

Vysoká škola logistiky o.p.s.

# DIPLOMOVÁ PRÁCE

Přerov 2021

Bc. Petr Topinka

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Letecká přeprava nebezpečných věcí v  
podmínkách AČR

(Diplomová práce)

Přerov 2021

Bc. Petr Topinka



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

## Zadání diplomové práce

student **Bc. Petr Topinka**

studijní program Logistika  
obor Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Letecká přeprava nebezpečných věcí v podmínkách AČR**

Cíl práce:

Identifikovat slabá místa v systému přepravy nebezpečných věcí leteckou dopravou v AČR a navrhnout jejich odstranění s využitím vhodných opatření.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Vojenská letecká přeprava nebezpečných věcí
2. Metody řešení problémů přepravy nebezpečných věcí
3. Identifikace slabých míst v přepravě
4. Návrh úpravy slabých míst v přepravě
5. Vyhodnocení návrhů

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

BÍNA, Ladislav. Provozování letecké dopravy a logistika. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-807-4028-557.

CEMPÍREK, Václav a Rudolf KAMPF. Nebezpečné zboží v logistických systémech. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-865-3022-1.

Český obranný standard 139801. Praha: Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti, 2016.

Letecký předpis L18: Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, Úřad pro civilní letectví.

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Alexander Čapka, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:

30. 10. 2020

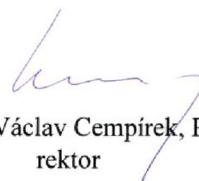
Datum odevzdání diplomové práce:

13. 5. 2021

Přerov 30. 10. 2020



Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl/a také seznámen/a s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl/a poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.



V Přerově, dne 13. 4. 2021

.....

podpis

## **Anotace**

Závěrečná práce se zabývá problematikou letecké přepravy nebezpečných věcí v podmínkách Armády České republiky. V dané problematice byla analyzována stávající situace s ohledem na strukturu, přípravu, výcvik a kvalifikaci odborného personálu v současné struktuře odbornosti vojenské dopravy. V práci byly zohledněny relevantní odborné předpisy na národní a mezinárodní úrovni. Cílem práce byla identifikace slabých míst systému a jejich optimalizace. Jako předloha byly využity poznatky z autorovy praxe a postupy zavedené v ozbrojených silách Spojených států amerických.

## **Annotation**

This thesis deals with the actual situation of the transportation of the dangerous goods by air in the Czech Armed Forces. It refers to the particular conditions of the personal framework, training and qualification system within military logistics. The national military rules and the obligatory international regulations have been stressed. The purpose of this thesis was to identify weak points of the system and propose suitable solutions. The actual system of The United States of America Armed Forces and authors own practical knowledge was used as the major source of the information.

## **Klíčová slova**

letecká přeprava nebezpečných věcí, Armáda České republiky, IATA DGR, výcvik, kvalifikace, personální struktura

## **Keywords**

transportation of the dangerous goods by air, the Army of The Czech Republic, IATA DGR, training, qualification, personal framework

# Obsah

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ÚVOD</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>1 VOJENSKÁ LETECKÁ PŘEPRAVA NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ</b> .....  | <b>12</b> |
| 1.1 LET-I-19 LETECKÁ PŘEPRAVA NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ A ZVLÁŠTNÍCH NÁKLADŮ .....   | 12        |
| 1.1.1 <i>Vojenská doprava AČR</i> .....   | 14        |
| 1.2 IATA DANGEROUS GOODS REGULATIONS .....  | 15        |
| 1.2.1 <i>Povinnosti odesílatele</i> .....   | 15        |
| 1.2.2 <i>Povinnosti operátora</i> .....   | 16        |
| 1.2.3 <i>Kvalifikační požadavky</i> .....   | 16        |
| 1.3 TECHNICKÁ INSTRUKCE PRO BEZPEČNOU PŘEPRAVU NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ LETECKY ICAO .  | 19        |
| 1.4 VZDĚLÁNÍ A VÝCVIK PŘÍSLUŠNÍKŮ AČR V PROBLEMATICE .....  | 21        |
| 1.4.1 <i>Univerzita obrany Brno</i> .....   | 22        |
| 1.4.2 <i>Velitelství výcviku – Vojenská akademie Vyškov</i> .....   | 22        |
| 1.5 OUTSOURCING SLUŽEB .....  | 23        |
| <b>2 METODY ŘEŠENÍ PROBLÉMU PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ</b> .....  | <b>27</b> |
| 2.1 DEFENSE TRANSPORTATION REGULATION .....   | 27        |
| 2.2 AIR FORCE MANUAL .....  | 28        |
| 2.2.1 <i>Inspekce zásilek s nebezpečným zbožím</i> .....  | 32        |
| 2.2.2 <i>Modelový příklad z prostředí AČR</i> .....   | 36        |
| <b>3 IDENTIFIKACE SLABÝCH MÍST V PŘEPRAVĚ</b> .....   | <b>40</b> |
| <b>4 NÁVRH ÚPRAVY SLABÝCH MÍST V PŘEPRAVĚ</b> .....   | <b>41</b> |
| 4.1 ZMĚNA SYSTÉMU VOJENSKÉ DOPRAVY .....  | 41        |
| 4.1.1 <i>Odbor vojenské dopravy Agentury logistiky</i> .....  | 41        |
| 4.1.2 <i>24. základna dopravního letectva Praha-Kbely</i> .....   | 44        |
| 4.1.3 <i>Regionální střediska vojenské dopravy</i> .....  | 45        |
| 4.1.4 <i>Centrum podpory operací</i> .....  | 47        |
| 4.1.5 <i>Speciální síly</i> .....   | 48        |
| 4.1.6 <i>Vojenské útvary a zařízení</i> .....   | 48        |
| 4.1.7 <i>Subjekty disponující určeným specifickým materiálem</i> .....  | 50        |
| 4.1.8 <i>Vojenská policie</i> .....   | 51        |
| 4.1.9 <i>Univerzita obrany</i> .....  | 52        |
| 4.1.10 <i>Velitelství výcviku – vojenská akademie</i> .....   | 53        |
| 4.2 ZMĚNA PERSONÁLNÍ STRUKTURY A FUNKČNÍCH NÁPLNÍ OSOB .....  | 53        |
| 4.3 ZPŮSOBY KVALIFIKACE PERSONÁLU.....  | 58        |
| 4.3.1 <i>Vzdělávání osob odpovědných za plánování a organizaci leteckých přeprav, balení zásilek nebezpečných věcí a jejich certifikaci, inspekci nebezpečného zboží k přepravě</i> ..... | 60        |
| 4.3.2 <i>Vzdělávání a výcvik osob odpovědných za manuální činnost</i> .....   | 64        |
| 4.3.3 <i>Iniciační jednání</i> .....  | 65        |

|          |                                       |           |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| <b>5</b> | <b>VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ.....</b>        | <b>66</b> |
|          | <b>ZÁVĚR.....</b>                     | <b>67</b> |
|          | <b>SEZNAM ZDROJŮ.....</b>             | <b>68</b> |
|          | <b>SEZNAM GRAFICKÝCH OBJEKTŮ.....</b> | <b>70</b> |
|          | <b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....</b>  | <b>71</b> |
|          | <b>PŘÍLOHY.....</b>                   | <b>72</b> |



## Úvod

Plnění úkolů ozbrojených sil České republiky na území státu či v zahraničí je podmíněno vykonáním rychlého, efektivního a současně bezpečného přesunu vojsk a materiálu. Za tímto účelem je obzvláště na dlouhé vzdálenosti využívána strategická letecká doprava. Přesuny vojenského materiálu mají svoje specifika, např. s ohledem na citlivost informací, rozměry či charakter přepravovaného materiálu. I v těchto případech musejí být dodržována mezinárodně platná pravidla jak pro vojenské, tak civilní letectví. Zvláštní povahu má přeprava tzv. nebezpečných věcí, jimiž jsou předměty a látky definované mezinárodním společenstvím, nesoucí riziko pro zdraví, bezpečnost přepravy a životní prostředí. V rámci zabezpečení činnosti vojsk je přeprava tohoto druhu materiálu nezbytná, jedná se např. výbušné látky a předměty, vozidla či zdravotnický materiál. Vzhledem k potenciálnímu riziku, jež vzniká při manipulaci, skladování, balení či samotné přepravě nebezpečných věcí jsou stanoveny bezpečnostní postupy ve všech fázích přepravy od jejího plánování po vykládku v místě určení. Celý řetězec obsahuje řadu činností a postupů se striktně definovanými pravidly. Mezinárodně je problematika regulována Organizací spojených národů (dále jen OSN), konkrétně Ekonomickou a sociální radou v tzv. Orange Book (*Recommendation on the Transport of Dangerous Goods*), Mezinárodní organizací pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, dále jen ICAO) v předpisu Doc. 9284 AN 905 *Technická instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží letecky*. Z obou pramenů vycházejí pravidla Mezinárodní asociace leteckých dopravců (The International Air Transport Association, dále jen IATA), konkrétně normativ *IATA Dangerous Goods Regulations*. Plnění úkolů Armády České republiky (dále jen AČR) v oblasti letecké přepravy nebezpečných věcí probíhá v souladu s vnitřním předpisem Let-1-19 *Letecká přeprava nebezpečného zboží a zvláštních nákladů*, který uplatňuje ustanovení výše uvedených mezinárodních předpisů.

Dle platných předpisů musejí být všechny osoby podílející se na letecké přepravě nebezpečných věcí, úměrně dle svého funkčního zařazení, znalé závazných postupů a pravidel ICAO a IATA. Dle předpisu Let-1-19 nese odpovědnost za odpovídající kvalifikaci personálu provozovatel – dopravce. V kontextu předpisu se jedná o příslušníky Odboru vojenské dopravy Agentury logistiky, Centra podpory operací a 24. základny dopravního letectva Praha-Kbely. Avšak každý vojenský útvar,

odesílající samostatně nebezpečné věci leteckými prostředky, je povinen postupovat rovněž v souladu s platnými předpisy, tj. mít kvalifikovaný a vyškolený personál, dodržovat náležité bezpečnostní postupy, používat certifikovaný materiál či náležitě zásilky označovat atd. Veškerý personál podílející se na přepravě nebezpečných věcí musí být schopný identifikovat a vyhodnotit případná rizika. Byť jsou aktuálně vojenské útvary na základě interních nařízení povinny organizovat a vysílat osoby do příslušných certifikačních kurzů, které zabezpečují školení osob, neexistuje v AČR ucelený kariérní a vzdělávací program odborností, který by definoval přesné profese a konkrétní odbornosti, odpovědné za tuto oblast, a který by poskytl adekvátní přípravu, výcvik a certifikaci. Stávající výcvikové a akademické instituce Ministerstva obrany ČR v současné době neposkytují adekvátní certifikační programy, vzdělání a výcvik a příslušné služby jsou předmětem outsourcingu ze soukromé sféry. Aby organizace a její lektoři mohli poskytovat služby odborné edukace dle standardu ICAO/IATA v oblasti letecké přepravy nebezpečného zboží, musí splňovat akreditaci národní autority zřizované Ministerstvem dopravy a požadavky definované leteckým předpisem L-18 *Bezpečná doprava nebezpečného zboží*. Lektoři musejí prokázat odborné znalosti, praxi, jazykové dovednosti a řečnické schopnosti definované IATA. Ovšem toto neplatí pro provádění školení či odborných tematických prezentací osobami s platným certifikátem IATA DGR kategorie 6, které neukončují posluchači zkouškou dle IATA DGR a vydáním certifikátu IATA. Vzhledem k nutnosti využívání letecké přepravy napříč všemi druhy sil AČR, zejména při zabezpečování zahraničních operací, není systém optimální a vykazuje jisté personální a kvalifikační nedostatky. V praxi se pak jedná například o situace, kdy jediná certifikovaná – oprávněná – osoba provádí veškerou práci spojenou s plánováním, přípravou, identifikací, balením, značením a deklarací nebezpečných věcí. Jedná se o činnosti časově a prakticky náročné, vyžadující zapojení více osob, byť jen z důvodu zastupitelnosti.

Význam diplomové práce spočívá ve zdůraznění vážnosti problematiky a faktu, že při nedodržování stanovených bezpečnostních pravidel může dojít až k fatální situaci ohrožení bezpečnosti letového provozu a vystavení se legálnímu postihu. Napříč historií letectví došlo k řadě závažných situací způsobených vlivem porušení pravidel či samotnou povahou nebezpečnosti nákladu. Předcházení obdobným situacím lze zabránit pouze maximálním úsilím a přístupem všech osob, podílejících se na přepravě.

Pro účely diplomové práce mají pojmy nebezpečné věci, zboží a materiál totožný význam.

Cílem práce je identifikace slabých míst v systému přepravy nebezpečných věcí leteckou dopravou v AČR a jejich odstranění s využitím vhodných opatření.

V teoretické části práce popisuji aktuální systém letecké přepravy nebezpečných věcí v Armádě České republiky z pohledu stěžejního normativu s označením Let-1-19. Dále definuji vliv mezinárodně platných a závazných norem v problematice na armádní systém a závěrem na specifický systém postupů v ozbrojených silách Spojených států amerických. Součástí teoretické části je případová studie z prostředí AČR ve vztahu k praktickým postupům při letecké přepravě nebezpečných věcí.

V praktické části práce navrhuji soubor změn funkční struktury personálního obsazení důležitých pozic pro zabezpečení plnění úkolů AČR v souladu s platnými předpisy. Za účelem optimalizace odbornosti vojenské dopravy jako takové zvažuji několik možných způsobů vhodného systému vzdělávání, výcviku osob a případné certifikace. V obsahu této části závěrečné práce navrhuji možné způsoby interakce mezi jednotlivými subjekty v rámci AČR z hlediska předávání zkušeností a zpětné vazby.

Závěrem diplomové práce provádím zhodnocení zjištěných poznatků a návrhů.

# 1 Vojenská letecká přeprava nebezpečných věcí

## 1.1 Let-1-19 Letecká přeprava nebezpečného zboží a zvláštních nákladů

V Armádě České republiky jsou veškeré letecké přepravy nebezpečných věcí prováděny podle interního vojenského předpisu Let-1-19 *Letecká přeprava nebezpečného zboží a zvláštních nákladů*. Normativ byl uveden v platnost dne 9. ledna 2017. Předpis stanovuje, že letecká přeprava nebezpečných věcí v AČR musí být prováděna na základě [3, s. 4]:

- „*pravidel vydávaných mezinárodní organizací pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization – ICAO) ICAO Doc. 9284 - AN 905 Technické instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží letecky (Technical Instruction for Safe Transport of Dangerous Goods by Air),*
- *pravidel vydávaných mezinárodním sdružením leteckých dopravců (International Air Transport Association – IATA). Manuálu pro leteckou přepravu nebezpečného zboží IATA Dangerous Goods Regulations (DGR) s platností pro všechny letecké společnosti, odesílatele, příjemce a handlingové společnosti zabývající se přepravou nebezpečného zboží,*
- *Orange Book – doporučení Organizace spojených národů (OSN) pro přepravu nebezpečného zboží, vytvářené skupinou expertů při OSN.*“

Mimo přepravu nebezpečných věcí reguluje předpis rovněž režim zvláštních nákladů, jako například přepravu živých zvířat, lidských orgánů, cenných předmětů či jednotek se zbraněmi.

V článku 5 *Oprávnění pro leteckou přepravu nebezpečných věcí* [3, s. 5] jsou vymezeny povinnosti leteckého provozovatele – dopravce takto:

*„Letecký provozovatel – dopravce má povinnost zabezpečit výcvik svého personálu, který se na letecké přepravě (manipulaci) nebezpečného zboží bude podílet, a to v postupech k zajištění bezpečné manipulace s nebezpečným zbožím ve všech fázích letecké přepravy. Výcvik je nutno zajistit v rozsahu stanoveném v Technických instrukcích ICAO Doc. 9284-AN 905.“*

Dále v článku 9 *Dokumentace nebezpečného zboží* [3, s. 6] uvádí požadavek na kvalifikaci osoby, jež předkládá nebezpečné věci k přepravě na stanovených dokladech, tzv. Shippers Declaration for Dangerous Goods, a správnost uvedených údajů stvrzuje svým podpisem:

*„Žadatel o leteckou přepravu nebezpečného zboží musí poskytnout leteckému provozovateli – dopravci nejméně dva originály (nebo 1 originál a 1 kopii) Deklarace nebezpečného zboží (Shippers Declaration for Dangerous Goods), podle přílohy 2, nebo víceúčelový formulář pro přepravu nebezpečného zboží podle technických pokynů ICAO a předpisů IATA pro nebezpečné zboží 8.1 příloha D. Tento dokument musí podepsat kvalifikovaná osoba pro leteckou přepravu nebezpečného zboží, která je odpovídajícím způsobem vyškolená a má odpovídající pravomoci, a která potvrdí (prohlášením o bezpečnosti), že nebezpečné zboží je v souladu s technickými pokyny a předpisy ICAO a IATA nebo národními předpisy.“* Ukázka dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods je zobrazena v příloze A.

