti terorismu, a kromě jiného také o vstupu amerických sil na území Afghánistánu a svrnutí hnutí Tálibán, jež teroristům operujícím jménem organizace Al-Káida poskytovalo zázemí. Navíc bylo schváleno několik zákonů, které rozšiřují jurisdikci zpravodajských služeb, operujících, jak na území spojených států, tak i mimo něj. Kromě jiného došlo k zavedení silnějších bezpečnostních opatření v letecké dopravě zejména k nasazení ozbrojených agentů, nebo policistů v civilu na paluby komerčních, zejména vnitrostátních letů, nebo ke zvýšení úrovně bezpečnostních prohlídek na letištích. Krom necelých 3000 obětí událostí 11. září 2001 bylo dalších 6000 lidí zraněno, a to převážně z budov Světového obchodního centra. Velká spousta lidí byla totiž po nárazech obou letadel do budov Dvojčat uvězněna v částech budovy nad místem nárazu. Po kolapsu konstrukce a zřícení budov začal počet obětí a zraněných rychle narůstat. V důsledku činu spáchaných na Spojených státech byl v rámci bezpečnostních opatření ještě během dne uzavřen vzdušný prostor Spojených států, byla uzavřena všechna letiště na území Spojených států, byly uzavřeny všechny tunely a všechny mosty v New York City, dále pak byly evakuovány sídla Organizace spojených národů, Bílý dům a Kongres Spojených států a v neposlední řadě centrála Severoatlantické aliance v Bruselu.

American Airlines č. 11

Na palubě tohoto letu, který byl naplánován z Bostonu do Los Angeles zemřelo 87 lidí. Tak jako na všech dalších letech, kterých se únosy týkaly, taky na tomto operoval letoun typu Boeing 767. Tento let byl počátkem všech událostí, a ještě dlouho poté co v 8:46 ráno narazil do severní věže Světové obchodního centra, a to rychlostí 790 kmh^{-1} , nikdo nevěděl, kam se letoun ztratil. V té době nikoho nenapadlo, že by mohl být celý letoun použit jako zbraň. Tehdejší únosy většinou probíhaly pouze za účelem získání výkupného. Proto stíhačky amerického letectva ještě dlouho poté, co letoun nebyl ve vzduchu brázdili nebe nad východním pobřeží spojených států a hledali ztracené letadlo. Po nárazu do 94. až 98. patra severní věže došlo ke vznícení paliva a lidí, kteří se v ten okamžik nacházeli nad místem nárazu byli části budovy uvězněni.

United Airlines č. 175

Na palubě tohoto letounu, opět typu Boeing 767, zemřelo 60 lidí, a to stejně jako v případě letu American Airlines č. 11 nárazem do budovy Světového obchodního centra. Tento letoun byl však nasměrován do jižní věže tohoto komplexu. K tomu došlo asi 15 minut po předešlém nárazu do věže severní. Tento náraz byl ještě o něco rychlejší a proběhl rychlostí 950 kmh^{-1} a to mezi patra 78 až 84. I v důsledku tohoto nárazu došlo ke vznícení paliva na palubě a opět uvěznění lidí v části budovy nad nárazem.

United Airlines č. 93

Únos tohoto letounu byl sice úspěšný, ale dosažení cíle, který však zůstal a již zůstane neobjasněný, se naštěstí únosům nepodařilo. Letoun vypravený na let z letiště New Ark do San Francisca nesl 40 lidí, kteří byli všichni nehodou zabiti. Místo, na které mělo být letadlo nasměrováno, není zcela jasné, ale předpokládá se, že cílem měl být Bílý dům, jako symbol politické moci Spojených států. V průběhu letu se k cestujícím na palubě, poté, co se vlády nad jejich letem zmocnili únosci, doneslo, jaký osud potkal letadla American 11

a United 175 pochopili, že jsou pravděpodobně také účastníky únosu s podobným cílem. Pravděpodobně proto se pokusili a úspěšně přemohli své únosce a letoun se následně zřítil do oblasti v Pensylvánii asi 120 kilometrů od Pittsburghu.

American Airlines č. 77

Tento letoun, opět Boeing 767, vypravený na letu z Washingtonu D.C. do Los Angeles byl po získání kontroly naveden do budovy Pentagonu, kde způsobil další škody a ztráty na životech únosci tak krom zasažení do srdce amerického obchodu zasadil ránu také do symbolu americké vojenské moci.



Obrázek 1 – Trasy jednotlivých letadel

4 VÝVOJ BEZPEČNOSTI LETECTVÍ

Ve světle výše popsaných událostí a jim podobným se na bezpečnost civilního letectví se začal klást důraz od poloviny 19. století. V průběhu času začala problematiku bezpečnosti civilního letectví upravovat řada různě závazných předpisů a nařízení. Některé z nich regulují pravidla zcela obecně, jiné se zabývají konkrétními pravidly do nejmenších detailů. Pro pochopení složité a spletité sítě právních předpisů je nutné si vysvětlit, jak v dnešním světě fungují pravidla letectví. Jelikož se ale většina dnes platných norem, předpisů, nařízení, zákonů apod. opírá o pravidla nastavená již relativně dávno je nutno začít přehledem vzniku prvních pravidel a definic základních pojmů.

4.1 VÝVOJ LEGISLATIVY V OBLASTI OCHRANY PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Relativně brzy po začátku rozmachu letecké dopravy se začal objevovat terorismus i na palubách letadel. Do té doby bylo pirátství, čehož je terorismus součástí a jak byl také v prvních právních dokumentech terorismus v letectví nazván, jako akt násilí s cílem zmocnit se letadla za účelem vlastního zisku, povětšinou finančního v podobě výkupného. První zaznamenaný únos letadla proběhl již v roce 1931, což bylo méně, než 30 let od prvního řízeného letu motorového letadla bratří Wrightů a skutečně jen pár let od výrazného rozmachu letectví tak, jak ho známe dnes, který nastartoval rozvoj nejen letectví během první světové války, kdy byla snaha používat letadla různých druhů a konstrukcí k různým účelům. Z počátku jen průzkumným později ke shazování náloží až nakonec k přímým letectví vzdušným soubojům.

Je tedy zjevné, že únosy a jiné protiprávní činy vůči letadlům v civilní dopravě na sebe nenechaly dlouho čekat. Kromě již zmíněného únosu v roce 1931 a prvního plánovaného výbuchu letadla v červenci roku 1949 docházelo v průběhu 20. století k dalším činům namířeným na civilní letadla, což vyvrcholilo 620 dní po začátku nového tisíciletí sérií únosů letadel a namířením do důležitých amerických institucí.

Na základě především nakonec zmíněných událostí bylo nutno legislativně reagovat na stále ještě novou hrozbu. Byla potřeba sestavit jak seznam preventivních protiopatření pro zabránění páchání trestných činů na letadlech

a odhalování jejich příprav, tak pravidla pro trestání pachatelů, kteří se takových událostí účastnili, nebo participovali na jejich přípravách. Výsledkem byl relativně dlouhý seznam mezinárodních dohod a nařízení, která měla za cíl sjednotit pravidla, jak v takových případech postupovat a kdo ze zúčastněných zemí a osob bude mít jaká práva, pravomoci, povinnosti. Tento seznam, resp. přehled oblastí, kterých se týkají shrnul internetový časopis FlyingRevue.cz ve svém článku ze 7. srpna 2018:

- způsob obnovení kontroly nad letadlem a vymezení pravomocí kapitána, včetně možnosti vysadit osobu na území členského státu, a to prostřednictvím Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel podepsané v Tokiu dne 14. září 1963 (ICAO Doc. 8364)
- způsob potrestání osob, které unesly letadlo, byl upraven prostřednictvím Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970 (ICAO Doc 8920); takové jednání se považuje za trestný čin a smluvní státy jsou povinny za něj ukládat přísné tresty
- způsob potrestání osob, které spáchaly na palubě letadla násilný čin nebo zničily či poškodily letadlo nebo jiné zařízení zajišťující letový provoz, je harmonizován v Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví podepsané v Montrealu dne 23. září 1971 (ICAO Doc 8966), přičemž později byla působnost Montrealské úmluvy rozšířena i na způsob potrestání osob, které spáchaly násilný čin na letišti nebo poškodily jeho zařízení, a to prostřednictvím Protokolu o potlačení protiprávních činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví ze dne 24. února 1988 (ICAO Doc 9518)
- zákaz sestřelení civilního letadla byl výslovně upraven v Protokolu k ÚMCL ze dne 10. května 1984 (nový článek 3bis), a to v reakci na sestřelení korejského civilního letadla B747 na lince KAL 007 sovětským vojenským letadlem v roce 1983; v návaznosti na tento protokol byly rovněž dohodnuty postupy, které se mají uplatňovat při snaze o zadržení letadla konkrétním státem během letu
- způsob označování plastických trhavin s cílem usnadnit jejich odhalení byl sjednocen na základě Úmluvy o značení plastických

trhavin za účelem detekce podepsané v Montrealu dne 1. března 1991 (ICAO Doc 9571) s tím, že tehdejší Československo mělo zásadní podíl na vypracování této Úmluvy v letech 1989–1991

Pod všemi výše zmíněnými mezinárodními úmluvami a dokumenty je Česká republika podepsána a jsou pro ni tedy závazné.

Zejména v reakci na událost ze září 2001 bylo rozhodnuto, že je třeba podstatnou část systému nařízení modernizovat. Tehdejší systém, postaven na uvedených dohodách a úmluvách, totiž nepředpokládal použití civilního letadla jako zbraně, a navíc plán únosců a dalších zločinců páchajících přečiny na letadlech při útoku zemřít. 11. září však 19 únosců ukázalo, že i toto je hrozba. Výsledkem bylo v roce 2010 přijetí Úmluvy o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím (ICAO Doc 9959) a Protokolu k Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (ICAO Doc 9960). Mezi nejvýznamnější změny patří prohlášení za trestný čin například použití letadla jako zbraně, nebo přepravy nebezpečných materiálů. Protokol potom modernizoval některé definice zmocnění se letadla, jako například zahrnutí zmocnění se letadla bez nutnosti být přítomen na jeho palubě.

Navíc byl v dubnu 2015 přijat Protokol k Tokijské úmluvě z roku 1963, který měl za cíl řešit problém s nevhodně se chovajícími cestujícími na palubách letadel. Konkrétně řešil problém, které státy budou mít pravomoc zasáhnout a zadržet takové cestující a případně je za jejich chování nadále stíhat. Předchozí úprava neumožňovala zakročovat proti nevhodně se chovajícím cestujícím státům provozovatele letadla ani státu místa přistání letadla.

Dále byla přijata další nařízení, která mimo jiné nařizovala členským státům ICAO zřídit národní orgán, který bude mít v jurisdikci právě ochranu letectví.

Další úpravy jsou nechány na zodpovědnosti jednotlivých územních celků. Výsledkem je, že krom mezinárodních celosvětových předpisů existují další řešení a nařízení na úrovni například Evropské unie a dále samozřejmě na úrovni jednotlivých států v podobě jednotlivých národních vlád.

4.2 ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM LETECTVÍ (TZV. CHICAGSKÁ ÚMLUVA)

Bezesporu hlavní stavební kámen pro právní předpisy v letectví, jak z hlediska jeho bezpečnosti, tak i dalších aspektů. Jde o mnohostrannou smlouvu několika států poválečné Evropy, která je jednou z nejpočetnějších mezinárodních smluv vůbec, byla sepsána zejména kvůli nutnosti sjednocení, nebo co největšího přizpůsobení pravidel létání, osvědčování způsobilosti jak personálu, tak letecké techniky a několika dalších oblastí letecké dopravy. Bohužel byl však velký problém vyřešit ekonomické uspořádání dopravy v poválečné éře světa. V roce 1944 bylo na Chicagské konferenci přijato hned několik dokumentů. Nejdůležitějším z nich byl právě Úmluva o mezinárodním civilním letectví, kterou můžeme směle označit za jakousi Ústavu civilního letectví. Najdeme v ní definici základních zásad a sjednocení technických a provozních pravidel létání. Spolu s počátkem platnosti této úmluvy, což bylo 4. dubna 1947 vznikla taky Mezinárodní organizace civilního letectví (International Civil Aviation Organization - ICAO). V Chicagu byly přijaty také dvě další dohody. První byla Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých služeb, kterou nazýváme Dohodu o dvou svobodách, druhou potom Dohoda o mezinárodní letecké dopravě, ta je zase nazývána Dohodou o 5 svobodách.

Tzv. "Ústava letecké dopravy" tak de facto rozdělila, do té doby ne příliš regulované Letectví, na dvě oblasti, které bylo třeba vyřešit. První se týkala nastolení mezinárodních pravidel z hlediska technicko-provozního a druhá řešila otázky ekonomické, i když ty nechává víceméně ležet a jen potvrzuje ekonomickou suverenitu jednotlivých států. Ekonomickou otázkou, které se věnuje tak v podstatě zůstaly pouze daně. Konkrétní řešení ekonomických potřeb spojených s letectvím, tak zůstává na rozhodnutí jednotlivých států a na řadu přichází dvoustranné dohody. Tímto krokem v letectví začal fungovat tzv. bilateralismus (systém dvoustranných dohod).

K Chicagské úmluvě je ještě nutno dodat, že se krom bezpochyby o nejvýznamnější dokument týkající se letectví jedná také o jeden z nejvýznamnějších mnohostranných mezinárodních smluv vůbec. K 1. dubnu 2016 se mohlo celkem 191 států nazývat smluvní stranou

Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Od roku 1947 prošla samozřejmě s ohledem na vývoj tohoto oboru několika úpravami (1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000, 2006)

Jak již bylo řešeno součástí Úmluvy byl i vznik Mezinárodní organizace pro civilní letectví, v originále International Civil Aviation Organization (ICAO). Přesně jak název napovídá jde o nejvyšší organizaci ve světě létající dopravních prostředků. Jejím hlavním cílem je udržování odpovídající úrovně bezpečnosti, efektivity a s ní spojené hospodárnosti a pravidelnosti.

Pravidla zajištěna Úmluvou o mezinárodním civilním letectví a tím i celou kapitolu věnovanou tomuto dokumentu můžeme shrnout do těchto bodů:

- a) Zákaz sestřelování civilních letadel a zákaz zneužívání civilního letectví
- b) Pravidla pro vstup letadel do vzdušného prostoru států
- c) Pravidla létání
- d) Suverenita států ve vzdušném prostoru
- e) Provozování letadel, vč. personálu
- f) Zákaz diskriminace na letištích i mimo ně pro uživatele služeb
- g) Osvobození od cel
- h) Povinnosti poskytovat pomoc v tísni a při pátrání, záchraně a vyšetřování nehod

4.2.1 SVOBODY VZDUCHU

Udělení povolení vstupu do vzdušného prostoru letadlu cizího státu zůstává dle úmluvy výsostnou a suverénní volbou jednotlivých států. Tato volba je v letectví zanesena do takzvaných svobod vzduchu. Celkem známe 9 svobod. Tyto svobody vzduchu jsou sjednávány jako dvoustranné dohody. Každá svoboda však definuje jiné právo:

1. První Svoboda - Možnost létat přes území jiného státu bez přistání
2. Druhá Svoboda – Možnost přistávat na území jiného státu za účelem například doplnění paliva, nikoliv však naložení cestujících nebo nákladu

3. Třetí Svoboda – Možnost vykládat na území státu cestující nebo náklad naložené v domovském státě letadla
4. Čtvrtá Svoboda – Možnost nakládat na území cizího státu cestující nebo náklad s cílem dovézt je do domovského státu letadla

Tyto 4 dohody jsou bezpodmínečně nutné pro každého provozovatele mezinárodní letecké dopravy. Je tedy možné provozovat mezinárodní leteckou dopravu pouze do států, se kterými má domovský stát provozovatele tyto 4 dohody.

5. Pátá Svoboda – Možnost nakládat a vykládat cestující a náklad v jiných státech, než je stát letadla. Ovšem pouze za předpokladu že linka začíná nebo končí na území domovského státu letadla

Existuje ještě 6., 7., 8. a 9. svoboda vzduchu, ale z právního hlediska jsou tyto pojmy neplatné. Jde o takzvané „kvazisvobody“, které se využívají při jednání a sporech, jenž jsou vedeny o mezinárodní letecké dopravě.

Bez těchto svobod není tedy možné mezinárodní leteckou dopravu provozovat, a proto má každá svůj význam a svoji nezastupitelnou úlohu. Některé svobody poskytují zejména ekonomickou výhodu především státu, který danou svobodu poskytuje, oproti jiným, kde je výhoda především na straně státu svobodu přijímající.

4.3 DALŠÍ MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY

Kromě výše zmiňované dohody existuje řada dalších vícestranných dohod, které upravují bezpečnost civilního letectví.

Česká republika figuruje jako jedna z podepisujících stran na většině těchto smluv. Ustanovení, formulovaná v těchto smlouvách, jsou pro státy zavazující, a tak i Česká republika postupně zaváděla do svých pravidel létání a svých právních předpisů tato pravidla upravující povinnosti, v těchto dohodách uloženy.

4.3.1 TOKIJSKÁ A HAAGSKÁ ÚMLUVA

V Tokiu byla v roce 1963 pro boj s nezákonnými činy proti civilním letadlům podepsána takzvaná Tokijská úmluva. Tuto dohodu vyvolaly události v šedesátých letech 19. století, kdy se začaly čím dál častěji objevovat případy únosů dopravních letadel i s cestujícími. Tento dokument se odkazuje na Ženevskou úmluvu, kde je definováno pirátství jako proti právní akt násilí, spáchaný posádkou nebo cestujícími lodi nebo letadla, namířený proti jiné lodi nebo letadlu, nebo proti osobám nebo majetku. Nicméně Tokijská úmluva stále nedefinovala protiprávní zmocnění se letadla jako trestný čin. Tak se stalo až roku 1970 při podpisu úmluvy v Haagu, kde byl konečně únos letadla jako trestný čin kvalifikován a státy byly zavázány vynášet pro zločiny spáchané na civilních letadlech nejpřísnější tresty.

4.3.2 MONTREALSKÁ ÚMLUVA

V roce 1971 byla podepsána další mezinárodní dohoda, tentokrát opět, dle místa sjednání nazvaná jako Úmluva Montrealská, díky které zná české právo skutkovou podstatu trestných činů v ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku úmyslu získat, nebo vykonávat nad ním kontrolu. Z hlediska České judikatury jde o následující trestné činy:

1. Násilný čin proti letadlu za letu, čímž je ohrožena jeho bezpečnost
2. Zničení letadla pro provoz nebo způsobení takové škody na letadle, že není schopno letu
3. Umístění předmětu na palubě, který může letadlo nebo jeho část zničit a ohrozit tak jeho bezpečnost
4. Poškození zařízení letadla, které naruší bezpečný provoz tohoto letadla
5. Sdělení nepravdivé informace, čímž je narušena bezpečnost provozu

5 MEZINÁRODNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY

Jelikož je svět letecké dopravy složitý organismus je a jak již bylo nastíněno v předešlé kapitole, tak i v historii vždycky byl postaven na mezinárodních právních předpisech, které jednotlivé státy (resp. kontinenty a následně státy) přejímají do vlastní judikatury s možností nastavená pravidla ještě zpřísnit. Následující kapitola popisuje alespoň ta pravidla, která nastavují oblast bezpečnosti letectví s tím, že výše uvedené „historické“ dohody a úmluvy rozhodně na platnosti neztrácí. Soustava předpisů tzv. Annexů, která tvoří kostru mezinárodních předpisů je vlastně soustava dodatků, k již zmínění Chicagské úmluvě.

5.1 ANNEX 17

Nejdůležitější funkcí legislativy je formulace a implementace Standardů a Doporučených postupů (v originále dokument nazván Standards a Recommended Practices - SARPs) do mezinárodního civilního letectví². Výsledkem jsou předpisy, neboli přílohy, nazvané v originály jako Annexy. Česká republika, tak jako každá jiná členská země, je pak povinna zavést ustanovení v něm uvedená do svých předpisů. V případě naší legislativy takto vznikly tzv. Předpisy řady L, v tomto případě tedy Předpis L 17 - Ochrana civilního letectví proti činům nezákonného vměšování. Legislativa ČR je však předmětem dalších kapitol, kde jsou také podrobně rozepsány ustanovení, která jsou v něm zanesena. Jelikož především tento předpis je těžiště této práce.

5.2 ANNEX 19

Analogickou logikou, jako Annex 17, resp. Předpis L 14, je převzat Annex 19 do české judikatury jako Předpis L 19. Ten si klade za cíl tzv. řízení bezpečnosti v originálním znění od Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) je Annex 19 nazván „Safety Management“ z čehož již vyplývá, že tady se jedná o bezpečnost provozní. Podstatou tohoto předpisu je především stanovení

² Odpověď na otázku č. 3 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

Státního programu bezpečnosti (SSP). Přesněji řečeno tento Annex nařizuje členským státům takovýto Program vytvořit a definuje oblasti, kterým je nutno se v něm věnovat (státní politika a cíle bezpečnosti, řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu, zajištění bezpečnosti na úrovni státu, prosazování bezpečnosti na úrovni státu). Navíc je v něm zaveden tzv. Safety management system (SMS) a k němu i poradenský materiál, jak se s řízením bezpečnosti v legislativě vypořádat tzv. Safety management manual (SMM). Oba tyto materiály jsou natolik podstatné, že je jim věnována samostatná kapitola.

5.3 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 300/2008

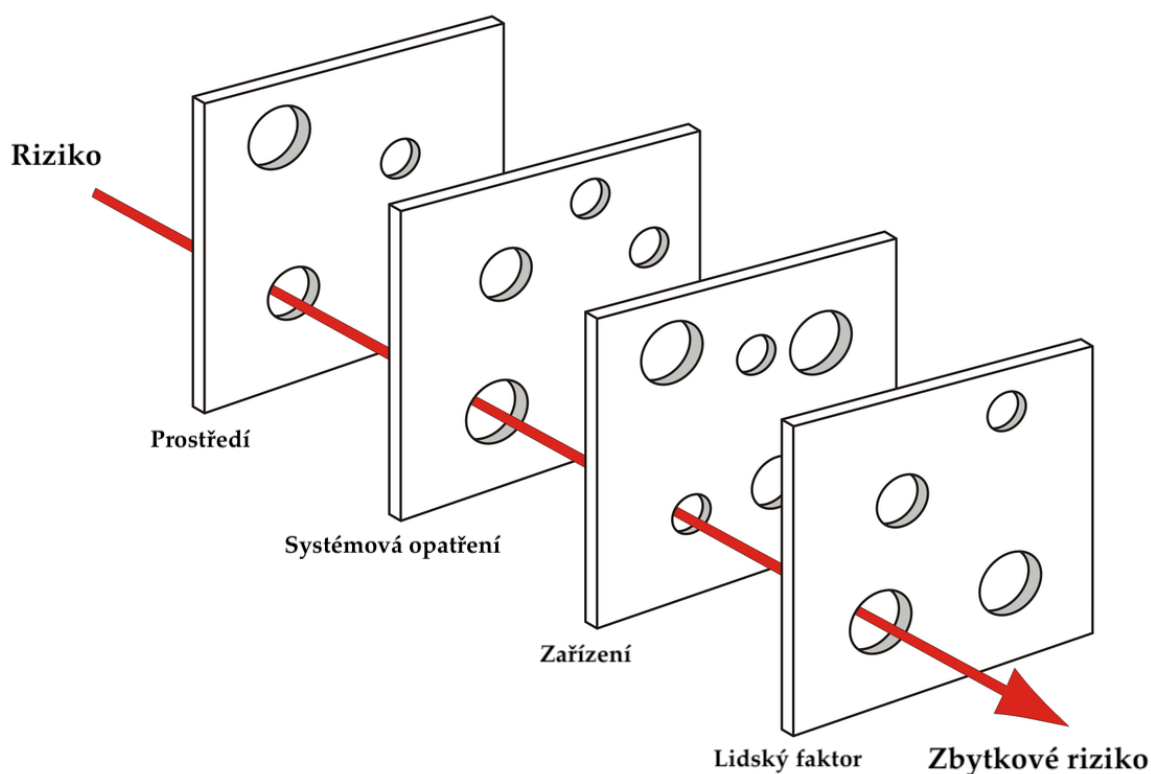
Nařízení sjednocující a zjednodušující společná pravidla ohledně ochrany civilního letectví před protiprávními činy, které zároveň nahrazuje, a tedy ruší dosavadní nařízení (ES) č. 2320/2002, bylo přijato 11. března 2008. Tento dokument vzniknul jako ochrana osoba zboží při pohybu na území Evropské unie. Hlavním cílem bylo sestavit ucelený přehled pravidel a povinností pro provozovatele civilních letišť, poskytovatele služeb na těchto letištích a dodavatele zboží na tato letiště, která by předcházela protiprávním činům proti civilním letadlům, což představuje jedno z nejvážnějších rizik pro celé civilní letectví a jeho cestující.