Za náležité informování kapitána letounu o charakteru nákladu s nebezpečnými věcmi na palubě je odpovědný zástupce odesílatele, jenž je držitelem certifikátu vydaného IATA DGR, kategorie 6 (viz tabulka 1). Informační povinnost je stanovena předpisem Let-1-19 v článku 9 [3, s. 7]:

*„Plánovací oddělení leteckého provozovatele – dopravce musí veliteli letadla před odletem letadla předat přesné, čitelně napsané nebo vytištěné informace o nebezpečném zboží, které bude nakládáno v Informacích pro velitele letadla (Notification to Captain – NOTOC), podle přílohy 4 a podle předpisu IATA nebezpečné zboží 9.5.1., příloha F.“*

Článek 11 zmiňovaného předpisu *Výcvik osob zapojených do letecké přepravy nebezpečného zboží* [3, s. 8] definuje povinnost leteckého provozovatele – dopravce zajistit náležitou kvalifikaci vlastního personálu dle předepsaných předpisů. V níže uvedené citaci se počítá s tím, že takovou osobou je pouze příslušník Odboru vojenské dopravy Agentury logistiky (dále jen OVD) nebo Centra podpory operací Velitelství pro operace (CPO), dříve Centra zabezpečení zahraničních operací a mimořádných stavů. Jak již bylo zmíněno v úvodu, toto ustanovení bohužel nereflektuje ostatní vojenské útvary, které rovněž odesílají zásilky s nebezpečným zbožím, a dochází zde k nedokonalosti systému.

*„Letecký provozovatel – dopravce a deklarant (OVD, CZZOaMS – nyní CPO, pozn. autora) musí zajistit řádné plánování a udržování počátečních a obnovovacích výcvikových programů všech osob, které jsou zapojeny do letecké přepravy nebezpečného zboží (v souladu s ICAO Technickými pokyny 1-4 a IATA Sekce 1.5 - Výcvikové požadavky).*

Citovaný vojenský předpis pojednává o způsobu eliminace rizik spojených s přepravou nebezpečného zboží v článku 12 *Řízení rizik a bezpečnost při letecké přepravě nebezpečného zboží* [3, s. 8]:

*„Každá osoba zapojená do letecké přepravy nebezpečného zboží, musí být schopná úměrně svým odpovědnostem rozpoznat a vyhodnotit možná rizika při letecké přepravě nebezpečného zboží.“*

*„Každá osoba zapojená do letecké přepravy nebezpečného zboží musí brát na zřetel bezpečnostní požadavky úměrně svým odpovědnostem. Počáteční a obnovovací programy výcviku musí zahrnovat bezpečnostní opatření (podle ICAO Technické pokyny 1-5 a IATA Předpisy pro nebezpečné zboží 1.6).“*

### **1.1.1 Vojenská doprava AČR**

Vojenská doprava, jako jedna z nepostradatelných odborností, resp. schopností AČR, je definována normativním výnosem MO č. 47/2014 *Vojenská doprava* ve znění rozkazu ministra obrany č. 47/2020 Věstníku [13]. V článku č. 3 zmiňovaného normativu jsou vymezeny hlavní oblasti vojenské dopravy [13, s. 2]:

- systemizace a vytváření organizačních struktur vojenské dopravy,
- způsoby, postupy a realizace zabezpečení přepravních požadavků,
- aplikace pro informační podporu vojenské dopravy,
- příprava určené dopravní infrastruktury České republiky pro případ krizového řízení a zabezpečení podpory hostitelskou zemí (Host Nation Support – HNS),
- standardizace vojenské dopravy a přepravních podmínek.

Úlohou vojenské dopravy je dle článku č. 4 normativu [13, s. 3] mimo jiné:

- zajištění vyškoleného a odborně způsobilého personálu.

Za účelem plnění úkolů jsou zřizovány dle čl. 7 [13, s. 3] následující stálé orgány vojenské dopravy:

- Sekce logistiky Ministerstva obrany,
- Agentura logistiky a její stálé orgány vojenské dopravy – odbor vojenské dopravy (dále jen OVD) a regionální střediska vojenské dopravy v Hradci Králové, Olomouci a Plzni (dále je RStVD),
- orgány vojenské dopravy vojenských útvarů a zařízení.

Dle bodu č. 2 stejného odstavce zmiňovaného normativu je Sekce logistiky MO definována jako koncepční a rozhodující instituce. Agentura logistiky se podílí na koncepci rozvoje a vytváření metodiky norem vojenské dopravy, komplexním procesem

vojenských přesunů a přeprav, plnění úkolů tzv. Národního dopravního koordinačního centra a přípravu dopravní infrastruktury. Orgány vojenské dopravy na taktickém stupni odpovídají za plánování, organizování a zabezpečení dopravních činností na nejnižší úrovni, přičemž je stanoveno, že pokud není vytvořeno u útvaru či zařízení systemizované místo stálého orgánu vojenské dopravy, vykonává tuto činnost osoba pověřená vedoucím organizačního celku.

## **1.2 IATA Dangerous Goods Regulations**

Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA je nevládní organizace sdružující světové letecké dopravce, jejichž podíl představuje cca 82% světové letecké dopravy [11]. V porovnání s ICAO se jedná o korporátní subjekt, hájící zájmy jejích členů a sjednocující společné postupy a standardy.

Každým rokem vydává IATA závaznou publikaci s názvem IATA DGR – *Dangerous Goods Regulations*, jejíž ustanovení jsou povinny dodržovat [1, s. 1,36]:

- všechny aerolinie a členové organizace IATA,
- všechny aerolinie, jež jsou vázány smlouvou IATA Multilateral Interline Traffic Agreement – Cargo,
- všichni odesílatelé a agenti předkládající zásilky s nebezpečnými věcmi leteckým dopravcům,
- dále všechny subjekty přepravující zásilky s nebezpečnými věcmi z, do a přes území státu, kde je letecký operátor, jenž je členem IATA, registrován.

Kromě výše zmíněného jsou uplatňována specifická ustanovení, tzv. státní variace či variace operátora, jež jsou zvláštní opatření daného státu či operátora, která bývají zpravidla přísnější oproti ustanovení v IATA DGR. Aktuálně je registrovaným členem asociace 296 aerolinií [2]. Z výše uvedeného vyplývá, že v dnešní době je prakticky nemožné nepostupovat podle společných pravidel stanovených v IATA DGR při přepravě jakékoliv zásilky s nebezpečnými věcmi.

### **1.2.1 Povinnosti odesílatele**

V praxi AČR se v roli odesílatele nacházejí útvary, jež zásilky s nebezpečnými věcmi odesílají, nebo útvary, které službu zabezpečují ve prospěch jiných vojenských útvarů. Ve všech případech v odstavci 2.1 musí odesílatel dle IATA DGR zajistit [1, s. 4]:

- všechny potřebné informace a znalosti svým zaměstnancům, podílejícím se na přepravě nebezpečných věcí dle svých funkčních povinností,

- že žádná zásilka neobsahuje látky nebo předměty, jež jsou pro leteckou přepravu zakázány dle sekce 2.1, resp. 4.2 IATA DGR (výčet identifikovaných nebezpečných věcí, substancí a látek, pozn. autora),
- správnou identifikaci, klasifikaci, balení, označení (symboly, slovní popis), dokumentaci a všeobecné podmínky pro odeslání zásilky dle IATA DGR,
- veškerý stanovený výcvik a kvalifikaci dle sekce 1.5 IATA DGR,
- správné zabalení materiálu se zaměřením na:
  - dodržení maximálního hmotnostního či objemového limitu na jednotlivé vnitřní balení,
  - vhodné obalové prostředky,
  - stanovené specifické požadavky definované v tzv. balicí instrukci dle jednotlivých UN kódů nebezpečných věcí,
  - vhodné typy a prostředky uzávěru jednotlivých obalů,
  - pravidla vzájemné slučitelnosti nebezpečných věcí, z důvodu možné reakce látek či substancí,
  - vhodné absorpční a výplňové materiály uvnitř jednotlivých balení.

### **1.2.2 Povinnosti operátora**

Obdobně jako na odesílatel musí i operátor (tj. dopravce, aerolinie) splňovat určitá pravidla IATA DGR [1, s. 5]. V případě přeprav v rámci činnosti AČR se nejedná pouze o požadavky na Vzdušné síly AČR, ale i na koaliční a soukromé dopravce, jejichž služby AČR využívá:

- procedury akceptace (přijetí) zásilky k letecké přepravě,
- skladování,
- nakládku,
- inspekci,
- poskytnutí patřičné informace včetně instrukcí pro krizové situace,
- hlášení mimořádných událostí (tzv. reporting),
- zaznamenávání stanovených informací,
- výcvik a kvalifikaci vlastního personálu.

### **1.2.3 Kvalifikační požadavky**

Veškeré stanovené předpisy a jejich ustanovení mohou být efektivně a bezpečně aplikovány pouze za předpokladu, že všechny osoby, podílející se na přepravě v rámci



svých funkčních povinností, znají a plně aplikují vyžadované procedury. Za tímto účelem stanovuje IATA DGR obsah a rozsah výukových programů a jejich následných udržovacích aktivit, a současně definuje kategorie personálu, korespondující s funkčním rozdělením dle specifického zaměření vykonávané činnosti.

Výcvik musí být prováděn v pravidelných intervalech a platnost dosaženého certifikátu trvá 2 roky. Následně musí být platnost certifikátu obnovena zdokonalovacím výcvikem a náležitým testem. Jak bylo zmíněno v úvodu, subjekty, jež poskytují služby v oblasti tohoto výcviku v České republice, musejí být řádně akreditovány Ministerstvem dopravy ČR, jakožto národní autoritou v této oblasti.

Lektoři akreditovaných kurzů musejí splňovat přísné požadavky na výběr a samotný výkon lektorské profese. Předpoklady pro výkon lektora jsou následující [14]:

- vynikající znalost práce s MS Office, obzvláště MS Power Point,
- zkušenost s prováděním prezentací a školení softwarovými nástroji přes internet,
- vynikající komunikační dovednosti,
- schopnost práce s vícenárodním publikem,
- přednášení na úrovni anglického jazyka úrovně ICAO Level 5, popř. dalších jazyků na úrovni ICAO Level 4-5,
- praxe minimálně 5 let v leteckém průmyslu v oblasti přeprav nebezpečných věcí,
- úplné vysokoškolské vzdělání,
- pětiletá zkušenost/praxe v provádění prezentací,
- držitel platného certifikátu IATA kat. 6,
- v některých případech dále držitel certifikátu Train the Trainers a další jiné požadavky, upřesněné národními dopravními autoritami, zastupujícími zájmy IATA v dané zemi.

Výcvik dle standardů IATA DGR musí obsahovat následující obecné body, aby mohl být národní autoritou uznán a obsáhl nezbytnější základ:

- obecné povědomí o problematice – společný znalostní základ pro všechny profese,
- funkčně zaměřený obsah – detailní profilace dle zastávaného funkčního zaměření osob,
- bezpečnostní výcvik – znalostní báze postupů k eliminaci rizika plynoucí z vlastností nebezpečných věcí.

Níže je uvedena tabulka, jež definuje minimální požadavky na výcvik podle funkčních náplní (pracovních pozic/kategorií) osob, podílejících se na přepravě nebezpečných věcí podle IATA DGR [1, s. 7]:

Tabulka 1. 1 Minimální požadavky na výcvik

| Minimální obsah výcviku                 | Odesílatelé a balíči |   | Spedice |   |   |   | Dopravce a pozemní personál handlingu |   |   |    |    | Bezpečnostní pracovníci |  |
|---|----------------------|---|---------|---|---|---|---------------------------------------|---|---|----|----|-------------------------|--|
|   | Kategorie výcviku    |   |         |   |   |   |                                       |   |   |    |    |                         |  |
|   | 1                    | 2 | 3       | 4 | 5 | 6 | 7                                     | 8 | 9 | 10 | 11 | 12                      |  |
| Obecná filozofie                        | X                    | X | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |
| Limity                                  | X                    |   | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |
| Obecné požadavky na odesílatele         | X                    |   | X       |   |   | X |                                       |   |   |    |    |                         |  |
| Klasifikace                             | X                    | X | X       |   |   | X |                                       |   |   |    |    | X                       |  |
| Seznam nebezpečných věcí                | X                    | X | X       |   |   | X |                                       |   |   | X  |    |                         |  |
| Obecné požadavky na balení              | X                    | X | X       |   |   | X |                                       |   |   |    |    |                         |  |
| Balící instrukce                        | X                    | X | X       |   |   | X |                                       |   |   |    |    |                         |  |
| Popisování a značení                    | X                    | X | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |
| Deklarace odesílatele a další dokumenty | X                    |   | X       | X |   | X | X                                     |   |   |    |    |                         |  |
| Přijímací procedury                     |                      |   |         |   |   | X |                                       |   |   |    |    |                         |  |
| Rozpoznání nedeklarovaných NV           | X                    | X | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |
| Skladování, nakládka                    |                      |   |         |   | X | X |                                       | X |   | X  |    |                         |  |
| Informace pro kapitána letounu          |                      |   |         |   |   | X |                                       | X |   | X  |    |                         |  |
| Ustanovení pro posádku a cestující      | X                    | X | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |
| Nouzové postupy                         | X                    | X | X       | X | X | X | X                                     | X | X | X  | X  | X                       |  |

Zdroj: [1, s. 9]

Jednotlivé kategorie výcviku jsou znázorněny v tabulce čísly 1-12 a představují specifický druh výcviku pro dílčí odbornosti:

- 1 - Odesílatelé a všechny osoby vystupující v roli odesílatele zásilek nebezpečných věcí, včetně zástupců dopravce v roli odesílatele či osob, připravujících tzv. Company Materials (COMAT), což je specifický druh materiálu pro potřeby samotného dopravce, např. náhradní díly letounů, příslušenství a další provozní materiál.

- 2 - Osoby odpovědné za balení materiálu (baliči).
- 3 - Personál spedice odpovědný za přípravu zásilek.
- 4 - Personál spedice odpovědný za přípravu zásilek a pošty, jiné než nebezpečných věcí.
- 5 - Personál spedice odpovědný za manipulaci (handling), skladování, nakládku zásilek nebo pošty.
- 6 - Zástupci dopravce a handlingových agentur přijímajících nebezpečné věci k přepravě.
- 7 - Zástupci dopravce a handlingových agentur přijímajících zásilky k přepravě jiné než nebezpečné věci.
- 8 - Zástupci dopravce a personál handlingových agentur podílejících se na manipulaci (handlingu), skladování a nakládce zásilek, pošty a osobních zavazadel.
- 9 - Personál handlingu osobní přepravy.
- 10 - Letecký palubní personál, vedoucí nakládky (loadmaster), plánovači nakládky, personál řízení letových operací/letečtí dispečeri.
- 11 - Palubní personál (jiný, než letecký).
- 12 - Pracovníci bezpečnosti podílející se na prohlídkách cestujících a posádek, jejich zavazadel, nákladu či pošty. Např. pracovníci bezpečnostních prohlídek, jejich vedoucí či personál zabezpečující implementaci bezpečnostních procedur.