Tyto subjekty jsou zněním tohoto dokumentu vázány společnými základními normami a požadavky týkajícími se všech koutů činností, kterými se zabývají.

5.4 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Systém řízení bezpečnosti, v originále nazýván jako Safety management system (SMS), v letectví představuje obecně soubor procesů a nástrojů, které stanovuje a kontroluje strukturovaný bezpečnostní program. Otázka řízení bezpečnosti v letectví není nikterak mladým tématem. Programy řízení bezpečnosti existovaly ještě dřív, než člověk vzdušný prostor dobyl a začal ho pravidelně okupovat.

V tomto systému je aplikován tzv. Swiss cheese model, neboli model švýcarského sýra, jehož princip nejlépe popisuje Obr. 2. Princip spočívá v doplňování nedokonalostí jedné úrovně bezpečnosti úrovní jinou, která má ale jiné, další nedokonalosti. Ty by ale měly být jištěny zase jinou vrstvou „sýra“. Z výše uvedeného plyne, že tento systém minimalizuje riziko na situace, kdy žádný ze zádržných systémů nezasáhne a je tak „trefeno místo“, kde mají všechny vrstvy sýra společnou díru.



Obrázek 2 - Model švýcarského sýra

Poskytovatele leteckých služeb mají zavedené postupy vedoucí k řízení a efektivní minimalizaci rizika na tzv. Přijatelnou míru rizika. Svůj systém řízení bezpečnosti má tedy vypracovaný každý provozovatel, ale tento Safety management systém (SMS) představuje obecně platná pravidla a postupy pro všechny provozovatele. Jde o jakousi metodiku řízení bezpečnosti a krom jiného taky povinnost provozovatelů sestavit vlastní SMS.

SMS jsou v letectví založeny na doporučeních a postupech ICAO. Pokyny pro řízení bezpečnostních programů na úrovni státu a jednotlivých úrovní operátorů jsou uvedeny v dokumentu ICAO Doc. 9859.

5.4.1 SAFETY MANAGEMENT MANUAL (SMM) - ICAO Doc. 9859

Výhodou tohoto dokumentu je překvapivě snadná čitelnost ve srovnání s jinými normami a nařízeními. Aktuálně je v platnosti dnes už 4. verze (4th edition) tohoto dokumentu. Předěšlé verze vcházely v platnost v letech 2006, 2009 a 2013. Nynější verze vyšla v roce 2018 a je účinná od 7 Listopadu 2019.

Cílem tohoto dokumentu je dle prvního je poskytnout státům a poskytovatelům produktů a služeb:

- a) přehled zásad řízení bezpečnosti
- b) souhrn SARP (Standards a Recommended Practices – viz. kap. 2.4. Annex 17) pro řízení bezpečnosti ICAO obsažený v přílohách 1, 6, 8, 11, 13 a 14
- c) pokyny, jak rozvíjet a provádět SSP v souladu s příslušnými SARP ICAO, včetně harmonizovaného regulačního rámce pro dohled nad SMS o poskytovatelích produktů a služeb
- d) pokyny k vývoji, implementaci a údržbě SMS

Oproti předešlé verzi (3rd edition) má poslední verze dle prezentace ICAO 16 klíčových rozdílů, které není třeba všechny probírat, jelikož některé spočívají třeba jen ve změně struktury dokumentu, ale alespoň ty nejzásadnější je vhodné zmínit.

1. Zjednodušení dokumentu

Předešlá verze měla 254 stránek, nová má pouze 170 stránek, což je o 33 % méně a mělo by tedy vést k zjednodušení srozumitelnosti dokumentu. Ke snížení počtu stránek došlo díky snížení normativnosti pravidel,

s čímž je spojená větší podpora přizpůsobení potřebám a operačním podmínkám každé organizace.

2. Internetové stránky sounáležitě k SMM

Některé nástroje a příklady, které byly popsány ve starší verzi SMM byly přesunuty na „SMI website“ – Safety Management Implementation public website – které slouží jako návod a nástroj pro subjekty, pro které je Safety Management Manual závazný. Navíc byly přidány další příklady, které byly také publikovány formou SMI website.

3. Benefity řízení bezpečnosti

Očekávané přínosy řízení bezpečnosti jsou zdůrazněny a je akcentováno, proč je nejen důležité, ale především přínosné pro provozovatele se řízením bezpečnosti zabývat proto, aby byli motivováni dle Safety Management manualu postupovat. Cílem je, aby následování manuálu nebylo pouze represivní, ale také stimulační. Je na místě dbát, aby subjekty správně chápaly důležitost řízení bezpečnosti místo slepého dodržování pravidel, pod hrozbou sankce.

4. Rozsah a použitelnost ustanovení o řízení bezpečnosti

Drtivá většina dokumentů, o kterých je v této práci řeč se týká především civilních letadel. Vojenská a státní letadla mají vlastní pravidla, která se samozřejmě do jisté míry blíží pravidlům nastaveným v předpisech pro civilní letadla, ale rozdíly v nich stále přetrvávají. Nová verze SMM se mimo jiné zabývá pokyny pro použitelnost pro poskytovatele leteckých služeb státních nebo vojenských jednotek.

5. Integrované řízení rizik

Opět akcentována důležitost správného pochopení řízení rizik. Zde především s ohledem na provádění jednotlivých oblastí bezpečnostních rizik (Safety a Security) a ekonomičností provozu (Finance) a dopadem na životní prostředí (Environment), což popisuje Obr. 3. Dále je zmíněna důležitost zaměření na celkové snížení rizika pro organizaci.



Obr. 3 - Integrované řízení rizik

6. Kultura bezpečnosti

Část dokumentu ICAO Doc. 9859 se věnuje také tzv. Kultuře bezpečnosti. Ta se zabývá ochranou osobní dat a údajů, uložení bezpečnostních informací a opět návodem na začlenění do provozu. Dále se kultura bezpečnosti zabývá průběhem kontrol tak, aby nebyla za hranicí únosnosti úcty k lidem, kteří nejsou pachatelé činů, jenž se snažíme zabránit. Tudíž, že nemůže hon za vysokou úroveň bezpečnosti úplně znemožňovat, ani nepřiměřeně znepříjemňovat cestování lidem, kteří špatné úmysly nemají a kterých je samozřejmě, doufejme, většina a navíc lidem, kteří jsou cílovou skupinou letectví, od kterých putuje většina financí do celého oboru.

7. Propagace bezpečnosti

Kvůli zavedení nových prvků bezpečnosti se začal klást důraz i na propagaci bezpečnosti, a to zejména z toho důvodu, že je důležité, aby široká veřejnost, ale také odborná veřejnost a zaměstnanci, kterých se aplikace jednotlivých nařízení také dotýká při běžném pracovním procesu, ale přitom přímo nejsou bezpečnostními pracovníky a mohli by tedy mít problém pochopit smysl jednotlivých zaváděných opatření. Z tohoto důvodu se tedy začal klást důraz na interní, ale stejně tak i externí komunikaci opět s cílem správného pochopení bezpečnostních opatření. Výsledkem je zavedení interní školení státních

zaměstnanců zapojených a neméně důležité externí školení pro pracovníky nepřímo souvisejícími s provozem letiště, nebo letadel.

8. ALoSP – Přijatelná úroveň bezpečnosti

Přijatelná úroveň bezpečnosti (ALoSP – Acceptable Level of Safety Performance) představuje úroveň, na jaké se jednotlivé úřady pro letectví dohodly a které od sebe navzájem očekávají, resp. jejichž vyžadování od sebe navzájem očekávají. Dále je vysvětleno, jak je ALoSP propojena s činnostmi jednotlivých provozovatelů a poskytovatelů služeb v letectví.

5.5 SECURITY MANAGEMENT SYSTEM (SEMS)

Systém řízení bezpečnosti (SeMS), jak je v českém překladu nazván Security Management System, je postaven principech, které se osvědčily již u systému řízení bezpečnosti (Safety management systém - SMS) a je tedy jakousi obdobou tohoto modelu. Cílem je zvyšování té části bezpečnosti leteckých společností, kterou v angličtině popisuje slovo „Security“, tak jak bylo definováno v první kapitole (Základní pojmy) této práce. Orientována je zejména na systematické, datově orientovaných mechanismů, sloužící především k podávání zpráv o bezpečnosti a hodnocení rizik.

SeMS, systém z dílny Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), přispěl ke schopnosti leteckých dopravců bezpečnosti řídit i dnešním neustále se měnícím světě letecké dopravy, kde jednu z hlavních rolí vedle bezpečnosti a dopadu na životní prostředí hraje rentabilita a finanční nákladnost. IATA tento dokument vydává s tím, že by měl být přijat a integrován i ostatními společnostmi, včetně těch dopravců, kteří součástí IATA nejsou. IATA je totiž nevládní organizace a zdaleka ne všechny letecké společnosti jsou jejími členy, což se týká zejména nízkonákladových společností.

SeMS definuje tyto zásadní prvky, které zajišťují, při jejich dodržování, efektivní řízení bezpečnosti:

- Senior management a firemní závazek
- Řízení zdrojů

- Posouzení hrozeb a řízení rizik
- Řízení mimořádných událostí a dopadů
- Kontrola kvality a zajištění kvality

(IATA 2019 – Security management Systém)

Cílem a podstatou SeMS je tedy identifikace rizika a následné stanovení priorit pro přijímání systematických změn vedoucích ke snížení rizika dané hrozby a v neposlední řadě i stanovení řešení situací, kdy se zabrání protiprávnímu činu nepodaří a únos, nebo jiný událost již nastane.

6 PRÁVNÍ PŘEDPISY V ČR

Na základě výše popsaných mezinárodních předpisů je samozřejmě Česká republika povinna tato nařízení zahrnout do svého právního systému a řídit se jimi. Tato povinnost je nutná zejména proto, že jednotlivé společnosti se řídí především zákony platnými v dané zemi. Proto musí země zanášet mezinárodní předpisy do národních.

Česká judikatura je postavena na řadě základních předpisů Ministerstva dopravy. Tyto předpisy vychází z Úmluvy o mezinárodním letectví (Chicagská úmluva) a jsou naším Ministerstvem dopravy jako předpisy řady L. Mimo to, je ještě zásadní zákon o civilním letectví (Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů), resp. jeho úpravy a náležitý provádění předpis. Tímto zákonem v přehledu právních předpisů začneme.

6.1 ZÁKON O CIVILNÍM LETECTVÍ

Zmíněná Chicagská úmluva byla do českých právních předpisů zavedena a parafrázována jako 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 (dále jen „zákon o civilním letectví“). Ochrana před protiprávními činy se věnuje části VIII zákona o civilním letectví. Navíc existuje další Zákon č. 127/2014 Sb. Zákon, kterým se mění 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, a další související zákony. Tento zákon mimo jiné převedl správní agendu ochrany civilního letectví před protiprávními činy z působnosti Ministerstva dopravy do působnosti Úřadu pro civilní letectví.

Na tento zákon, a především ustanovení z již zmíněné části VIII. Zákona o civilním letectví, navazuje jako prováděcí předpis Vyhláška č. 410/2006 Sb. O ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně a doplnění vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

6.2 PŘEDPISY ŘADY L

Jde o základní řadu předpisů (tzv. řadu L) Ministerstva dopravy. Celá řada má několik jednotlivých dokumentů, které spolu samozřejmě některé více a některé méně souvisí, nebo se na sebe přímo odkazují. Konkrétně jde o Předpisy L 1 až L 19, dále pak L 4444, L 7030, L 8168, L 8400, L Frazologie. Předpisy L 1 až L 19 vychází přímo z dokumentů vydaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví zvaných Annex ICAO. Ty jsou vlastně jakýmsi přílohami k Úmluvě o mezinárodním letectví (Chicagská úmluva), stejně tak by se daly označit za prováděcí předpisy pro jednotlivé oblasti civilního letectví. ICAO Annexy jsou mezinárodními standardy a parametry, které jsou v nich zakotveny jsou členským státům ICAO doporučeny jako minimální požadavky. Aplikace těchto požadavků do národních legislativ by měly letecké zákony (v případě České republiky Předpisy řady L) být přísnější a samozřejmě splňovat všechny ustanovení z původního Annexu. Předpis řady L je v případě naší legislativy číslován stejně jako sounáležitý ICAO Annex (ICAO Annex 1 = Předpis L 1, apod.).

Co se týče dalších Předpisů řady L (L 4444, L 7030, aj.), ty nevychází z ICAO Annexů, ale z dalších dokumentů ICAO. Analogicky k převzetí označování ICAO Annexů zachovává označování i tyto předpisy (ICAO Doc. 4444 = L 4444).

6.3 PŘEDPIS L 17

Tento dokument se zabývá ochranou mezinárodní civilního před protiprávními činy. Jsou v něm tedy stanovena pravidla zahrnující bezpečnost letadla, bezpečnost cestujících, posádky letadla, pozemního personálu na letišti i mimo něj a také ostatní veřejnosti, a to ať s letectvím přímo spojené, nebo těch, kteří jsou jen v okolí provozu letadel, nebo v okolí letišť. Předpis definuje podmínky, dle kterých se postupuje v situaci, kdy je třeba reagovat na novou bezpečnostní hrozbu. Dále je v něm samozřejmě zanesena patřičná kontrola a nastavení systému řízení kvality bezpečnosti, v podobě testů, kontrol a auditů.

Předpis se sestává ze tří hlavních částí. Jsou to následující:

- a. *Prováděcí ustanovení*, kde jsou definovány odpovědnosti v jednotlivých oblastech
- b. *Preventivní bezpečnostní opatření*, kde se stanovují jednotlivé opatření v daných místech systému
- c. *Činnosti při protiprávních činech*, pro nastavení pravidel jednání v případě již nastalé události

6.3.1 PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ

Tato část, která může být nazvána jakýmsi základním kamenem problematiky řešené v L 17, je dělena na tři sekce. Odpovědné orgány, Provoz letiště, Letečtí dopravci, Řízení kvality bezpečnostních opatření a Poskytovatelé letových provozních služeb

Odpovědně orgány a jejich organizační složky

Předpis L 17 povazuje stát k sestavení tzv. Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy³. Zpracovávání NBP je řízeno v tomto pořadí s ohledem na provozní bezpečnost, pravidelnost, a nakonec hospodárnost letu. K NBP musí být určen úřad odpovědný za jeho aktualizaci, kontrolu a koordinaci. ICAO musí být o průběhu kontrole dodržování NBP průběžně informováno⁴. Stát je dále povinen monitorovat, kontrolovat a vyhodnocovat hrozby v civilním letectví v jeho vzdušném prostoru.