### **1.3 Technická instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží letecky ICAO**

Mezinárodní organizace pro civilní letectví – ICAO – stanovuje z úrovně Organizace spojených národů standardy pro všechny členské státy OSN v oblasti letecké přepravy nebezpečných věcí. Dává státům legální nástroje prostřednictvím společných nařízení, které jsou jednotlivými státy adaptovány do vlastních národních předpisů, a současně jsou z úrovně těchto států vyžadovány a kontrolovány. Za tímto účelem zřizují státy zvláštní instituce, v ČR se jedná o Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL). Státní autority uplatňují cestou ICAO, mimo jiné, národní omezení a specifické podmínky přepravy nebezpečných věcí z, do a přes vlastní území, tzv. státní variace, a současně kontrolují plnění podmínek poskytovateli výcviku v problematice.

Rozdíl mezi organizacemi IATA a ICAO ve vztahu k přepravám nebezpečných věcí spočívá ve statutu samotné organizace. ICAO je organizací vlád států pod hlavičkou OSN, kdežto IATA je organizace leteckých dopravců, de facto korporátní, a musí

respektovat předpisy ICAO a daných států. Nicméně mezi oběma organizacemi, sídlícími v kanadském Montrealu, panuje úzká spolupráce.

Z předpisu ICAO Doc. 9284 AN 905 *Technická instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží letecky* vychází výše zmíněná ustanovení IATA DGR, která jsou formálně a obsahově téměř totožná, ale v mnoha případech přísnější. V textu IATA DGR jsou obsaženy všechny požadavky Technické instrukce, doplněny o nejnovější poznatky z industriálního, vědeckého a praktického (uživatelského) prostředí. V textu IATA DGR jsou tato dodatečná ustanovení označena zvláštní značkou. Pro další účely diplomové práce autor dále vychází pouze z IATA DGR právě z důvodu praktického zaměření IATA DGR ve vztahu odesílateli.

Organizace ICAO poskytuje odborné kurzy v problematice jako IATA, ovšem se zaměřením na služby pro státní instituce [10]. Nabídka kurzů dle IATA je popsána v dalších kapitolách. Tímto způsobem pomáhá ICAO vládám států zajistit odborné znalosti k řízení procesů v problematice. Vzdělávání probíhá v souladu s Annex 18 *Konvence o mezinárodním civilním letectví (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)*, resp. Doc. 9284 AN 905 *Technická instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží letecky (dále jen Technická instrukce)*. Osnovy kurzu vychází z dokumentů ICAO, resp. z Technické instrukce.

Program je cílen primárně na inspektory v oblasti letecké přepravy nebezpečných věcí, odpovědných za bezpečnost. Obecně je kurz přínosný pro všechny osoby, jež pracují v oblasti, kde jsou uplatňovány požadavky z Technické instrukce. Po úspěšném absolvování kurzu obdrží student certifikát vydávaný ICAO. Kurzy jsou rozděleny do dvou částí, uvedených níže.

První část kurzu nabízí obecnou informaci o obsahu Technické instrukce (tzv. Understanding the Technical Instructions) za účelem získání dovedností a znalostí při práci s tímto dokumentem. Cílem kurzu je poskytnout informace státním zaměstnancům, jejichž náplní práce je dohled, administrace a kontrola, zda jsou letecké zásilky správně připravovány k přepravě, zda probíhá manipulace, skladování a samotná přeprava v souladu s Technickými instrukcemi. Doba trvání kurzu je pět dnů. Kurz je zaměřen konkrétně na funkce:

- vládní inspektor,
- ředitel a manažer operací,
- vedoucí letištních operací,

- manažer cargo operací a přední vedoucí,
- příjemce zásilek nebezpečných věcí (Acceptance),
- cargo agentury/agenty,
- odesílatel,
- osoby odpovědné za balení (Packers),
- spedice,
- operátor a manipulát pozemních operací,
- personál bezpečnosti.

Druhá část kurzu (Dangerous Goods State Employees) poskytuje studentům seznámení s ustanoveními Annex 18 *Konvence o mezinárodním civilním letectví (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)*, resp. příčleněná ustanovení Annex 6 (*Operation of Aircraft*) a Annex 19 (*Safety Management*). Cílem je vytvořit u studentů předpoklady pro vyhodnocování programů přepravy nebezpečných věcí jednotlivých leteckých společností a k výkonu funkce inspektora a vyšetřovatele případných incidentů odesílatelů, leteckých společností či dalších subjektů zapojených do letecké přepravy nebezpečných věcí. Kurz je prováděn v délce trvání deseti dnů a zaměřuje se konkrétně na oblasti:

- ustanovení a managementu dohledového programu,
- vyhodnocování výcvikového programu operátorů,
- vyhodnocování dílčí dokumentace a manuálů leteckých operátorů,
- výkon inspekce u leteckých operátorů a odesílatelů nebezpečných věcí,
- výkon vyšetřování nastalých mimořádných událostí.

#### **1.4 Vzdělání a výcvik příslušníků AČR v problematice**

Vzděláváním a komplexním výcvikem na celoresortní úrovni Ministerstva obrany je pověřena Univerzita obrany v Brně a Velitelství výcviku – vojenská akademie Vyškov. Univerzita obrany nabízí studium primárně pro budoucí důstojníky AČR v různých odbornostech, ať již ve velitelském (manažerském) směru či odborně zaměřeném, např. ženijní a chemické vojsko, služby logistiky apod. Vojenská akademie ve Vyškově se zaměřuje převážně na praktické kurzy a praktický výcvik určitých odborností dle jejich konkrétního zaměření, a dále na různé druhy kariérových kurzů.

### **1.4.1 Univerzita obrany Brno**

Vojenská vysoká škola – Univerzita obrany v Brně – (dále jen UNOB) má aktuálně schválenou studijní akreditaci pro pětileté magisterské studium na fakultě Vojenského leadershipu ve specializaci Vojenská doprava [4]. Avšak akreditace bude účinná nejdříve v roce 2024. Podle obecného profilu specializace by měl být absolvent schopen zajišťovat vojenskou přepravu vojsk a techniky v boji i v míru, využívat softwarové nástroje k organizaci přesunů jednotek na území ČR a v zahraničních operacích. Dále by měl absolvent zvládat organizaci bezpečného uložení nákladu a efektivní využívání přepravních kapacit. Po ukončení studia je absolvent předurčen k působení u dopravních jednotek či v koordinačních skupinách řízení přesunů.

V rámci mnoha odborných předmětů z oblasti vojenské dopravy jsou součástí posledního ročníku studia dle nové akreditace dva specializované bloky s názvem Zajištění vojenských přeprav a přesunů – činnost vojenského dopravního úřadu a Přeprava nebezpečného, nadměrného a nadrozměrného nákladu [5]. Oba bloky trvají v délce čtrnácti týdnů studia.

Od roku 2014, kdy studium ukončili poslední studenti s vojenskou odborností vojenská doprava, nebyla tato studijní specializace aktivní, a tudíž v AČR nepřibývá odborníků v oblasti vojenské dopravy, pokud se jimi nestanou na základě změny personálního určení a nenastoupí službu u vojenských útvarů v dané odbornosti. Absolventi s odborností vojenské dopravy tak budou ukončovat studium a přicházet do praxe nejdříve pět let po aktivaci akreditace v roce 2024. Po této době však bude následovat několikileté období získávání praxe a svou činností začnou ovlivňovat systém nejdříve v roce 2030. Toto meziobdobí bez absolventů Univerzity obrany není v žádném případě výhodné pro reálnou praxi a stav AČR v problematice. Dalším faktorem pro úspěšné a efektivní studium je rovněž dostupnost adekvátně znalých pedagogů – odborníků v dané problematice, což se může jevit, byť i s výhledem do roku 2024, jako značný problém. Výše zmíněný fakt je rovněž důležitým východiskem pro návrhovou část diplomové práce a vychází z konzultace s příslušníkem Univerzity obrany.

### **1.4.2 Velitelství výcviku – Vojenská akademie Vyškov**

Velitelství výcviku – Vojenská akademie Vyškov (dále jen VeV-VA) zastává v AČR roli školicího a výcvikového garanta na celoarmádní úrovni, a to v případě odborných a kariérních kurzů vojáků z povolání či občanských zaměstnanců resortu, kteří již v AČR slouží či se na službu v AČR připravují (např. základní vojenský výcvik,

aplikační kurzy pro studenty Univerzity obrany či odborné kurzy daných specializací v AČR).

Pokud bychom akceptovali předpoklad, že vzdělání osob, podílejících se na řídicích, organizačních, plánovacích či certifikačních činnostech v rámci přeprav nebezpečných věcí, by zabezpečovala v základu Univerzita obrany, resp. civilní akreditované subjekty, praktický výcvik základních funkcí (skladování, manipulace/handling, příprava aj.), by měl být logicky zabezpečován právě cestou VeV-VA. Předpoklad vychází z rolí obou institucí, jak UNOB, tak VeV-VA, kde první zmiňovaná se specializuje na vzdělání důstojníků, druhá pak převážně na vzdělání a výcvik příslušníků poddůstojnického sboru a základních funkcí (např. řidič, kuchař atd.).

V současné době VeV-VA zajišťuje kurzy v problematice silniční přepravy nebezpečných věcí dle ADR, nikoliv však v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí.

## **1.5 Outsourcing služeb**

Z důvodu absence autorizované autority v rámci Ministerstva obrany ČR jsou služby týkající se školení a certifikace v rámci letecké přepravy nebezpečných věcí dle IATA DGR pořizovány z civilního sektoru. Specializovaným školicím centrem je např. Czech Aviation Training Centre v Praze – Ruzyni. Společnost je akreditována pro provádění výcviku letového i neletového personálu dle ICAO v problematice letecké přepravy nebezpečného zboží. Součástí výcviku je rovněž závěrečný test a v případě úspěchu posluchače i udělení certifikátu. V současné době je spolupráce AČR a CATC postavena na úroveň komerčního vztahu, kdy AČR kontrahuje službu pro určené jednotlivce dle aktuálních potřeb vojenských útvarů. Nicméně se domnívám, že vyčlenění finančních prostředků ve prospěch velitelství druhů sil AČR, které podle určitého klíče vysílají do kurzů své zástupce z jednotek, a to bez podrobnějšího nastavení systému, není ani efektivní, účelné ani hospodárné.

Níže je uveden výčet specializovaných kurzů, jež vycházejí z klasifikace v tabulce 1.1 [6]:

- Přeprava nebezpečného zboží IATA kat. 3 - počáteční, prezenční.
  - Kurz je určen pro přepravní a provozní zaměstnance agentur mezinárodní letecké přepravy zboží, zaměstnance prodeje a marketingu cargo agentur, zaměstnance prodeje, provozu, rezervací a příjmu zboží leteckých a handlingových společností, zaměstnance zasilatelských oddělení výrobců,

velkoobchodníků, dovozců a vývozců, dovozce a vývozce nebezpečného zboží, odesilatele nebezpečného zboží či zájemce pro práci v problematice.

- Obsahem kurzu jsou předpisy IATA pro přepravu nebezpečného zboží, obecná filozofie a požadavky na odesilatele, omezení, klasifikace, seznam nebezpečného zboží, požadavky na balení, dokumentace, značení obalů a opatření nálepkami nebezpečného zboží, nouzové postupy, rozpoznání nedeklarovaného zboží a opatření pro posádku a cestující.
- Cílem kurzu je seznámení se s problematikou letecké přepravy nebezpečného zboží dle předpisu IATA DGR a jeho správná aplikace, odpovědnost zasílatelů, agentů a leteckých společností při přepravě nebezpečného zboží a správné určení a klasifikace nebezpečného zboží, nabytí znalostí balení a označování carga, osvojení vyplňování a kontroly dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods a leteckého nákladního listu (Airway Bill) a v neposlední řadě zvládnutí problematiky doručování zásilek s nebezpečným zbožím leteckým společností.
- V nabídce společnosti je rovněž opakovací kurz pro obdobnou problematiku.
- CATC/ICAO kurz přepravy živých zvířat – základní.
  - Kurz je určen provozním a přepravním zaměstnancům agentur mezinárodní letecké přepravy živých zvířat. Kurz je vyučován dle předpisu IATA LAR (Live Animals Regulations).
  - Obsahem kurzu je aplikace předpisů IATA LAR, vládní nařízení, pravidla přepravce, přeprava domácího zvířete v kabině cestujících, rezervace a předjednaná opatření, chování zvířat, klasifikace zvířat, CITES chráněné druhy, dokumentace, požadavky na kontejnery, značení obalů opatření nálepkami nebezpečné zboží, postupy zacházení se živými zvířaty, úmluva o mezinárodním obchodu s ohroženými druhy divoké fauny a flory.
  - Cílem kurzu je zlepšení kvality zacházení se živými zvířaty při jejich přepravě, seznámení s manipulací a leteckou přepravou živých zvířat v cargo prostoru a v kabině cestujících a správná aplikace předpisů.
  - Využití v AČR je relevantní např. v případě přepravy služebních vojenských psů do zahraničních operací.
- IATA CARGO Introductory – prezenční.



- Obsahem kurzu jsou předpisy ICAO, IATA, FIATA, problematika cargo agentur, spedicí a agentů, světový zeměpis, IATA 3-písmenné kódy, časová pásma, kalkulace časů přepravy, ABC Air Cargo Guide, OAG Air Cargo Guide, omezení pro volně ložené zboží, přepravní jednotky ULD (dále jen Unit Load Device), handlingové vybavení, cargo terminál, přijímání carga k přepravě, knihovací postupy pro cargo, sazby a poplatky, použití TACT (The Air Cargo Tariff) a nákladní list a jeho vyplňování, opatřování carga nálepkami.
- Cílem kurzu je zvládnutí kompletní přípravy zboží k letecké přepravě, schopnost vypočítat správné sazby a poplatky za běžné a zvláštní cargo, schopnost poskytovat správné a přesné informace klientům a osvojení přípravy nákladních listů dle IATA.
- CATC/ICAO základní kurz přepravy nebezpečného zboží (4, 5, 7-12) - počáteční.
  - Obsahem kurzu jsou předpisy IATA pro přepravu nebezpečného zboží, definice nebezpečného zboží, klasifikace a seznam nebezpečných věcí, omezení pro přepravu, požadavky na balení, značení obalů a opatřování nálepkami nebezpečného zboží, dále skladování, nakládka a manipulace s nebezpečným zbožím, předepsaná dokumentace, rozpoznání nedeklarovaného zboží, radioaktivní materiály, nouzové postupy při situaci nebo události způsobené nebezpečným zbožím.
  - Cílem kurzu je seznámení se s leteckou přepravou nebezpečného zboží dle předpisu IATA DGR, získání znalosti ke správnému zabalení a označení zboží, a schopnost řešit nouzové postupy při událostech s nebezpečným zbožím.
  - Společnost nabízí rovněž obdobný opakovací kurz s touto problematikou.
- CATC/ICAO kurz přepravy nebezpečného zboží (1, 2, 3, 6) - počáteční.
  - Obsahem kurzu je obecná filozofie a požadavky na zasilatele, omezení přepravy nebezpečných zboží, klasifikace nebezpečných věcí, požadavky na balení a dokumentaci, značení obalů a opatření nálepkami nebezpečného zboží, radioaktivní materiály, nouzové postupy, postupy pro příjem, informace pro kapitána (NOTOC), postupy pro skladování a nakládání, rozpoznání nedeklarovaného zboží, opatření pro cestující a posádku.
  - Cílem kurzu je seznámení se s leteckou přepravou nebezpečného zboží dle předpisu IATA DGR, odpovědnost zasilatelů, agentů a leteckých společností, znalost správné klasifikace nebezpečného zboží, zvládnutí vyplňování a kontrola

dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods a leteckého nákladního listu, znalost způsobu doručování zásilek s nebezpečným zbožím leteckým společností.

- Společnost i v tomto případě nabízí opakovací kurz ve zmíněných kategoriích.

## **2 Metody řešení problémů přepravy nebezpečných věcí**

Jako další teoretické východisko pro návrhovou část diplomové práce byly zvoleny volně dostupné materiály ozbrojených sil Spojených států amerických týkající se problematiky. Ozbrojené síly USA jsou jednoznačně nejoperativnější ozbrojenou silou světa. Maximálním zapojením mohutného zbrojního průmyslu, bohatým rozpočtem resortu ministerstva obrany USA (718,349 mld. USD pro r. 2019 [7]), rozsáhlou spoluprací mezi vojenským a civilním sektorem, technologickou vyspělostí a stálým strategickým rozmístěním sil ve světě jsou Spojené státy americké schopny dopravit početné jednotky a materiál téměř kdekoli na světě v krátkém čase.

### **2.1 Defense Transportation Regulation**

Za velení a řízení dopravních sil USA odpovídá United States Transportation Command (dále jen USTRANSCOM) s centrálním sídlem Scott Air Force Base. Zabezpečuje přepravu osob a materiálu pro deset různých velitelství rozmístěných po celém světě, dále pro služby vojska, obranné agentury a další vládní organizace. V organizační struktuře jsou USTRANSCOM podřízena tři velitelství pro pozemní, námořní a vzdušnou přepravu (Surface Deployment and Distribution Command, Military Sealift Command, Air Mobility Command). Společně s komerčními partnery disponuje 1203 kusy letounů různých typů a 379 transportními plavidly [12]. Pro řízení postupů takovéto rozměrné síly stanovuje USTRANSCOM pravidla pro přepravu nebezpečných věcí všemi druhy dopravy, ve vojenských i komerčních prostředcích, v dokumentu Defense Transportation Regulation (dále jen DTR), jež obsahuje části pro přepravu osob a nákladu, transportních sil (tzv. Mobility), přepravu osobních věcí, celního řízení, intermodálních přeprav a přeprav tělesných ostatků. Pro účely diplomové práce je klíčová část, týkající se přepravy nákladu, resp. přepravy nebezpečných věcí – DTR *Cargo Movement (Part II), Chapter 204 Hazardous Material*.

DTR *Cargo Movement (Part II), Chapter 204 Hazardous Material* [9] je hlavním vojenským předpisem pro přepravy nebezpečného zboží, z nějž vycházejí ostatní podřízené předpisy. Vojenská letecká přeprava nebezpečných věcí je však v předpisu řešena pouze okrajově s odkazem na letecký předpis Air Force Manual 24-204, resp. 24-604.

## 2.2 Air Force Manual

Letecký předpis Air Force Manual 24-604 *Preparing Hazardous Materials for Military Air Shipments* (dále jen AFMAN 24-604), dříve 24-204, je závazným dokumentem pro přípravu a provádění vojenských leteckých zásilek nebezpečných věcí. Předpis uplatňuje mezinárodní pravidla ICAO a IATA, a dále národní (federální) a resortní (DoT, DoD) normativy USA. Ustanovení jsou povinná pro více druhů sil. V americké armádě je zaveden pod označením TM 38-250, v námořnictvu NAVSUP PUB 505, v námořní pěchotě MCO P4030.19J a v Defense Logistics Agency DLAI 4145.3. Všechny subjekty (civilní, národní i koaliční) jsou povinny dodržovat ustanovení AFMAN 24-604 při přípravě a přepravě nebezpečného nákladu letouny v podřízenosti DoD.

Pro praktickou část diplomové práce je důležité zmínit některá ustanovení z odstavce 1.2 předpisu AFMAN 24-604, tj. vymezení rolí a zodpovědnosti důležitých osob a subjektů [8, s. 7]:

**Velitelé všech dotčených vojenských a civilních subjektů** jsou podle odstavce 1.2.6. povinni zabezpečit adekvátní výcvik všem zainteresovaným osobám v procesu letecké přepravy nebezpečných věcí ve své podřízenosti, a to dle ustanovení odstavce 1.3 a přílohy 25 předpisu AFMAN 24-604. Dále jsou povinni určit (autorizovat) osoby připravující materiál k přepravě, jež současně odpovídají za certifikaci zboží (tzv. Preparers – certifying personnel) na formuláři Shippers Declaration for Dangerous Goods. Autorizace musí reflektovat míru jejich autority a adekvátní stupeň kvalifikace dle přílohy 25 předpisu.

**Personál leteckého terminálu (letecké základny)** - autorizovaný personál leteckého terminálu či letiště (pozn. autora – v originálním anglickém textu jako „air terminal/base operations personnel“) je povinen upozornit/informovat velitele letounu či jeho zástupce o veškerém nebezpečném nákladu, jež má být naložen do letounu k přepravě. Informace musí být podána písemnou formou. V případě, že letecký terminál či letiště (např. v polních podmínkách) nedisponuje takovým autorizovaným personálem, je oznamovací povinnost přenesena na velitele žádající jednotky – odesílatele (pozn. dle IATA DGR je k takové činnosti oprávněna pouze osoba s platným certifikátem IATA DGR kategorie 6 a dokument je označován jako NOTOC). Informace kapitánovi letounu musí splňovat požadavky přílohy číslo 21 předpisu AFMAN 24-604.

**Personál odpovědný za balení nebezpečného nákladu (baliči, Packers)** - jsou povinni dodržovat ustanovení leteckého předpisu AFMAN 24-604, nejsou však oprávněni podepisovat – certifikovat – dokumenty nebezpečného zboží (Shippers Declaration for Dangerous Goods).

**Osoby odpovědné za přípravu nebezpečného nákladu k letecké přepravě** (pozn. v angličtině tzv. Preparers) - jsou osoby autorizované k certifikaci nebezpečného nákladu, resp. jeho řádné klasifikaci, popisu, balení, označení a štítkování a celkové připravenosti k letecké přepravě dle AFMAN 24-604. Ve skupině těchto osob – osob odpovědných za certifikaci (z anglického certifying personnel) - jsou zahrnuti i tzv. techničtí specialisté (z anglického Technical Specialist). Funkce technického specialisty je definována v předpisu DTR *Cargo Movement (Part II), Chapter 204 Hazardous Material*, v odst. D, písm. c. [9, s. 8] takto: technický specialista je osoba školená a kvalifikovaná k certifikaci specifického nebezpečného nákladu k přepravě určeným druhem dopravy. Techničtí specialisté se zaměřují na užší skupinu nebezpečných věcí, např. pouze na zdravotnický materiál, radioaktivní látky, výbušniny apod.

**Pracovníci manipulace (handlingu)** - zabezpečují veškeré pozemní operace za účelem přesunů baleného zboží v určeném prostoru. Neprovádí a neodpovídají za balení, inspekci a certifikaci zboží. Jedná se o pracovníky skladišť, nakládací a vykládací skupiny, osoby odpovědné za kompletaci palet a unifikovaných manipulačních jednotek a jiných obdobných činností. Lze je označit za personál neodpovídající za certifikaci nebezpečných věcí k přepravě (z anglického non-certifying personnel).

**Inspektoři přepravy nebezpečného materiálu** – úkolem inspektora je provádět kontrolu veškerého nebezpečného zboží s důrazem na řádné zabalení a vyplnění dokumentace v souladu s předepsanými pravidly. Postupují v souladu s přílohou číslo 28 *Inspection Procedures* předpisu AFMAN 24-604. Představují autoritu, jež ve finální fázi přípravy nebezpečného zboží k přepravě, zaručuje stav, kdy se do systému nedostane žádný nepovolený náklad či poškozené, nesprávně zabalené, označené a jiným způsobem nevhodné zásilky. Za tímto účelem vytváří a zodpovídají za standardizované postupy na konkrétním leteckém terminálu či letišti.

**Letečtí plánovači (včetně plánovačů nákladky)** - jsou povinni plánovat leteckou přepravu a nákladu tak, aby skutečnost korespondovala s předepsanými limity, vzájemnou snášenlivostí jednotlivých nebezpečných věcí, popř. stanovenými vzdálenostmi mezi látkami a předměty na palubě letounu, společnou přepravou osob a materiálu atd. Výstupy jejich práce – plány – jsou následně realizovány.

**Minimální požadavky na výcvik personálu** – dle předpisu AFMAN 24-604 [8, s. 9] jsou velitelé, jež mají v podřízenosti osoby podílející se jakoukoliv měrou na systému letecké přepravy nebezpečných věcí, za povinnost vyslat tyto osoby do příslušných kurzů a udržovat jejich platnou kvalifikaci a výcvik. Nároky na jednotlivé funkce jsou definovány v příloze číslo 25 předpisu AFMAN 24-604 [8, s. 487]. Níže je uveden výčet oblastí společného výcviku pro všechny osoby:

- informace o všeobecném povědomí specifik letecké přepravy nebezpečných věcí,
- procedury pro nenadálé situace,
- specifická problematika závislá dle konkrétního funkčního zařazení jednotlivců,
- bezpečnostní ustanovení.

**Příloha 25 Počáteční a obnovovací výcvik v letecké přepravě nebezpečného materiálu** – ve této příloze [8, s. 487] jsou upřesněny požadavky na výcvik a kvalifikaci osob podílejících se na letecké přepravě nebezpečného nákladu v ozbrojených silách USA. Dále je v příloze uveden výčet institucí, které poskytují potřebný výcvik s poznámkou, že mimo resortní organizace lze využít taktéž komerčních služeb, poskytujících výcvik ve stejném rozsahu a certifikaci. Předpis rozlišuje dvě hlavní skupiny založené na autorizaci k certifikování nebezpečných věcí, resp. čtyři funkční podskupiny osob, do nichž velitelé osoby předurčují (pátou speciální skupinou jsou inspektoři). Funkční podskupiny reflektují specializovaný obsah výcviku, navazující na výcvik základní – společný. Rozdělení do skupin je znázorněno v tabulce č. 2.1:

Tabulka 2. 1 Funkční rozdělení osob

| <b>Osoby neoprávněné k certifikaci</b> | <b>Osoby oprávněné k certifikaci</b>          |
|--|---|
| Manipulanti (Handlers)                 | Osoby odpovědné za přípravu (Preparers)       |
| Baliči (Packers)                       | Techničtí specialisté (Technical Specialists) |
| Inspektoři (Inspectors)                |   |

Zdroj: [vlastní zpracování]

#### **Osoby neoprávněné k certifikaci**

- Manipulanti se zásilkami nebezpečného zboží – jsou povinni absolvovat základní seznamovací kurz nebezpečného zboží, všeobecné povědomí (z anglického awareness), nároky na způsoby komunikace. Výše zmíněné obsahuje klasifikaci

nebezpečných věcí, značení a popisování, štítkování, dokumentace, vzájemnou snášenlivost nebezpečných věcí a bezpečnost (včetně informace k reakcím na nenadálé situace). Součástí výcviku je rovněž specifická část manuálních činností pro danou vykonávanou funkci a zvláštní požadavky na jednotlivce.

- Baliči (Packers) - jsou povinni absolvovat stejný kurz jako manipulanti, ovšem s rozdílem nastavby balicích postupů pro konkrétní druhy nebezpečných věcí dle platných balicích instrukcí. Úzce spolupracují s osobami odpovědnými za přípravu (s tzv. preparers). Zásilky balí do fáze, kdy je obal stále otevřený a přístupný ke kontrole certifikující osobou.
- Podle přílohy 25 předpisu AFMAN 24-604 jsou do skupiny necertifikujících osob zařazeni taktéž inspektoři přepravy nebezpečných věcí. Podstupují stejný výcvik jako manipulanti, s důrazem na znalost specifik komerčních a vojenských přeprav, resp. jejich patřičné přepravní doklady. Rovněž musí podstoupit výcvik k osvojení znalostí v oblasti balicích instrukcí pro dané nebezpečné věci.

### **Osoby oprávněné k certifikaci**

- Osoby odpovědné za přípravu zásilek s nebezpečným zbožím (tzv. Prepapers) jsou autorizováni na základě absolvovaného výcviku ke kompletní a podepisování dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods. Tato činnost představuje hlavní náplň jejich práce. Jsou povinni podstupovat počáteční a opakovací kurzy v předepsaných intervalech dvou let pro přepravy všech druhů nebezpečných věcí. Pro přepravu zdravotnického materiálu, konkrétně biomedicínského zboží a odpadů ze zdravotnictví, jsou vyčleněny zvláštní kurzy specializovaných výcvikových institucí.
- Techničtí specialisté jsou oprávněni certifikovat některé druhy nebezpečného zboží a podepisovat doklady pouze po splnění kvalifikačních předpokladů kurzů určených pro dané druhy těchto nebezpečných věcí. K certifikační činnosti jsou veliteli určováni techničtí specialisté po splnění výcviku v oblastech:
  - Balení a přípravy zboží – výcvik (zkušenosti) může být získán vlastní činností během služby jako osoba odpovědná za přípravu (Preparer) či od jiné kvalifikované osoby vlastní jednotky.
  - Certifikace, štítkování, označování a další manuální činnosti spojené s přípravou specifického druhu nebezpečných věcí, s nimiž daná jednotka operuje. Výcvik je

prováděn jinou kvalifikovanou osobou odpovědnou za odbornou přípravu zásilek, jež je popsána v odstavci výše.

- Poskytování potřebné přepravní dokumentace.

**Bezpečnostní školení** – každý zaměstnanec rovněž musí absolvovat bezpečnostní školení v souladu s federálním předpisem 49 CFR Sekce 172.704.

**Frekvence výcviku** a následné certifikace je totožná, jako dle IATA DGR, a to v intervalu 24 měsíců. Výjimkou jsou pouze případy, kdy je velitel součástí ozbrojených sil USA oprávněn prodloužit termín opakování výcviku o 60 dnů. Jedná se například o situace, kdy je osoba nasazena pro plnění operačních úkolů, a není možné v dané situaci výcvik absolvovat v řádném termínu.

### **2.2.1 Inspekce zásilek s nebezpečným zbožím**

Příloha 28 *Inspection Procedures* předpisu AFMAN 24-604 [8, s. 525] stanovuje požadavky a postupy na provádění inspekce zásilek s nebezpečným zbožím, jež provádějí určené osoby – inspektoři – jejichž funkce byla popsána výše v odstavci 3.6.2. Obecně mají inspektoři za úkol provádět kontrolu zásilek tak, aby se žádný náklad, jež není připraven k odeslání dle předepsaných pravidel, nedostal do systému nákladní přepravy. Obsahem inspekce je kontrola jak vnitřního obsahu balení, tak samotný vnější obal včetně dokumentace a značení. Úkolem inspektora je po kontrole navracet obal do původního stavu.

**Inspektoři odesílajícího vojenského útvaru/zařízení** – mají za úkol zajistit vhodný systém kontroly kvality balení, značení, štítkování a certifikace nebezpečného zboží. Systém musí zahrnovat kontrolu:

- správného balení a fyzické kondice přepravovaného materiálu,
- případné otevření vnějšího obalu, je-li důvodné podezření, že vnitřní obal nebo zboží je poškozeno, či vnější označení obalu neodpovídá požadavkům pro přepravu konkrétního nebezpečného zboží,
- zůstatku pohonných hmot u vozidel, které obsahují palivovou nádrž na hořlavá paliva,
- správnosti a vyplnění průvodní dokumentace, zejména Shippers Declaration for Dangerous Goods,
- platnosti revize či jiné zkoušky tlakových nádob dle předepsaných stanov.



**Inspektoři jiní než odesílajícího vojenského útvaru/zařízení** – letecký terminál či letiště musí disponovat systémem obdobné kontroly k provádění inspekce zásilek, jež mají být přepravována jejich cestou. Systém musí zabezpečovat následující činnosti:

- minimálně vnější kontrola zevnějšku obalů, popř. volně ložených kusových zásilek s ohledem na únik nebezpečných hmot, zřeznutí či jiné poškození. Vyřazení zásilek označených jako nevyhovující do doby nápravy. V případě taktických manipulačních jednotek, jež mají být shozeny na padáku či vyloženy z rampy letounu zkontrolovat pouze vnější stav (manipulační jednotky nemusí být rozvazovány),
- vyjmutí špatně zabalených či poškozených obalů a sjednání nápravy s odesílatelem. (zvláštní pozornost věnovat zásilkám s uloženou municí a výbušninami),
- kontrola zůstatku pohonných hmot v technice a zařízení (v případě nemožnosti provedení kontroly zabezpečit naplnění nádrže na plnou výši či vyprázdnění palivové nádrže v závislosti na druhu paliva, a to pouze za přítomnosti inspektora),
- provedení kontroly přepravní dokumentace s důrazem na úplné a správné vyplnění Shippers Declaration for Dangerous Goods,
- kontrola veškerého značení a štítkování obalů s nebezpečnými věcmi,
- stvrzení provedení inspekce zápisem v Shippers Declaration for Dangerous Goods (obsahuje jméno inspektora, datum a místo), přičemž inspektor nesmí být totožný s tvůrcem dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods,
- kontrolu vzájemné slučitelnosti společně nakládaných nebezpečných věcí,
- hlášení všech nedostatků patřičnou cestou,
- vojenské součásti poskytují asistenci civilním inspekčním orgánům při plnění operačních nasazení a vojenských cvičení.