Dále musejí být zavedeny postupy umožňující distribuci informací mezi jednotlivými poskytovateli letových provozních služeb, letišti a dalšími subjekty, které v letectví působí. V souladu s ustanoveními v NBP musí být zaveden i program zajišťující bezpečnostní výcvik v letectví tzv. Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví (NBPV).

³ Odpověď na vzorovou otázku č. 12 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

⁴ Odpověď na vzorovou otázku č. 15 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

Provoz letiště

Analogicky k povinnosti vypracování a zavedení NBP je stanovena povinnost vypracovat a zavést podobný program i pro jednotlivé provozovatele letišť, kde se jedná o tzv. Letištní bezpečnostní program (LBP), který musí samozřejmě splňovat požadavky NBP, jelikož jeho hlavním cílem je dodržování opatření stanovených v NBP na letišti⁵. Společně se zavedením LBP je provozovatel letiště povinen provádět bezpečnostní kontroly jeho dodržování.

Letečtí dopravci

Stejně tak jako provozovatelé letišť jsou i provozovatelé obchodní letecké dopravy povinni sestavit a zavést svůj písemný bezpečnostní program, který musí samozřejmě odpovídat požadavkům NBP a předložit ho Státu.⁶ Toto se týká také provozovatelů činnosti ve všeobecném letectví, kteří operují s letadly o MTOM vyšší než 5700 kg a stejně tak provozovatelů činností leteckých prací.

Řízení kvality bezpečnostních opatření a kvalifikace

Aby mohly být bezpečnostní kontroly spolehlivé musí být spolehliví pracovníci, kteří tyto kontroly provádějí. Proto tento předpis nařizuje subjektům, kteří v oblasti bezpečnostních kontrol podnikají, aby každý takovýto pracovník před nástupem získat ověření spolehlivosti. Tato povinnost rozšiřuje nároky kladené na tyto zaměstnance, kromě samozřejmých nutných školení a vzdělání jak teoretických, tak i praktických znalostí. Tyto osvědčení musejí být vydané v souladu s NBP.

Navíc je stát povinen za vydávání a aktualizaci Národního programu řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NPŘK). Tento program má za cíl ověřování

⁵ Odpověď na vzorové otázky č. 10, 13, 16 a 11 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

⁶ Odpověď na vzorovou otázku č. 37 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

dodržování a účinnosti ustanovení a podmínek stanovených v NBP. Toto je prováděno prostřednictvím testů, auditů, průzkumů a inspekcí.

System řízení kvality dále navíc nařizuje změnu opatření a případně zavedení nových opatření v případě již nastalého protiprávního činu tak, aby k podobnému činu nemohlo dojít.

Poskytovatelé letových provozních služeb

V neposlední řadě musí požadavky NBP naplnit ve svých pokynech a opatřeních i poskytovatelé letových provozních služeb. To se týká těch opatření, která se týkají ochrany civilního letectví.

6.3.2 PREVENTIVNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Tato sekce se, jak již bylo řečeno zabývá konkrétními situacemi a bezpečnostními opatřeními, která jsou v takových situacích přijata. Ošetřeno je hned několik situací, které je třeba postupně projít. Cílem této hlavy, týkající se prevence, je nastavit taková pravidla, díky kterým bude obtížné, ideálně nemožné vnést a použít zbraně, výbušniny, nebo jiná nebezpečná zařízení, předměty nebo látky, kterých by se dalo použít ke spáchání protiprávního činu na palubě letadla nebo na letišti. Jedním ze základních prvků by měla být nepředvídatelnost, která významně přispívá účinnosti. Na zvážení členských států je použití detekce chování.

Kontrola vstupů a vjezdů

Za kontrolu vstupů a vjezdů, včetně věcí obsažených ve vozidlech a věcí přenášených osobami, je, dle tohoto Předpisu, odpovědný provozovatel letiště. Zajištěny musí být identifikační systémy pro vstup osob a vjezd vozidel. K zajištění efektivní ochrany je nutné určení tří úrovní prostoru dle zabezpečení. Jedná se o veřejný bezpečnostní prostor, neveřejný bezpečnostní prostor a vyhrazený bezpečnostní prostor (SRA). Neveřejný prostor (Airside) je v tomto předpisu definován jako „provozovatelem letiště

určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován“⁷. Dále je nařízeno, že tato kontrola při vstupu do neveřejného i vyhrazeného prostoru (SRA) musí být nepřetržitá. Každý zaměstnanec musí být držitelem ověření o spolehlivosti, které musí předcházet vydání povolení ke vstupu a musí být prováděno opakovaně. Pohyb vozidel a osob v rámci SRA musí být monitorován.

Letadla

Každé letadlo, používané pro obchodní leteckou dopravu, musí být před každým letem podrobeno prohlídce, k odhalení případných zbraní, výbušnin a dalších nebezpečných zařízení. Během letu musí být vhodnými opatřeními zabráněno vstupu do pilotní kabiny osobám, které k tomu nejsou oprávněny. Musí být přijata taková opatření, aby bylo zmírněno riziko napadení letadel systémy protivzdušné obrany.

Cestující a kabinová zavazadla

Cestující a jejich kabinová zavazadla, stejně tak, jako posádky letadel, vč. jejich zavazadel, musejí být podrobena detekční kontrole před nástupem do letadla a poté musí být zajištěno, že nepřijdou do styku s osobami, kteří touto kontrolou ještě neprošli a nemohlo tak dojít k jejich promísení, aby byla zajištěna bezpečnost letového provozu a integrita vyhrazeného bezpečnostního prostoru. V opačném případě musejí být všichni tito cestující a jejich zavazadla znovu podrobena kontrole.⁸ Toto se týká i transferových cestujících. Každý cestující musí být podroben detekční metodě odhalování výbušnin na vlastním těle nebo v příručním zavazadle. Musejí být sestaveny postupy k identifikaci a řešení podezřelého chování.

⁷ Odpověď na vzorové otázky č. 1 a 5 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

⁸ Odpověď na vzorové otázky č. 24, 26, 17 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

Zapsaná zavazadla

Všechna zapsaná zavazadla, vč. zavazadel posádek, musí být podrobena detekční kontrole před naložením do letadla a následně být chráněna před neoprávněným zásahem od okamžiku, kdy byla odbavena do naložení na palubu letadla. Nesmí být přepravována zavazadla, jejich majitelé nejsou na palubě letadla. Toto je jedno z nejčastěji řešených nařízení, kvůli kterým jsou na letištích často slyšet vyvolávání konkrétních cestujících. Hledání jednoho zavazadla v zavazadlovém prostoru dopravního letadla je poměrně dost problematická, a tudíž časově náročná záležitost. Výjimku tvoří pouze ta zavazadla, která jsou dopředu určena a prověřena jako zavazadla nedoprovázená.⁹ Transferovaná zavazadla, však z tohoto vyjmuta nejsou. Neidentifikovatelná zavazadla nesmí být přepravována, a naopak musí být umístěna v ochranném prostoru.¹⁰

Náklad, pošta a jiný druh zboží

Každý náklad, pošta a jiný druh zboží musí být, pokud bude přepravován letadlem určeným pro obchodní leteckou dopravu, podroben příslušně určené bezpečnostní kontrole, vč. kontrole detekční, toto se týká i zboží, které je jen transferováno. Letečtí dopravci nesmějí přijmout do přepravy náklad a podobně pokud patříčné detekční nebo jiné kontroly nebyly potvrzeny a odsouhlaseny. Catering, zásoby a materiál musejí být stejně tak podrobeny odpovídající bezpečnostní kontrole.