**Inspekční procedura** – postupy inspekce musí zabezpečovat všechny důležité aspekty podstaty samotné inspekce, přičemž nesmí dojít k poškození funkčnosti obalu či samotné zásilky. Pro ilustraci obsahu inspekčních kontrol a jejich procedur jsou uvedeny následující odstavce:

- Zásilky balené jednotlivě (z angl. Single Packagings).
  - kontrola volného prostoru (objemu) sudů,
  - kontrola vnějšího stavu obalu,
  - vnější popisky a štítkování (z angl. Marking and Labelling).

- Kombinované obaly (takové, které obsahují více vnitřních obalů uvnitř jednoho vnějšího obalu).
  - kontrola volného prostoru (objemu) nádob,
  - orientace uložení nádob,
  - uzávěrů vnitřních nádob,
  - absorpčního a výplňového materiálu,
  - ochrany proti úniku hmot uvnitř vnějšího obalu (například umělohmotný pytel),
  - volného (zůstatkového) prostoru uvnitř vnějšího obalu,
  - štítkování a popisků vnějšího obalu (např. OSN/UN specifikační kód obalu, značení nebezpečnosti, polohové značky aj.).
- Vozidla a jiná zařízení.
  - kontrola hladiny paliva v palivových nádržích včetně přídavných nádrží a nádob,
  - úniku (úkapu) paliva z nádrží, čistota,
  - ochrany baterií (či jiného zdroje el. energie) před zkratem,
  - bezpečného uložení hasicích přístrojů,
  - identifikace, uložení a zabalení přídavných nákladů vozidla.
- Uzavírání a otevírání obalů.
  - lepenkové krabice – pro otevírání používat vhodné nástroje, aby nedošlo k poškození vnitřku obalu, pásku přeřezávat, netřhat. Zvláštní pozornost věnovat otevírání sešitých či slepených chlopní krabic. Pro opětovné uzavírání umístit pásku na stejné místo, jako před kontrolou. Páska musí být schváleného typu. Pásku přelepit s přesahem minimálně v délce 2,54 cm před a za místem umístění původní pásky. Používat pouze pásku o šířce 7,62 cm, popř. dvě vrstvy pásky o šířce 5,08 cm. Zajistit čistotu povrchu, kam bude páska umístována, přičemž nemohou být přelepeny symboly umístěné na obalu. Při otevírání obalů a jejich uvedení do původního stavu lepicí páskou není nutné vypracování nového dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods. V případě použití lepidla na opětovné uzavření obalu je nutné vypracování nového dokumentu.
  - Dřevěné obaly – otevírání tohoto druhu obalu může způsobit jeho poškození, proto se doporučuje použití vhodného nářadí k zabránění poškození. Pro otevírání nepoužívat páčidla. Pro opětovné uzavření obalu nepoužívat existující otvory po nýtech či hřebících. Při poškození obalu je nutné použití nového obalu a vyhotovení Shippers Declaration for Dangerous Goods.

- Kovové sudy – vyžaduje se otevírat pouze obaly použité jako kombinované či tzv. overpacky (druh balení, který obsahuje dílčí samostatné obaly, jež mohou být odeslány samostatně, tj. obsahují veškeré značení a jsou schváleny a zabaleny pro přepravu). Zásilky balené jednotlivě (bez použití vnějšího obalu) neotevírat z důvodu možného úniku obsahu. Při otevírání sudů použít nové uzávěry (kovové kroužky), přičemž vyhotovit novou Shippers Declaration for Dangerous Goods.
- Overpacky – overpacky je možné z důvodu inspekce otevírat a navracet do původního stavu způsobem, jež byl popsán výše, a to s ohledem na druh vnějšího obalu. Navracet overpack do původního stavu. Vyhotovení nové dokumentace není nutné.
- Nespecifikované vnější obaly dle OSN (tzv. strong outer package) - u těchto obalů se inspekce rovněž provádí a po kontrole není nutné vyhotovení nové dokumentace.
- Kanystry specifikované dle UN - (OSN vyžaduje certifikaci konstrukce vnějších obalů dle stanovených kritérií a po provedení zkoušek je obal označen zvláštním symbolem s písmeny UN v kroužku, pozn. autora). U takto označených kanystřů je povoleno otevírání víček, byť jsou upevněna výrobcem zboží. Opětovné uzavření nesmí vykazovat překroucení závitu. Nová dokumentace se v tomto případě nevyhotovuje.
- Zásilky stažené transparentní smršťovací fólií – nesundávat, řezat či trhat fólii za účelem provedení inspekce. Pouze provést vnější kontrolu fólie tak, aby nebyla přetrhaná či jinak poškozená, což může mít vliv na uvolnění nákladu během manipulace či letu.
- Vnitřní obaly – provádět pohledovou kontrolu vnějšího obalu. Nepřerovnávat uspořádání uvnitř obalu nebo jeho konfiguraci, nepřerezávat vnitřní obaly a mezistěny. Jakákoliv změna do konfigurace vyžaduje novou Shippers Declaration for Dangerous Goods.

**Výjimky pro provádění inspekci** – některé druhy nebezpečných věcí nemohou být kontrolovány inspektorem, aniž by byl zvláště vyškolen pro otevírání, uzavírání a vnitřní kontrolu zásilek. Jedná se o tyto druhy nebezpečných věcí:

- radioaktivní materiál,
- výbušné látky a předměty (munice a výbušiny),

- infekční látky,
- kovové přepravní kontejnery a sudy pod tlakem,
- věci označené symbolem „nebezpečí při vdechnutí.“

**Inspection checklist** – systém provádění inspekcí musí zabezpečit všechny potřebné úkony stanovené výše. Pro usnadnění inspekce a kontrole úplnosti provedení všech úkonů se používají standardizované formuláře, tzv. checklisty. Forma dokumentu vychází z předpisu DTR 4500.9-R, Part III, Appendix O, *Preparation Inspection of Equipment and Supplies and Joint Inspection (JI) Procedures for Military Airlift*.

### 2.2.2 Modelový příklad z prostředí AČR

V následující části je ilustrován zjednodušený modelový příklad odeslání zásilky nebezpečných věcí letecky v podmínkách AČR. Případ je vztažen na podmínky vojenského útvaru, jež disponuje alespoň jednou vyškolenou osobou dle IATA DGR kat. 3 se znalostí problematiky, praktickými zkušenostmi a s potřebným materiálním vybavením. Autor vychází z vlastní praxe:

- **Zjištění potřeby přepravy nebezpečných věcí** – v této fázi předloží osoba, která přepravu vyžaduje, výčet položek nebezpečného nákladu v zásilce. Osoba pověřená velitelem za oblast dopravy (s platnou IATA kat. 3) provede prvotní zjištění a zajistí veškeré dostupné informace ke zboží (pokud nebyly dodány žadatelem), zda jsou položky letecky přepravitelné z hlediska IATA DGR, identifikuje podmínky přepravy, (přeprava s/bez osob na palubě - režim Passenger/Cargo Aircraft, objemové a hmotnostní limity, vzájemnou slučitelnost položek, specifické podmínky z variací dopravce či států, diplomatické aspekty přepravy atd.), zajistí veškeré dostupné bezpečnostní listy a certifikáty ke zboží (tzv. Material Safety Data Sheet). Na každou přepravní operaci si odesílatel vytváří časový plán plnění činnosti, podle kterého dále postupuje.
- **Zajištění přepravy** – určená osoba odesílatele prověří způsoby přepravy do místa určení. Může se jednat o využití organických prostředků vzdušných sil AČR, koalice či smluvního dopravce. Pokud se jedná o destinaci, kam jsou pravidelně či v určitém časovém rozpětí, organizovány letecké přepravy AČR, zjistí termín následujícího letu. Pro komunikaci s organickým dopravcem AČR využívá stanovené kontaktní osoby a oddělení a současně jim dává na vědomí plánovanou realizaci přepravy (komunikace probíhá velitelskou cestou nebo napřímo). Pro

komunikaci či zprostředkování přepravy smluvního dopravce pro AČR komunikuje zástupce odesílatele velitelskou cestou či napřímo s Odborem vojenské dopravy Agentury logistiky AČR. Ve výjimečných případech, kdy si útvar zajišťuje přepravu samostatně (např. v rámci koaličního cvičení či na základě jiné bilaterální dohody) komunikuje odesílatel s určenými osobami leteckého dopravce. Ve všech případech informuje dopravce či jeho zástupce o svém záměru a o charakteru zboží k získání zpětné vazby o proveditelnosti úkolu.

- **Zajištění dostupnosti přepravovaného materiálu a jeho příprava k odeslání –**

V případě, že materiál se již nachází ve skladových prostorách jednotky, je provedena jeho kontrola před odesláním. Kontrola se zaměřuje na fyzický stav, neporušenost obalů, úniku hmot, podmínek společné přepravy více druhů nebezpečných věcí v jednom obalu, vzájemné slučitelnosti, stav naplnění palivových nádrží techniky, čistota a mnoho dalších jiných aspektů bezpečnosti přepravy. Zvláštní důraz je kladen na lithium-iontové a lithium-metalové baterie (sledují se parametry jako kapacita ve Watthodinách, stupeň nabití, fyzický stav, neporušenost obalu aj.) a výbušné látky a předměty. Následně jsou podle UN čísla konkrétní nebezpečné věci dle IATA DGR určeny přesné podmínky přepravy, zabalení, označování stanoveným způsobem a za použití certifikovaného obalového materiálu. Po provedení přípravy je materiál zabalen daným způsobem.

Není-li materiál uskladněn u útvaru, např. munice a výbušniny, musí být příprava materiálu provedena v aktuálním místě uskladnění (např. centrální sklady munice atp.). Celá procedura balení a vychystávání se opakuje jako v odstavci výše. Proces plánování, administrace, vychystávání, přípravy, balení a tvorby dokumentace zabezpečuje většinou jediná určená osoba odesílatele s platným IATA DGR certifikátem, což je z hlediska časové náročnosti složité. Ve finální fázi přípravy je vyhotoven dokument Shippers Declaration for Dangerous Goods, kterým odpovědná osoba stvrzuje splnění všech požadavků a zboží certifikuje k přepravě.

V případě, že zboží je dle IATA DGR pro leteckou přepravu zakázáno, je možnost vyžádat výjimku stanoveným způsobem, a to u všech dotčených států a leteckého dopravce. Typickým příkladem jsou, obzvláště pro ozbrojené síly, některé výbušné látky a předměty.

- **Odeslání oficiálního požadavku na přepravu** – odpovědná osoba za přepravu je povinna ve stanoveném termínu dle předpisu Let-1-19 předložit oficiální požadavek na leteckou přepravu nebezpečných věcí velitelskou cestou. K samotnému

požadavku, kde je uveden obecný charakter zboží, místo nakládky a vykládky letounu, požadované termíny, takticko-technická data materiálu (např. rozměry a hmotnosti vozidel, kontejnerů atd.) a jiné důležité aspekty přepravy, přikládá kopii dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods a tzv. Security Declaration, popř. formuláře Forbidden Dangerous Goods Questionare (slouží pro vyžádání výjimky přepravy zakázaného zboží). Na základě požadavku je sjednána přeprava požadovaným dopravcem (AČR, smluvní partner, koalice).

- **Kontrola materiálu před odletem** – určená osoba dopravce, s platným certifikátem IATA DGR kat. 6, jež je oprávněna k provádění kontroly – přijetí (tzv. Acceptance) - zboží a originálů dokumentu Shippers Declaration for Dangerous Goods, provede činnost v předstihu před nakládkou, stanoveným způsobem a současně vyhotoví informaci kapitánovi letu, tzv. NOTOC. V případě přepravy organickými prostředky AČR inspekci provádí pouze Inspektor bezpečnosti letového provozu 24. základny dopravního letectva. V případě smluvních dopravců či koaličních partnerů se jedná o osoby určené dotčeným dopravcem, přičemž částečnou kontrolu správnosti zabalení a dokumentace provádí příslušníci OVD, ačkoliv disponují pouze kvalifikací IATA DGR kat. 3. Jelikož tento stupeň kvalifikace není pro inspekci dostačující, jedná se pouze o formální kontrolu z úrovně odborně nadřazeného prvku, který není rovněž oprávněn vypracovávat informaci kapitánovi letounu, tzv. NOTOC. Ve většině případů přepravy letouny smluvních dopravců dochází ihned po přistání letounu k urychlené nakládce zboží, kde není čas ani prostor pro provádění inspekce určenou osobou, jež zřídka kdy bývá součástí osádky letounu. V tomto okamžiku již není ani inspekce možná, jelikož bývá materiál naložen ve skladovacích kontejnerech, a při objemu nákladu by muselo dojít k vyložení veškerého ostatního materiálu a opětovné nakládce. Ve výjimečných případech si loadmaster předem prohlídku vyžádá. Jinak je tomu například při přepravě letouny Spojených států amerických či jiných – západních – přepravních partnerů, kde probíhá řádná inspekční procedura, a bez informace o řádném zabalení materiálu a kompletní prohlídce, není letoun přistaven (jedná se o tzv. Joint Inspection Procedure dle předpisu AFMAN 24-604).
- **Odeslání zásilky** – v případě splnění všech požadavků je zásilka naložena a odeslána do destinace. Totožný postup musí být prováděn i v rámci operací, zahraničních cvičení, a to v obou směrech přepravy – tam i zpět (např. při nespotrebování veškeré munice v rámci cvičení). Tento fakt musí být zohledněn při

plánování aktivit a do sestavy jednotek musí být přiřazovány osoby, oprávněné činnost provádět. Problém může nastat při nedostupnosti dostatečného počtu vyškolených osob a o to více v případech, kdy útvar plní činnost současně na více místech. Při objednávání přepravy, kde je předem známo, že se jednotka bude po krátké době vracet, musí být současně vyžádána i zpáteční přeprava nebezpečných věcí. V praxi se většinou postupuje tak, že veškeré nebezpečné zboží je deklarováno i na cestu zpět, jelikož není reálné ve stanoveném časovém okně přesně definovat, jaké zboží a v jakém množství se bude vracet. Počítá se tedy s tzv. nejhorší variantou, tj. s plným nákladem zpět.

### 3 Identifikace slabých míst v přepravě

V porovnání výše uvedených ustanovení vojenských předpisů v problematice, ustanovení mezinárodně platných norem ICAO a IATA, výcvikových a kvalifikačních možností v resortu Ministerstva obrany ČR, metod zavedených v ozbrojených silách Spojených států amerických a aktuální situaci v problematice v AČR, spatřuji hlavní problém systému zabezpečování přeprav nebezpečných věcí v AČR v nedostatku odborného personálu napříč celým spektrem personální struktury vojenské dopravy, a to počínaje základními funkcemi až po úroveň Odboru vojenské dopravy Agentury logistiky.

Řešení situace k optimalizaci systému nespatřuji pouze ve vysílání vybraných osob do kurzů IATA DGR kategorie 3. Tímto způsobem sice dojde k navýšení počtu odborně znalých a kvalifikovaných osob napříč vojenskými útvary, ale celá problematika je značně širší a komplikovanější a změna by měla zahrnovat přinejmenším aspekty jako:

- vytvoření komplexní struktury odborníků,
- odborných funkcí, jejich odpovědnosti a kompetencí,
- způsob vzdělávání, výcviku a kvalifikace,
- systému řízení,
- toku informací a jejich sdílení,
- nastavení pracovních postupů.

V návrhové části závěrečné práce budou výše uvedené aspekty reflektovány v řadě optimalizačních změn tak, aby v případě prosazení jejich aplikace došlo k účelné, hospodárné a efektivní nápravě systému, a to během několika budoucích let. Cílem opatření je vytvoření co nejštitnější, v maximální možné míře soběstačné, efektivní a flexibilní struktury vojenské dopravy v problematice leteckých přeprav nebezpečných věcí při využití všech dostupných prostředků.



## **4 Návrh úpravy slabých míst v přepravě**

### **4.1 Změna systému vojenské dopravy**

Praktická část diplomové práce se opírá o předpoklad, že vytvořením funkční struktury orgánů vojenské dopravy a jednotlivých odborností na dílčích úrovních struktury při zajištění adekvátního výcviku a kvalifikace dosáhneme personální naplněnosti a schopností, které má navrhovaná struktura zabezpečovat. Návrhová část vychází z veškerých východisek definovaných v teoretické části diplomové práce, a především z vlastních zkušeností autora nabytých během bakalářského studia specializace vojenské dopravy na Univerzitě obrany, absolvování kurzu ADR, kurzu letecké přepravy nebezpečných věcí IATA kat. 3 a několikaleté praktické zkušenosti při zabezpečování leteckých přeprav u útvaru AČR na taktické úrovni v rámci výcviku a nasazení v zahraničních operacích.

V následujících odstavcích jsou definovány jednotlivé subjekty systému vojenské dopravy, které by měly být výkonnými složkami při reálném plánování, organizování a provádění leteckých vojenských přeprav nebezpečných věcí, resp. odpovědnými garanty na dílčích stupních struktury (v určité fázi konkrétních leteckých přeprav) a jejich navrhované specifické role nad rámec aktuálních.

#### **4.1.1 Odbor vojenské dopravy Agentury logistiky**

Odbor vojenské dopravy Agentury logistiky, jakožto druhý nejvýše postavený ve struktuře stálých orgánů vojenské dopravy AČR, by měl jasně, účelně a efektivně vystupovat v roli nezastupitelného výkonného odborného garanta za celou oblast vojenské dopravy. V kooperaci s partnery NATO, Sekcí logistiky MO, Agenturou personální, Vzdušnými silami AČR, akademickými a výcvikovými institucemi AČR a zejména dalšími stálými orgány vojenské dopravy by mělo OVD jasně stanovit funkční organizační strukturu odborně podřízených orgánů AČR v problematice zabezpečování leteckých přeprav nebezpečných nákladů. Současně by mělo dojít ke změně a posílení struktur samotného OVD tak, aby mohlo vystupovat nejen jako aktivní nadřízený orgán, ale taktéž i jako výkonná instituce kontroly správnosti provádění konkrétních přeprav, metodická instituce a standardizační orgán (např. při pořizování a zavádění materiálu do AČR, prosazování metod přípravy materiálu k přepravě aj.). Pouze takto je možné dosáhnout a plnit požadavky plynoucí z výše uvedených mezinárodních a národních norem, mezinárodních závazků ČR, a obstát ve všech

možných situacích a nárocích, jež jsou kladeny na příslušníky vojenské dopravy během plnění stanovených úkolů. Za tímto účelem by mělo OVD jasně stanovit (ustanovit) nad rámec aktuálně vykonávaných činností dle normativního výnosu MO č. 47/2020, resp. předpisu Let-1-19:

- Svoji vlastní specifickou roli výkonného garanta za oblast vojenské dopravy AČR – OVD by mělo posílit svoje postavení v rámci systému logistiky AČR, důrazně vystupovat v roli nezastupitelného subjektu odbornosti vojenské dopravy a prosazovat nároky na odborně podřízené celky v součinnosti s vrchním koncepčním orgánem – Sekcí logistiky MO a současně pomoci vytvářet podmínky pro naplňování ustanovení vojenských předpisů a mezinárodních regulativů.
- Jednoznačné kompetence a odpovědnosti všech úrovní stálých orgánů vojenské dopravy – nastavením konkrétních kompetencí a přenesením odpovědnosti na podřízené stálé orgány vojenské dopravy by mohlo dojít k uvolnění části vlastních kapacit ve prospěch jiných důležitých činností, jež by mělo ze svojí pozice garanta vojenské dopravy zabezpečovat, což je právě z důvodů vlastní vytíženosti obtížné.
- Kvalifikační a personální předpoklady pro funkce na dílčích úrovních – jasným určením minimálních kvalifikačních a personálních nároků (praxe, kariérní postup, jazykové dovednosti, zaměření aj.) na příslušníky vojenské dopravy by mělo dojít k nastavení předpokladů pro výkon dílčích funkcí.
- Způsob získání kvalifikace na danou funkci – v součinnosti s Agenturou personální, akademickými a výcvikovými institucemi a velitelstvími jednotlivých druhů sil, potažmo se Sekcí ekonomickou MO by mělo být dosaženo stanovení racionálního, účelného a hospodárného způsobu získání potřebné kvalifikace konkrétních příslušníků.
- Požadavky na personální naplněnost systemizovaných míst stálých orgánů vojenské dopravy – OVD by mělo prosazovat důležitost podstaty vojenské dopravy na taktickém stupni jednotek AČR. Vytvořením a naplněním tabulkových míst stálých orgánů vojenské dopravy na tomto stupni velení a řízení lze jednoznačně aplikovat veškerá ustanovení, nároky na jednotky, zabezpečit soběstačnost jednotek a nastavit flexibilní systém odborného řízení.
- Způsoby metodické výpomoci jednotkám – z úrovně OVD, resp. podřízených RStVD by měla být dostupná metodická výpomoc celkům na taktické úrovni při

řešení konkrétních přeprav či při tvorbě vlastních standardních operačních postupů konkretizovaných na potřeby dané jednotky.

- Požadavky na výcvik a součinnost jednotek (např. s letectvem, NATO atd.) - formou praktických a štábních součinnostních nácviků napříč zainteresovanými subjekty v letecké přepravě nebezpečných věcí by mělo dojít k jejich sladění, nastavení standardů aplikovaných ostatními státy NATO a synergickému efektu dosažení požadovaných schopností.
- Způsoby sdílení informací – řízeným sdílením důležitých praktických zkušeností, teoretických poznatků, vyhodnocováním lessons learned a zapojením se příslušníků vojenské dopravy do výcviku a vzdělávání nových a stávajících příslušníků v odbornosti by mělo být dosaženo důležité informační základny a všeobecného povědomí o aktuálních trendech v problematice. Forma praktického předávání zkušeností a sdílení poznatků by mohla být zabezpečena pořádáním pravidelných odborných metodických konferencí (panelů), například na půdě Univerzity obrany. Další formou by mohlo být vydávání metodických či jiných informačních dokumentů, poskytovaných příslušníkům vojenské dopravy. Zmíněné způsoby by napomáhaly příslušníkům v provádění praktické činnosti a v průběžné přípravě na opakovací certifikaci dle IATA DGR. V této souvislosti není vyloučena ani spolupráce s vybranými civilními subjekty, které se na problematice letecké přepravy nebezpečných nákladů podílejí.
- Systém tvorby specifikací nezbytného materiálu a informačních nástrojů – za účelem plnění všech platných norem musí osoby zapojené do letecké přepravy nebezpečného nákladu používat určený a certifikovaný materiál. Výhodou by mohlo být vydefinování specializovaného softwarového produktu pro zpracování Shippers Declaration for Dangerous Goods, napojeného na databázi aktuálních UN kódů, bezpečnostních značek a jiných aspektů. OVD by mělo ze své pozice takový materiál centrálně specifikovat a zavádět v AČR z pozice odborného a standardizačního garanta v souladu se standardy NATO (STANAG). Způsob pořizování materiálu by mohl probíhat jak centrálně, tak decentrálně v gesci vedoucího organizačního celku. Současně by OVD mělo být schopné poskytovat odborné konzultace při tvorbě specifikací na pořizování zakázek většího rozsahu, např. pořízení nových transportních letounů včetně jejich příslušenství.

- Zvláštní skupinu pro vykonávání funkce inspektora (Acceptance) – za účelem plnění závazných pravidel IATA DGR pro výkon funkce inspektora (Acceptance) přepravy nebezpečných věcí dle IATA kat. 6 by mělo OVD ve prospěch vysílaných jednotek na zahraniční cvičení a do zahraničních operací vyčlenit skupinu alespoň dvou osob. Jak bylo zmíněno výše, tuto funkci v současné době vykonává v AČR pouze jedna osoba, a to na funkci Inspektora bezpečnosti letového provozu ve struktuře 24. zDL. Náplní práce příslušníků by bylo provádění inspekce (resp. pre-inspection, acceptance) nákladu a dokumentace v rámci přeprav letouny jinými než organickými z kapacit AČR (24. zDL Praha-Kbely), a kompletace informace kapitánovi letounu, tzv. NOTOC. Jednalo by se primárně o případy přeprav smluvními přepravci v rámci programu SALIS, kde, jak bylo zmíněno výše, ve většině případů nedochází ze strany dopravce k předchozí fyzické inspekci nákladu v dostatečném předstihu či vůbec, a to jak v případech odletu z ČR, tak ze zahraničí zpět do ČR. Pokud letiště (letecký terminál) nedisponuje vlastním systémem inspekce ve prospěch vysílaných jednotek či službu nezabezpečuje ve prospěch smluvního dopravce jiný subjekt, byla by takto AČR schopna inspekci provést a dodat kapitánovi letounu potřebnou informaci, a současně poskytnout vysílané jednotce náležitou podporu.

#### **4.1.2 24. základna dopravního letectva Praha-Kbely**

Jediný poskytovatel strategické vzdušné přepravy v AČR plní nezastupitelnou roli ve prospěch AČR. Navrhují posílit současnou pozici inspektora bezpečnosti letového provozu u 24. zDL o jedno tabulkové místo s obdobným zaměřením. Primárním důvodem je posílení stávající instituce inspektora bezpečnosti letového provozu a zabezpečení interních potřeb ve prospěch 24. zDL. Potenciální druhý příslušník, se stejnou kvalifikací a oprávněním, by plnil zástupnou funkci, a orientoval se více na samotnou praktickou přepravu nebezpečných věcí tak, aby byla plně zabezpečena garance správnosti zabalení a všech dalších aspektů přepravy nebezpečných věcí, jež vyplývá z obecné funkce inspektora, popsané v IATA DGR, resp. AFMAN 24-604, včetně kontroly Shippers Declaration for Dangerous Goods a vyhotovení NOTOC pro kapitána letounu. Stávající příslušník by se mimo aktuálně plněných úkolů zabýval tvorbou standardů a normativů základny (leteckého terminálu). Obě funkce by byly primárně zaměřené na přepravy prováděné leteckými prostředky 24. zDL ve prospěch

jiných subjektů a plnění interních potřeb, jako například přepravy COMAT či podpory IZS.

Z výše uvedeného důvodu vlastních potřeb a přeprav ve prospěch jiných – nesamostatných subjektů v oblasti přípravy, balení a deklarace nákladu – navrhuji rozšířit struktury 24. zDL o další pozice na nižších úrovních. Tyto osoby by zodpovídaly primárně za kvalifikovanou přípravu nákladu, balení, označování, deklarování, manipulaci a skladování, nakládku, screening (aktuálně zajišťují příslušníci vojenské policie) a další nutné operace při přepravě materiálu dle IATA DGR. Jinými – nesamostatnými – subjekty jsou myšleny například přepravy vládních činitelů, delegací, ostatních resortů mimo Ministerstvo obrany ČR, zajišťování letecké záchranné přepravy, humanitárních či jiných organizací (např. mediálně známé přepravy živých zvířat do cizích zemí) atd. Takto by došlo k vytvoření vhodné personální struktury a zabezpečení komplexních služeb na standardní úrovni, jak je tomu běžné u jiných mezinárodních letišť, leteckých terminálů jak bylo popsáno výše v ustanoveních amerického leteckého předpisu AFMAN 24-604.

#### **4.1.3 Regionální střediska vojenské dopravy**

Dalším ze stálých orgánů vojenské dopravy jsou tzv. regionální střediska vojenské dopravy. V současné době nezastávají žádnou praktickou roli v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí ve prospěch jednotek AČR. Domnívám se, že RStVD mají ze své podstaty odborného orgánu na regionální úrovni plnit v problematice leteckých přeprav větší roli k níž mají rovněž potenciál. Rozšířením řad personálu, kompetencí a odpovědnosti by mohla RStVD plnit nezastupitelnou roli při podpoře jednotek na taktické úrovni, prosazování a aplikaci metodiky OVD. Současně by došlo k synergickému efektu a uvolnění sil a prostředků samotného OVD. Pokud systém zůstane nastaven tak, jak je aktuálně z hlediska vysílání osob z útvarů do kurzů dle IATA DGR a jejich následného odborného řízení až z úrovně OVD, nebude nikdy dosaženo kýženého efektu, že všechny osoby ví naprosto přesně jak při přepravách postupovat. Tvrzení vychází z předpokladu, že byt' je určená osoba z útvaru do kurzu vyslána a dosáhne potřebné kvalifikace, není zpravidla frekvence přeprav u běžného útvaru taková, aby dotyčná osoba získala a udržela potřebné praktické znalosti. Jinak je tomu u útvarů a zařízení, které jsou primárně určeny k logistické činnosti a podpoře jednotek v zahraničí (např. CPO) nebo mají permanentně nasazeny osoby v několika zájmových oblastech světa současně (např. speciální síly). V těchto případech je

frekvence leteckých přeprav nebezpečných věcí daleko vyšší a jednotky disponují potřebnými znalostmi, zázemím, materiálním vybavením a zkušenostmi.

Nastavením určité decentralizace pravomocí a odpovědnosti na RStVD z úrovně OVD a přenesením praktické odborné činnosti od běžných útvarů (mimo dva výše zmiňované případy v přechodí větě) by mohlo dojít k ušetření finančních prostředků vynakládaných na vysílání osob z běžných útvarů do kurzů, které není nijak účelné právě z hlediska nízké frekvence prováděných přeprav a výcviku u vlastního útvaru.

Za tímto účelem navrhuji, aby praktickou činnost přípravy, klasifikace, balení, označování, deklarace a dokumentace dle IATA DGR provádělo na základě aktuálních potřeb útvarů ve prospěch jejich zahraničních aktivit regionálně příslušné RStVD. Prakticky by situace mohla vypadat tak, že při identifikaci přepravních potřeb útvarů, by na vyžádání vedoucího dotčeného organizačního celku byla vyslána skupina specialistů z řad RStVD k plnění činnosti přímo u jednotky.

Jako dostačující počet specialistů leteckých přeprav nebezpečných věcí u RStVD by mohlo být vybudování alespoň dvou tabulkových systemizovaných míst. Tyto osoby by současně plnily úkoly výše zmiňovaných výjezdních skupin ve prospěch útvarů, udržovaly si náležitou kvalifikaci minimálně na stupni IATA DGR kat. 3, postupovaly přesně podle nařízení OVD a disponovaly by veškerým potřebným obalovým materiálem.

Právě nároky na udržování dostatečného skladového množství certifikovaného materiálu dle aktuálních předpisů IATA DGR jsou dalším významným problémem u jednotek. A to obzvláště v případě, kdy není frekvence přeprav častá, a přitom musejí útvary sledovat aktuální předpisy pro daný rok a pořizovat materiál samostatně. Může tak docházet k případům, kdy jednotka obalový či jiný materiál pořídí, následně nepoužije, a přitom se stane nepotřebným právě z výše uvedených změn v legislativě. Pokud by byl materiál zabezpečen z úrovně RStVD, odpadl by jednotkám problém s jeho pořizováním, skladováním a plánováním finančních prostředků.

Využití příslušníků RStVD certifikovaných dle IATA DGR kat. 3 by bylo možné rovněž ve prospěch jednotek vysílaných na zahraniční cvičení a zahraniční operace, kde se předpokládá využití letecké přepravy nebezpečných věcí. Určení příslušníci by mohli působit ve strukturách tzv. národních podpurných prvků (NSE – National Support Element) na pozici důstojníka/praporčíka vojenské dopravy (MOVCON). V současné době jsou na tyto pozice vysílání primárně příslušníci OVD a CPO. RStVD by mohlo svými příslušníky jejich řady doplnit a rozšířit. Vlastní náplň práce osob by spočívala

v obdobném zaměření, jako na území ČR, tj. v přípravě a deklaraci nebezpečného materiálu k letecké přepravě, asistenční a podpůrné činnosti operací, koordinaci a komunikaci s určenými partnery v místě, možné součinnosti a podpoře společného úsilí mnohonárodních sil či podpoře rotací jednotek z a do ČR. Podmínkou pro výkon funkce by bylo dosažení kvalifikace dle IATA DGR kat. 3, stanovené úrovně znalosti anglického jazyka pro danou tabulkovou funkci a znalosti aspektů působení jednotek v zahraničních operacích, resp. operačních (bojových) potřeb dané jednotky v místě a čase. Příslušníci RStVD by rovněž mohli působit přímo v sestavě úkolového uskupení pro zahraniční operaci či zahraniční cvičení i v případech, kdy by nebylo zřizováno NSE, jako příslušníci štábu úkolového uskupení. Tímto způsobem by se rozšířily operační a logistické možnosti a schopnosti vysílané jednotky a byly by zabezpečeny všechny aspekty bezpečnosti letecké přepravy nebezpečných věcí. Velitelé velitelství druhů sil určených pro provedení určitého úkolu, ať již vojenského cvičení či zahraniční operace, by vyžadovali doplnění příslušníků vojenské dopravy do struktury vlastního úkolového uskupení či jednotky, oficiální cestou na OVD, které by evidovalo přehled dostupných a kvalifikovaných osob, a tyto určovalo k dispozici jednotlivým velitelům.