Zvláštní skupiny cestujících

Je nutné vypracovat ze strany dopravců postupy pro přepravu potenciálně nebezpečných cestujících. Jedná se zejména o cestující, kteří jsou nuceni cestovat v souvislosti s trestním, správním, soudním, nebo správním řízením.¹¹ S přepravou těchto osob je neodmyslitelně spojena i přeprava ozbrojených osob

⁹ Odpověď na vzorovou otázku č. 18 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹⁰ Odpověď na vzorovou otázku č. 19 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹¹ Odpověď na vzorovou otázku č. 21 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

jako bezpečnostního doprovodu. Obecně vzato je samozřejmě přeprava ozbrojených osob na palubě letadel zakázána, pokud se však jedná o příslušníky Policie ČR (v rámci plnění služebních povinností), nebo o jiné osoby na základě výslovného povolení od Ministerstva Vnitra ČR a zároveň je použito střelivo a zbraně určené speciálně k tomuto účelu může být taková přeprava ozbrojených osob povoleno.¹² Přičemž platí, že o jejich přepravě, počtu i rozmístění na palubě musí být vedoucí pilot a provozovatel letadla informován, jinak však musí být počet i rozmístění drženo v tajnosti.¹³ Přeprava zbraní na palubách letadel v ostatních případech podléhá zvláštní bezpečnostní prohlídce a je možná pouze v nenabitém stavu a nepřístupné pro kohokoliv na palubě.¹⁴

Veřejný prostor letiště

Veřejný prostor musí být patřičně identifikován a označen. V těchto prostorách musí být zavedena taková opatření, která vedou se snížení rizika protiprávních činů.

Kyber hrozby

Provozovatelé letišť, dopravci a další subjekty musejí identifikovat tzv. kritické informace, data, systémy a komunikační technologie, které používají v civilním letectví. V souvislosti s tím musí být zavedena opatření, která budou zajišťovat jejich ochranu před protiprávními činy. Tato opatření musí chránit důvěryhodnost, integritu a dostupnost dat, systému a informací.

¹² Odpověď na vzorovou otázku č. 20 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹³ Odpověď na vzorové otázky č. 23, 22, 27 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹⁴ Odpověď na vzorovou otázku č. 25 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

6.3.3 ČINNOSTI PŘI PROTIPRÁVNÍCH ČINECH

Prevence

Je povinnost přijmout opatření, která zajistí ochranu letadel v situacích, kdy jsou zprávy o hrozbě spáchání protiprávního činu během pobytu letadla na letišti, dokud nebude schopné pokračovat v letu.¹⁵ Provozovatel letiště a příslušným stanovištím ŘLP musí být poskytnuto co nejvíce informací, spojených s touto hrozbou. Součástí preventivních opatření je také letištní pohotovostní plán, součástí kterého musí být postupy pro prohlídky letadel, vedoucí k nalezení výbušnin, zbraní a dalších nebezpečných látek. Tento plán musí být sestaven na každém letišti ve spolupráci s Policií ČR, a to v souladu s NBP, a musí být pravidelně procvičován. Provozovatel letiště je zodpovědný za prošetření a odstranění podezřelých a nebezpečných látek. Dále je na odpovědnosti provozovatele letiště, aby byla k dispozici osoba povoláná k řešení protiprávních činů.

NBP musí mimo jiné zajistit a nastavit vhodné procesy a prostředky pro hlášení informací spojených s přípravou nebo provedením protiprávních činů. Tato možnost je v ČR zajištěna prostřednictvím ÚCL a to konkrétně přes webový formulář ÚCL.

Reakce na protiprávní činy

Provozovatel letiště je povinen přijmout odpovídající opatření v situaci, kdy bylo letadlo vystaveno protiprávnímu činu. To s ohledem na bezpečnost cestujících a posádky a v součinnosti s Policií ČR. ŘLP je v takovou chvíli povinno poskytovat informace o letu dalším stanovištím ŘLP i mimo území ČR, zejména s ohledem na nutnost přípravy ochranných akcí na možném letišti přistání. Dále musí být tyto informace předány všem členským státům Evropské konfederace pro civilní letectví (ECAC). ŘLP musí dále, a to především, poskytnout letadlu, které se stalo cílem protiprávního činu,

¹⁵ Odpověď na vzorovou otázku č. 28 a 29 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

pomoc, dle okolností. Zejména se jedná o navigační asistenci, letové provozní služby a povolení k přistání.¹⁶

Letadlu, které bylo vystaveno protiprávnímu činu a přistálo na letišti, by mělo být zadrženo na zemi a zabráněno k dalšímu odletu. Tato povinnost leží na krizovém štábu letiště, případně na Policii ČR. Prioritu na touto povinností má však samozřejmě povinnost chránit lidský život.¹⁷ V takovéto situaci je navíc nezbytné bez odkladu zahájit komunikaci a konzultaci mezi státy přistání a provozovatele letadla, vedoucí k určení předpokládaného cíle.

ŘLP je navíc při přistání letadla, které bylo vystaveno protiprávnímu činu, povinno informovat:¹⁸

- Stát zápisu do rejstříku
- Stát provozovatele letadla
- Státy, jehož občané zemřeli nebo jsou zraněni
- Státy, jeho občané jsou zadržováni jako rukojmí
- Státy, jehož občané jsou na palubě
- ICAO a ECAC

Další povinností, která je tímto předpisem stanovena se týká každé právnické i fyzické osoby a spočívá v nutnosti informovat místně příslušné stanoviště ŘLP, provozovatele letiště, nebe další letecké subjekty o jakýchkoliv informacích ze zahraničí, týkajících se protiprávních činů.

Všechny předané informace jsou dotčené subjekty povinny použít k efektivní záchraně osob a majetku, při řešení protiprávního činu.

Výměna informací a hlášení

Poslední kapitola předpisu L 17 je věnovaná povinnému předávání informací neprodleně po jejich vyřešení. Toto je realizováno prostřednictvím ICAO, která tyto informace bude distribuovat dále dalším členským státům.

¹⁶ Odpověď na vzorovou otázku č. 32 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹⁷ Odpověď na vzorové otázky č. 30, 31, 35, 34 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

¹⁸ Odpověď na vzorové otázky č. 33 a 36 (viz. kap. 9 Příloha – Vzorové otázky ATPL)

Krom informace o vyřešení okolností protiprávního činu, je nutno vyměňovat si i informace o způsobu reakce na tyto činy.

7 ZÁVĚR

Rozbor Předpisu L-17 a dalších právních dokumentů vztahujících se na Českou republiku nám poskytnul otázky na několik vzorových otázek z okruhu ATPL. Jejich znalost je nezbytná pro získání patřičné kvalifikace.

Při procházení obou verzí předpisu (anglický Annex 17 i český Předpis L 17) a hledání odpovědí na vzorové otázky jsem si ověřil, jak téměř totožné oba předpisy jsou, až na několik drobných doplnění v českém Předpisu. Jako například nastavení povinné spolupráce s Policií ČR, v některých případech zasahování při protiprávních činech.

Dále bylo zajímavé zjištění, že jednotlivé authority, sestavující probírané právní dokumenty, mají poměrně nezanedbatelnou snahu, aby výsledné předpisy a nařízení byly dobře pochopitelné a proveditelné, jak pro subjekty, které jsou povinny se jimi řídit, tak v zásadě i veřejností a řekl bych nejen odborné veřejnosti. Předpis, zejména Předpis L 17, je skutečně napsán tak, že i laik by, věřím, byl schopen problematice porozumět, a to včetně řešení, které jsou v něm zakotveny.