Úkoly a kompetence příslušníků dotčených útvarů budou popsány dále v odstavci týkajícím se vojenských útvarů a zařízení.

#### **4.1.4 Centrum podpory operací**

Centrum podporu operací ve struktuře Velitelství pro operace plní funkci podpůrného orgánu vysílaných jednotek do zahraničních operací, a to převážně z území České republiky. V souvislosti s častým zasíláním materiálu letecky se jedná o velmi zkušený prvek, znalý problematiky a materiálně a kvalifikačně velmi dobře vybavený.

Ve vztahu k leteckým přepravám nebezpečných věcí navrhuji i nadále plnění dosavadních úkolů stejným způsobem, tj. zabezpečení vlastní činnosti přípravy klasifikace, přípravy, balení, dokumentace a deklarace nebezpečného zboží v rámci zabezpečování jednotek v zahraničních operacích.

Nově navrhuji absolvování kurzu IATA DGR v určité formě i pro osoby odpovědné za manipulaci, balení a skladování zásilek s nebezpečným zbožím podle požadavků IATA DGR na nejnižší funkce, tj. pracovníky manipulace. Tyto osoby by zabezpečovaly manuální činnosti spojené s vychystáváním, manipulací a skladováním nebezpečných věcí, resp. by ale nebyly odpovědné za kompletaci Shippers Declaration for Dangerous

Goods, tj. deklaraci nebezpečných věcí k přepravě. Zde můžeme vnímat rozdíl mezi funkcemi stanovenými v AFMAN 24-604, tj. tzv. Packer a Preparer.

Zásilky vychystané osobami na funkci Packer by byly následně deklarovány osobami s funkcí ekvivalentní k Preparer s platným certifikátem IATA DGR kat. 3.

Z hlediska aktuální situace u CPO by osoby s certifikátem IATA kat. 3 byly rovněž odpovědné za plánování samotné přepravy, resp. navržení plánu společné nakládky, realizovatelnosti přepravy, zhodnocení možností potencionálního dopravního prostředku a jiných obdobných činností. Nezabývaly by se tak čistě manuální činností, což by umožnilo vyvázání osob ve prospěch plánovací a jiné štábní činnosti, popř. možnému nasazení příslušníků přímo v operaci v rámci rotací jednotek.

#### **4.1.5 Speciální síly**

Jednotka speciálních sil AČR, 601. skupina speciálních sil generála Moravce v Prostějově, v rámci zabezpečení vlastních specifických aktivit disponuje potřebným a znalým personálem a materiálem. V rámci nasazení a výcviku, jak samostatném, tak s partnerskými jednotkami v rámci NATO dodržuje veškeré platné standardy do svojí úrovně odpovědnosti.

V rámci návrhu funkčních změn navrhuji ponechat stávající struktury a postupy, umožňující flexibilitu a operační schopnost. V rámci citlivosti přepravovaného materiálu není žádoucí a potřebné spolupracovat s regionálními orgány vojenské dopravy na praktické úrovni (myšleno manuální činnosti). Přijatelné je s těmito orgány pracovat na úrovni vztahu odborně nadřízený a podřízený prvek, stejně tak jako v případě OVD. Vztah 601. skupina speciálních sil a CPO navrhuji ponechat beze změny tak, jak je nyní aktuální, a velice funkční.

#### **4.1.6 Vojenské útvary a zařízení**

Vzhledem k faktu, že taktické vojenské útvary a zařízení, resp. jejich určení příslušníci, jsou zařazeni do struktury stálých orgánů vojenské dopravy, vztahují se na ně rovněž povinnosti vyplývající z normativního výnosu MO č. 47/2014 *Vojenská doprava* ve znění rozkazu ministra obrany č. 47/2020 Věstníku [13]. Odbornost vojenské dopravy by měla být zastoupena ve struktuře štábu jednotky. V současné době jsou od útvarů vysílány osoby do kurzů IATA DGR k získání certifikace kat. 3. Podle mého názoru není toto řešení nezbytně nutné, a to zejména z důvodu nízké frekvence dílčích



leteckých přeprav nebezpečných věcí, kde je průběžná praxe klíčová k udržení schopností, znalostí a samotné kvalifikace.

Součástí návrhů změn systému vojenské dopravy na této úrovni AČR by bylo výhodnější disponovat znalými osobami v problematice přepravy nebezpečných věcí, nikoliv však nutně certifikovanými osobami. Dané osoby by zejména měly být schopné identifikovat, co jsou to nebezpečné věci v jejich obecné charakteristice. V případě obdržení přepravního úkolu by měly vyhodnotit, zda se o jedná o nebezpečné věci z jejich základní definice, a dále činnost koordinovat s odborně nadřazeným odborným prvkem, tj. RStVD dle regionální příslušnosti. Velitel dotčeného organizačního celku by v těchto případech měl vyžádat metodickou a odbornou pomoc, popř. zabezpečení u RStVD za účelem realizace přepravy. Příslušník vojenské dopravy daného útvaru či zařízení by byl v tomto případě odpovědný za kolekci žádaného materiálu k přepravě, zabezpečení dostupné dokumentace k produktu (např. bezpečnostní listy výrobce), adekvátního prostorového a materiálního zázemí (mimo certifikovaných obalů, štítků atd.) pro realizaci přípravy a samotné komunikaci s RStVD. Příslušníci RStVD by následně provedli veškerou přípravu, vychystání zásilky a zhotovení Shippers Declaration for Dangerous Goods k odeslání vyžádanou přepravou stanoveným způsobem po velitelské linii. V dalším kroku by jednotka v určeném předstihu před přepravou nechala zásilku zkontrolovat z úrovně určeného inspektora přepravy nebezpečných věcí, a to buď na 24. zDL při přepravě letouny AČR, nebo u OVD při zabezpečení přepravy smluvním dopravcem.

Takto zabalená, označená, vydeklarovaná a zkontrolovaná zásilka by mohla být přijata k přepravě, doplněna o náležitou informaci kapitánovi letounu (NOTOC). V tomto navrhovaném případě by veškerou odbornou činnost prováděly pouze osoby způsobilé a kvalifikované a předcházelo by se tak potenciálním incidentům. Současně by mohlo dojít k ušetření jistých finančních prostředků za kvalifikaci osob z útvarů dle IATA DGR.

Do struktury stálých orgánů vojenské dopravy, ve smyslu normativního výnosu MO č. 47/2014 *Vojenská doprava* ve znění rozkazu ministra obrany č. 47/2020 Věstníku [13], by měli být zahrnuti i určení příslušníci štábů brigád a pluků, odpovědní za oblast vojenské dopravy u vlastních podřízených celků. Byť by byla reálná činnost plánování, organizace a provádění leteckých přeprav zajišťována přímo organizačními celky na taktické úrovni, měla by být odbornost vojenské dopravy zastoupena i ve struktuře nadřazených prvků pluků, brigád a velitelství sil. Nemusí se nezbytně jednat

o samostatné tabulkové pozice příslušníků vojenské dopravy, ale například o konsolidované či sdílené funkce. Účelem by bylo zabezpečení určité řídicí, koordinační a komunikační linie mezi nadřízenými a podřízenými stupni tak, jak je charakteristické pro jednotky vojenského typu v ostatních odbornostech. Podotýkám, že by se však nejednalo o odborné řízení, za které by odpovídala regionálně příslušná RStVD. Cílem je zabezpečení přehledu a informovanosti velitele brigády či pluku o stavu podřízených celků i v oblasti vojenské dopravy.

#### **4.1.7 Subjekty disponující určeným specifickým materiálem**

Řada útvarů, zařízení či skladových základen disponuje specifickým materiálem, který je svojí podstatou z hlediska letecké přepravy charakteristický. Jmenujme například Centrum zabezpečení munice, polní nemocnice, Centrum vojenské kynologie, pluk chemické, radiační a biologické ochrany, ženijní jednotky atp. Z důvodů specifík materiálu, popř. přepravy živých zvířat, jimiž zmíněné subjekty disponují jsou kladeny i jiné nároky a podmínky na leteckou přepravu. V těchto případech by se mohla uplatnit praxe a postupy ozbrojených sil Spojených států amerických stanovených v AFMAN 24-604. Osoby, které odpovídají za vojenskou dopravu u těchto jednotek by měly být znalé všech konkrétních specifík přepravy. V tomto případě bychom se dále mohli bavit o statutu technického specialisty na danou oblast a druh materiálu, popř. zvířat. Mimo běžné nároky na příslušníka vojenské dopravy u běžného útvaru či zařízení by měly být dané osoby schopny identifikovat a definovat všechna specifika konkrétní přepravy.

Samotná příprava, vychystání, balení a deklaráce zásilky by mohla být i tak dále prakticky řešena cestou RStVD v náležitě součinnosti s technickým specialistou dotčeného útvaru či zařízení. Příslušníci RStVD by rovněž měli vést přehled veškerého takto specifického materiálu a aspektů přepravy ve své regionální podřízenosti, např. za účelem poskytování odborných podkladů pro plánování přeprav na vyšších úrovních velení AČR. Součástí spolupráce mezi těmito útvary a RStVD by mohly být rovněž plánovací a praktické nácviky přepravy takto specifického materiálu a zvířat.

Z tohoto hlediska představují výjimečný případ například základny munice disponující širokou škálou druhů munice a výbušin. Z důvodu značného množství munice a výbušin, které je z hlediska IATA DGR označeno pro přepravu jako zakázané a určité části postarších typů munice, výbušin, jejich obalů a klasifikace, se jedná o logistický problém, kdy každá přeprava vyžaduje nutná diplomatická povolení a výjimky z IATA DGR. V případě zabezpečení kvalifikovaného personálu pro řešení aspektů přepravy

těchto problémových nákladů, postupů klasifikace a certifikace munice, výbušnin, obalů a jejich označení ve spolupráci s muničními experty by mohlo dojít eliminaci těchto problémů. Jen správně certifikovaný a označený obal s náležitými popisy dle IATA DGR a klasifikace munice a výbušnin dle nomenklatury NATO, resp. NATO a USA lze snadno deklarovat pro přepravu (pozn. autora – jelikož existuje rozdíl mezi oběma systémy nomenklatur, kde NATO používá pro identifikaci tzv. NSN kód – NATO Stock Number a USA mají kromě NSN zaveden primárně národní systém DODIC – DoD Item Code, který upřednostňují, je v praxi obtížnější jednoznačně americkým kolegům doložit, o jaký typ munice a výbušnin se ve skutečnosti jedná). Pokud by struktury základen munice disponovaly technickými specialisty pro přepravu, došlo by k odstranění problémů při přípravě munice a výbušnin. Změnou systému by rovněž národní armádní autorita, odpovědná za klasifikaci munice a výbušnin, v NATO se jedná o tzv. Component Authority, byla schopna náležitě deklarovat ostatním subjektům všechny parametry přepravovaného materiálu a poskytovat vojenským útvarům správně zabalenou a označenou municí a výbušnin, s veškerou potřebnou dokumentací v národním a anglickém jazyce. Prosazením těchto změn by bylo docíleno možnosti zabezpečení a poskytnutí již žádaného, správně zabaleného, označeného a vydeklarovaného materiálu přímo příslušníky základen munice. V současné době si musejí vojenské útvary veškerou přípravu, včetně správného označení obalů (u některých druhů munice a výbušnin) a paletových jednotek zabezpečit vlastní cestou, resp. cestou příslušníků CPO či OVD.

#### **4.1.8 Vojenská policie**

V případě činnosti vojenské policie v systému přepravy osob a nákladů, která aktuálně zabezpečuje screening a bezpečnostní kontroly materiálu a osob před odletem, navrhuji rovněž sladění postupů a kvalifikace jejich vlastních příslušníků. Osoby odpovědné za provádění kontroly by měly být rovněž kvalifikované pro odbornou činnost kontroly dle IATA DGR sekce 1.5 tak, aby byly schopné jednoznačně identifikovat nebezpečné věci pro leteckou přepravu, a to výhradně osobních letů. Za předpokladu splnění všech návrhů z výše uvedených odstavců, by nebylo nutné provádění kontrol nákladu, tzv. carga, v nákladních letech, jelikož plnou odpovědnost za splnění všech povinností dle IATA DGR, by nesly způsobilé osoby odesílatele, RStVD a inspektoři z 24. zDL a OVD. Nedocházelo by tak k redundantním, neefektivním a zbytečným kontrolám ze strany vojenské policie, která je navíc přítěžujícím faktorem pro plánování procesu

přepravy a váže značné materiální a personální prostředky. V případě přepravy nákladu může být uvažováno pouze o specifické kontrole na přítomnost omamných a psychotropních látek, prováděné speciálně určeným psovodem a služebním psem, ale tato kontrola již primárně nesouvisí s aspekty přepravy nebezpečných věcí dle IATA DGR.

#### **4.1.9 Univerzita obrany**

Jak bylo popsáno výše v odstavci 3.4.1 je již pro následující období výhledu několika let schválena nová akreditace studijních oborů v oblasti logistiky se zaměřením na vojenskou dopravu pro budoucí důstojníky AČR. Ve vztahu k samotnému obsahu studia navrhuji intenzivnější propojení akademické sféry a reálné praxe zastoupené osobami, které se problematikou zabývají při výkonu služby. Na základě určitých dohod a dle potřeb schválené akreditace a konkrétního obsahu studia by mohly osoby z praxe poskytovat podporu vyučujících formou přednášek a sdílení praktických zkušeností. Toto řešení by mohlo přinést zpestření výuky pro samotné studenty a sdílení poznatků s pedagogy pro další využití v různých fázích studia. V případě zájmu by se mohly vybráni aktivní příslušníci stálých orgánů vojenské dopravy podílet na tvorbě studijních materiálů a skript pro studenty. Sekundárním efektem by mohla být určitá forma motivace studentů pro službu v odbornosti vojenské dopravy a současně možnost výběru a zařazení absolventů na základě jejich profesních předpokladů a studijních výsledků na určená systemizovaná místa v AČR. Zmíněný návrh by mohl napomoci personalistům při samotném výběru a zařazení osob podle potřeb AČR.

Součástí vyšších ročníků studia je vysílání osob na odborné stáže k útvarům. Sdílení praktických zkušeností se studenty v rámci přednášek a cvičení by mohlo podpořit jejich adaptaci v rámci stáže a studenti by přicházeli s ucelenější představou o činnosti příslušníků vojenské dopravy, což by pomohlo vytěžit z relativně krátké časové dotace stáže maximum.

Poskytnutí maxima informací studentům již během doby studia by mohlo potenciálně přinést budoucím příslušníkům odbornosti vojenské dopravy náměty na zpracování závěrečných diplomových prací. Na akademické úrovni by se tak mohli studenti zapojit do řešení určitých problémů v praxi, zdokonalení systému a mohly by svým čerstvým pohledem na problematiku přinést mnoho nového. V této věci by se vybraní příslušníci vojenské dopravy, podílející se na vzdělávání, mohli zapojit i v roli konzultantů závěrečných prací.