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] *Bezpečnost civilního letectví - Terorismus a měkké cíle*. Úvodní strana - Ministerstvo vnitra České republiky [online]. Copyright © 2019 Ministerstvo vnitra České republiky. Všechna práva vyhrazena. [cit. 14.02.2019]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/bezpecnost-civilniho-letectvi.aspx>
- [2] *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*. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament České republiky, 2019, ročník 97, částka 17, číslo 49.
- [3] Dohoda č. 147/1947 Sb.: *Úmluva o mezinárodním civilním letectví*. In: Sběrka mezinárodních smluv. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí, 2014, ročník 14, částka 7, číslo 13.
- [4] *JAA Test Prep: 010 - Aviation Law*. Edition 2010. Praha: International wings s.r.o., Czech republic, 2009. ISBN 80-87014-16-2.
- [5] *JAA/EASA-FCL Test Prep: 010 - Aviation Law*. Edition 2013. Praha: International wings s.r.o., Czech republic, 2012. ISBN 978-80-87014-42-4.
- [6] *Annex 17, Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*. 10th Edition, April 2017. Montréal: International civil aviation organization, 1975. ISBN 978-92-9258-191-6.
- [7] *Annex 19: Safety Management*. Montréal: International civil aviation organization, 1975. ISBN 978-92-9249-232-8.
- [8] *L-17 Bezpečnost: Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy* [online]. 6. vydání. Praha: Úřad pro civilní letectví, 2011 [cit. 16.04.2019]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy-/index.htm>
- [9] *L-19 Řízení bezpečnosti* [online]. 5. vydání. Praha: Úřad pro civilní letectví, 2013 [cit. 16.04.2019]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

- [10] *The Final Eight Minutes* | NOVA | PBS. PBS: Public Broadcasting Service [online]. WGBH Educational Foundation [cit. 18.02.2019]. Dostupné z: <https://www.pbs.org/wgbh/nova/article/final-eight-minutes/>
- [11] KLM 4805 PanAm 1736. *Cockpit Voice Recorder Transcripts* [online]. Dostupné z: <https://www.tailstrike.com/270377.htm>
- [12] B742 / B741, *Tenerife Canary Islands Spain, 1977* - SKYbrary Aviation Safety. [online]. SKYbrary Aviation Safety [cit. 20.04.2019]. Dostupné z: https://www.skybrary.aero/index.php/B742/_B741,_Tenerife_Canary_Islands_Spain,_1977
- [13] *Základní principy regulace v letecké dopravě* [online]. Flying Revue – Vše pro příznivce létání [cit. 23.04.2019]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/zakladni-principy-regulace-v-letecke-doprave>
- [14] *What is an Aviation Safety Management System (SMS)* [online]. Web Based Aviation Safety Management System Software for Airlines Airports Maintenance [cit. 1.5.2019]. Dostupné z: <https://www.asms-pro.com/SMS/-AviationSafety-ManagementSystem.aspx>
- [15] *Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted). Document Moved* [online]. Copyright © International Civil Aviation Organization [cit. 08.05.2019]. Dostupné z: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>
- [16] IATA - *Security Management System (SeMS)*. [online]. International Air Transport Association [cit. 08.05.2019]. Dostupné z: <https://www.iata.org/-whatwedo/security/Pages/security-management-system-sems.aspx>
- [17] ICAO. *Security*. [online]. International Civil Aviation Organization [cit. 08.05.2019]. Dostupné z: <https://www.icao.int-/security>
- [18] *SARPs - Standards and Recommended Practices*. [online] International Civil Aviation Organization [cit. 08.05.2019] Dostupné z: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>

- [19] Svět letecké dopravy: *Ochrana před protiprávními činy* - Svět letecké dopravy - Série & speciály [online] Flying Revue - Vše pro příznivce létání [cit. 21.04.2019] Dostupné z: https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravnimi-ciny?sibling_page=9
- [20] *Historie teroristických útoků zaměřených na leteckou dopravu* - Doprava nás baví. [online]. Doprava nás baví [cit. 08.05.2019] Dostupné z: <http://www.dopravanasbavi.cz/vyzkum/letecka-doprava/historie-teroristickyh-utoku-zamerenych-na-leteckou-dopravu>

9 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

SRA	Vyhrazený bezpečnostní prostor
NBP	Národní bezpečnostní program
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
NTSB	National Transportation Safety Board Národního úřadu pro bezpečnost v dopravě
ÚMCL	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
SARPs	Standards a Recommended Practices Standardy a Doporučené postupy
SMS	Safety management system Systém řízení bezpečnosti
SMM	Safety management manual Manuál řízení bezpečnosti
SSP	State Safety program Státní bezpečnostní program
ALoSP	Acceptable Level of Safety Performance Přijatelná úroveň bezpečnosti
SeMS	Security Management System Systém řízení bezpečnosti
IATA	International Air Transport Association Mezinárodní asociace leteckých dopravců
NBPV	Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví
MTOM	Maximum take-off mass Maximální vzletová hmotnost letadla

NPŘK	Národního programu řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy
ŘLP	Řízení letového provozu
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ECAC	European Civil Aviation Conference Evropské konfederace pro civilní letectví

10 PŘÍLOHA – VZOROVÉ OTÁZKY ATPL

1. The movement area of an airfield, the adjacent lands and buildings or the parts of them with controlled access is called?
2. Definition of Security, the ICAO Annex 17, is a combination of measures?
3. Standards and Recommended Practices for Security are contained in ICAO Annex?
4. Annex 17 to the ICAO convention assigns responsibility to member states to implement?
5. The movement area of an airfield, the adjacent terrain and buildings or portions thereof with controlled access are called?
6. Who is responsible to establish measure?
7. The aim of aviation security is the following?
8. Each member State should designate an appropriate authority with its administration to be responsible for the development implementation and maintenance of a national aviation security programme. This programme should apply?
9. The international Standards and Recommended Practices, Security (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful interference) document, designated as Annex 17 of the Chicago Convention, stipulates?
10. An airport security program shall be established by each State for?
11. Each State, according ICAO Annex 17, shall ensure the establishment of a security programme?
12. The national civil aviation security programme shall be established by?
13. Each State of ICAO Annex 17 shall ensure the establishment of a security programme?
14. ICAO Annex 17 lays down the rules to establish security measures for passenger with regards to?
15. Each Contracting State shall designate an appropriate authority within its administration to be responsible for the development, implementation and maintenance of the national civil aviation security programme. The said appropriate authority?
16. Annex 17 states that each is responsible for establishing national aviation security programme at?

17. Passenger A has passed through security and meets passenger B who has not been through security. What should be the subsequent procedure?
18. Where unaccompanied baggage is carried on board an aircraft?
19. If unidentified baggage is found at an airport?
20. An aircraft shall not carry munitions of war?
21. Member States should introduce specific security measures for the air transport of the following groups of potentially disruptive passengers defined below?
22. Each Contracting State shall establish measures to ensure that the aircraft operator is informed when passengers are obliged to travel because they have been the subject of judicial or administrative proceedings in order that appropriate security measures can be taken?
23. When a member State allows police officers, security staff, bodyguards or other agents of foreign states to carry weapons in their territory for the protection of aircraft in flight, permission for the carriage of weapons should be conditional upon?
24. When mixing or contact does take place between passengers subjected to security control and other persons not subjected to such control after the security screening points at airports serving international civil aviation have been passed?
25. A passenger's sporting shotgun may be carried on an aircraft?
26. If mixing or contact between passengers subjected to security control and other persons not subjected to security control takes place?
27. What is required if security personnel on board are to be armed?
28. Contracting States are required to have procedures in place for the safety of passengers and crew of aircraft subjected to unlawful interference. The procedures are to be applied?
29. A State shall take adequate measures for the safety of passengers and crew of an aircraft which is subjected to an act of unlawful interference?
30. If an aircraft subjected to an act of unlawful seizure has landed on its territory, each Contracting State shall?
31. Referring to the operational aspects in the unlawful seizure acts, it can be said?

32. A State shall provide assistance to an aircraft subjected to an act of unlawful seizure. This assistance includes?
33. When an aircraft subjected to an unlawful interference has landed it shall notify by the most expeditious means of the State of registry of the aircraft and the State of the operator of the landing and shall similarly transmit all other relevant information to the?
34. Which of the following statements is correct with respect to unlawful interference?
35. What is a State required to do regarding the aeroplane which has been unlawfully interfered with when it lands?
36. Hijack must be notified by the State of landing to the?
37. Each Contracting State shall require operators providing service from that State to?