#### **4.1.10 Velitelství výcviku – vojenská akademie**

Velitelství výcviku – Vojenská akademie poskytuje celou škálu specializovaných odbornostních a kariérních kurzů. Navrhují rozšíření této řady o ryze logistické kurzy pro dopravní a zásobovací jednotky, stejně tak jednotky RSOM. Ve všech těchto případech je nutností, aby příslušníci jednotek dokonale ovládali teorii a způsoby upevňování a fixace materiálu na dopravních prostředcích, standardizované zásady tvorby paletových a kontejnerových jednotek, a to pro všechny relevantní druhy dopravy a na úrovni standardů EU a NATO. Posledně jmenované považují za mimořádně důležitý a klíčový aspekt k plnění úkolů v rámci NATO, a to standardizovaným způsobem, jako ostatní státy koalice. Není přijatelné, aby kterákoli koaliční země nebyla schopna v rámci smluvních závazků a vlastních možností poskytnout HNS, a to na úrovni logistiky armády 21. století.

#### **4.2 Změna personální struktury a funkčních náplní osob**

Na základě výše uvedených konkrétních návrhů na změnu systému vojenské dopravy v oblasti leteckých přeprav nebezpečných věcí navrhuji provést revizi a doplnění určitých tabulkových míst u vybraných subjektů AČR. Podotýkám, že změny na taktické úrovni nebudou plošně aplikovatelné na všechny vojenské útvary a zařízení. Relevantní je pouze úprava u těch útvarů a zařízení, kde najde řešení reálné uplatnění. Není nezbytně nutné provádět změny například u útvarů či zařízení, kde nejsou zpravidla prováděny během výcvikového roku žádné letecké přepravy nebezpečných věcí za účelem zabezpečení vlastních sil či přímé podpory jiných útvarů. V případě aplikace změn v praxi by bylo nutné provést důkladné šetření u všech subjektů ke stanovení, zda reálná potřeba či potenciál existuje či nikoliv. V případě zjištění, že daný útvar či zařízení není pro aplikaci změn vhodný, a i přesto by došlo k nutnosti odeslání nákladu nebezpečných věcí, byla by v případě potřeby vysláni vlastní jednotky poskytnuta podpora z úrovně regionálně příslušného RStVD a v případě podpory jiné jednotky v zahraniční operaci podpora z CPO.

V další části kapitoly je uveden výčet konkrétních návrhů personálních změn a funkčních náplní specializace osob zapojených do procesu letecké přepravy u konkrétních subjektů AČR:

Tabulka 4. 1 Návrh změn personální struktury a funkčních náplní osob

| <b>Subjekt</b>   |   |
|--|---|
| <b>Změna</b>   | <b>Popis</b>  |
| <b>Odbor vojenské dopravy Agentury logistiky</b>   |   |
| Navýšení počtu o dvě osoby (důstojníci)  | Výkon funkce inspektora bezpečnosti letecké přepravy, kvalifikace IATA DGR kat. 6   |
| Změna funkční náplně u stávajících funkcí koordinačních důstojníků OVD (certifikovaných IATA kat. 3) | Zaměření na štábní, publikační, organizační a plánovací činnost strategických přeprav, MOVCON advisor u NMCC, HNS a zahraničních operací, specifikace materiálu                             |
| <b>24. základna dopravního letectva Praha – Kbely</b>  |   |
| Navýšení počtu o jednu osobu (důstojník)   | Výkon funkce inspektora bezpečnosti letecké přepravy u základny, kvalifikace IATA DGR kat. 6  |
| Změna funkční náplně u stávající funkce inspektora bezpečnosti leteckého provozu                     | Výkon funkce inspektora bezpečnosti letecké přepravy u základny, tvorba standardů a normativů u základny (leteckého terminálu), kvalifikace IATA DGR kat. 6                                 |
| Navýšení počtu o dvě osoby (rotmistr/nadrotmistr)  | Výkon ekvivalentní funkce k pozici „Preparer“ dle AFMAN 24-604, MOVCON advisor pro nesamostatné subjekty mimo Ministerstvo obrany ČR, kvalifikace IATA DGR kat. 3                           |
| Navýšení počtu o dvě osoby (rotmistr/nadrotmistr/občanský zaměstnanec)                               | Výkon manipulace a skladování neregulovaného carga a zásilek s nebezpečným zbožím za účelem interních potřeb 24. zDL a nesamostatných subjektů mimo Ministerstvo obrany ČR, úzká spolupráce |

|  |   |
|--|---|
|  | s funkcí „Preparer“, kvalifikace IATA DGR kat. 8  |
| Změna funkční náplně vybraných příslušníků pozemního neletového personálu                            | Výkon manipulanta handlingu (manipulace, nakládka, vykládka) neregulovaných zásilek a zásilek s nebezpečnými věcmi, kvalifikace IATA DGR kat. 8                           |
| <b>Regionální střediska vojenské dopravy</b>   |   |
| Navýšení počtu o dvě osoby (praporčík)   | Výkon ekvivalentní funkce k pozici „Preparer“ dle AFMAN 24-604, MOVCON advisor pro nesamostatné útvary/zahraniční operace/zahraniční cvičení, kvalifikace IATA DGR kat. 3 |
| <b>Centrum podpory operací</b>   |   |
| Změna funkční náplně vybraných příslušníků manipulace a skladování (rotmistr, občanský zaměstnanec)  | Výkon ekvivalentní funkce k pozici „Packer“ dle AFMAN 24-604, (manipulace, nakládka, vykládka), kvalifikace IATA DGR kat. 8   |
| Změna funkční náplně u stávajících funkcí koordinačních důstojníků CPO (certifikovaných IATA kat. 3) | Zaměření na štábní, organizační a plánovací činnost, výkon ekvivalentní funkce k pozici „Preparer“ dle AFMAN 24-604, MOVCON advisor pro zahraniční operace                |

| <b>Vojenské útvary, zařízení a velitelství</b>   |   |
|--|---|
| Určení a změna funkční náplně příslušníků stálých orgánů vojenské dopravy na úrovni vojenských útvarů a zařízení   | Výkon stálého orgánu vojenské dopravy dle normativního výnosu MO č. 47/2014 <i>Vojenská doprava</i> ve znění rozkazu ministra obrany č. 47/2020 Věstníku [13], osoba znalá problematiky a specifik disponibilního materiálu u útvaru. Znalost interních armádních předpisů v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí  |
| Určení a definice funkční náplně příslušníků odpovědných za oblast vojenské dopravy na úrovni velitelství pluků, brigád a sil                                  | Výkon velitelské kontroly v oblasti vojenské dopravy nad podřízenými útvary, znalost interních armádních předpisů v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí, možnost sdružení funkcí  |
| <b>Subjekty disponující určeným specifickým materiálem</b>   |   |
| Určení a změna funkční náplně příslušníků stálých orgánů vojenské dopravy na úrovni určených vojenských útvarů a zařízení disponujících specifickým materiálem | Výkon stálého orgánu vojenské dopravy dle normativního výnosu MO č. 47/2014 <i>Vojenská doprava</i> ve znění rozkazu ministra obrany č. 47/2020 Věstníku [13] ekvivalentního k pozici „Technical Specialist“ dle AFMAN 24-604, osoba znalá problematiky a specifik disponibilního specifického materiálu u daného útvaru, kvalifikace minimálně dle IATA DGR kat. 2 |



| <b>Vojenská policie</b>   |  |
|---|--|
| Změna funkční náplně u stávajících funkcí příslušníků vojenské policie vykonávajících screening zavazadel | Výkon funkce kontroly cestujících a zavazadel osobních letů prostředky 24. zDL dle standardů IATA DGR, kvalifikace IATA DGR kat. 12  |
| <b>Univerzita obrany</b>  |  |
| Nábor osob a definice lektorského zaměření pedagogů oborů logistiky                                       | Výkon funkce pedagogů specializovaných na oblast vojenské dopravy, spolupráce s aktivními příslušníky vojenské dopravy AČR a absolventy UNOB, publikační činnost výukových materiálů pro potřeby UNOB, zapojení se do expertní konferenční činnosti atd. |
| <b>Velitelství výcviku – Vojenská akademie</b>  |  |
| Nábor osob a definice lektorského zaměření pedagogů odborností logistiky                                  | Výkon funkce lektora základních logistických profesí se zaměřením na manuální činnosti (např. manipulace, skladování, upevňování, tvorba manipulačních jednotek, kontejnerů atd.), součinnost s inspektorem OVD, resp. civilními akreditovanými subjekty |

Zdroj: [vlastní zpracování]

V následujícím grafu je znázorněna navrhovaná struktura orgánů vojenské dopravy z hlediska úrovně odborného řízení (Graf 4.1 Přehledová struktura orgánů vojenské dopravy). Z grafu vyplývá, že nejvyšší úroveň v systému představuje Sekce logistiky Ministerstva obrany ČR, již je podřízen Odbor vojenské dopravy Agentury logistiky. Další úroveň představují 24. základna dopravního letectva, Centrum podpory operací, a regionální střediska vojenské dopravy. Následují velitelství sil, brigád a pluků a v jejich podřízenosti určené útvary a zařízení.



Graf 4. 1 Přehledová struktura orgánů vojenské dopravy

Zdroj: [vlastní zpracování]

### 4.3 Způsoby kvalifikace personálu

Pro naplnění výše uvedeného předpokladu v úvodu kapitoly 4.1 je nezbytné nastavit systém vzdělávání a výcviku příslušníků AČR k získání potřebných znalostí v celém spektru problematiky, úrovně kvalifikace a certifikace dle IATA DGR. Návrh vychází z pravidel IATA DGR, zavedené praxe v AČR a těchto předpokladů:

- Za odborné balení a certifikaci nebezpečného zboží bude i nadále odpovědná osoba, certifikovaná dle IATA DGR kat. 3.
- Osoby certifikované dle IATA DGR 6 budou vykonávat inspekci nebezpečného zboží, příp. školení.

- Všechny ostatní osoby v systému budou vykonávat necertifikační činnost (plánování, organizace, velení, manipulace, screening zavazadel atd.).

Způsob a rozsah vzdělávání a případné následné certifikace by měl být rozdělen dle funkčních kompetencí jednotlivých příslušníků na dvě hlavní úrovně, a to se zaměřením na:

- Osoby odpovědné za plánování a organizaci leteckých přeprav, balení zásilek nebezpečných věcí a jejich certifikaci, inspekci nebezpečného zboží k přepravě.
- Osoby odpovědné za manuální činnost (základní funkce logistiky).

Z hlediska praktického nastavení systému kvalifikace je nezbytné najít odpovědi na zásadní otázky, které umožní realizovat výše navrhovaná opatření v podkapitole 4.2 a 4.3:

- Která instituce bude zabezpečovat vzdělávání a výcvik osob odpovědných za plánování a organizaci leteckých přeprav, balení zásilek nebezpečných věcí a jejich deklaraci?
- Která instituce bude zabezpečovat vzdělávání a výcvik inspektorů nebezpečného zboží k přepravě?
- Jakým způsobem bude zabezpečena plnohodnotná kvalifikace a certifikace dle IATA DGR u vybraných příslušníků vojenské dopravy?
- Bude mít vedení AČR ambice samostatné certifikace osob a vedení odborných kurzů dle ustanovení ICAO/IATA nebo bude služba i nadále pořizována z civilního sektoru?
- Jakým způsobem bude zabezpečováno odborné vzdělávání a prohlubování znalostí stávajících příslušníků stálých orgánů vojenské dopravy?

Pro zabezpečení vzdělávání a výcviku se v podmínkách AČR jeví jako vhodné využití kombinace stávajících akademických a výcvikových institucí AČR, tj. Univerzity obrany v Brně a Velitelství výcviku – Vojenské akademie Vyškov, společně se službami civilních certifikovaných subjektů, jako například společnosti CATC Praha – Ruzyně. Všechny instituce představují určitý, byť rozdílný, potenciál. Navrhované nastavení systému kvalifikace a výcviku osob vychází z aktuálního stavu v AČR v oblasti vojenské dopravy, tj. nebude se budovat zcela nový systém od základu, ale naopak se naváže na stávající kapacity a znalostní bázi odborníků, kterou je nutné navýšit, uspořádat a optimalizovat.

#### **4.3.1 Vzdělávání osob odpovědných za plánování a organizaci leteckých přeprav, balení zásilek nebezpečných věcí a jejich certifikaci, inspekci nebezpečného zboží k přepravě**

Z důvodu centralizace moderních a aktuálních trendů v oblasti plánování a organizace leteckých přeprav, balení zásilek nebezpečných věcí včetně jejich certifikace a následné inspekce, navrhuji přenést odpovědnost na půdu Univerzity obrany v Brně, jakožto poskytovatele vysokoškolského typu vzdělávání pro budoucí a stávající vojáky z povolání. Spojením studia pravidelných posluchačů Univerzity obrany a stávajících příslušníků odbornosti vojenské dopravy ve formě bloků přednášek, workshopů a prezentací odborníků z oblasti by mohlo dojít k synergickému efektu v odbornosti vojenské dopravy a propojení praxe a přípravy do praxe. Jak bylo zmíněno výše, Univerzita obrany v současné době nedisponuje dostatkem odborného personálu pro zabezpečení komplexní pedagogické činnosti v této problematice. Využitím stávajících aktivních příslušníků vojenské dopravy v kombinaci se specialisty odborných akreditovaných společností z civilního sektoru by mohl být tento nedostatek částečně suplován. V rámci plánované čtrnácti týdenní časové dotace odborného bloku studia s názvem „Zajištění vojenských přeprav a přesunů – činnost vojenského dopravního úřadu“ a „Přeprava nebezpečného, nadměrného a nadrozměrného nákladu“ by mohly být vyčleněny např. dva týdenní bloky pouze na problematiku zájmového zaměření na leteckou přepravu nebezpečných věcí. Univerzita obrany by v případě prosazení tohoto návrhu nemusela disponovat pedagogickými odborníky na plný časový úvazek a využívala by outsourcingu z vojenských útvarů a úřadů, certifikovaných dle IATA DGR kat. 3 a 6, popř. civilních společností či přizvaných přispěvatelů armád NATO. Jak bylo zmíněno výše, udržení absolutního přehledu v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí a potřebných aktuálních znalostí, dovedností a kvalifikace není zdaleka jednoduché a odborníci se tématu musejí věnovat dlouhodobě a nepřerušovaně. Účastí zahraničních příslušníků by nebyla vyloučena prezentace sdělovaných informací v anglickém jazyce, což by mohlo současně navýšit atraktivitu kurzu. Taková činnost by jistě zvýšila renomé a vědecko-pedagogický kredit Univerzity obrany.

V případě potřebného hodnocení a testování znalostí studentů řádného studia Univerzity obrany, by pedagogickou a hodnotící činností i nadále vykonávali příslušníci stálého lektorského sboru vysoké školy, přičemž osnovy a obsah testů, zápočtů a zkoušek by mohl být v tomto případě konzultován i s určenými aktivními příslušníky vojenské dopravy, kteří by byli zapojeni do bloků přednášek jako aktivní přednášející. Informace

získané během kurzů by jistě pomohly posluchačům Univerzity obrany proniknout hlouběji do problematiky, a to obzvláště v případě, kdy je kurz zařazen v posledním ročníku studia a absolventi zakrátko nastupují ke službě u útvarů a zařízení AČR.

Obsah přednášek a workshopů na půdě Univerzity obrany by reflektoval aktuální postupy v problematice, a tudíž by se každoročně neopakovaly zcela totožné přednášky a sdělované informace. Současně by se každoročně mohly přednášející osoby měnit, a to z různých útvarů, dopravních úřadů a dalších zainteresovaných subjektů AČR, civilního sektoru a armád NATO, což by mohlo přinést přidanou hodnotu nastínění různých pohledů na problematiku dle dílčích odborností přednášejících. V rámci kurzu by se posluchači měli dovědět aktuální postupy a řešení, jak jsou aplikována v aktuální praxi. Neměl by však být koncipován jako vědecko-odborná konference v problematice na téma budoucího vývoje, trendů a řešení inovačních problémů, ale naopak jako prostředek pro sdělení aktuálních postupů a standardů, se kterými se studenti a aktivní příslušníci budou, resp. setkávají v praxi, a jak by práci měli vykonávat. Téma uspořádání samostatné konference v oblasti vojenské dopravy AČR dlouhodobě rezonuje, ale bohužel nebyla v uplynulých letech taková příležitost uskutečněna.

Z hlediska profesní váhy kurzu by bylo jeho absolvování povinné pro studenty Univerzity obrany a vyžadovaný pro aktivní příslušníky na této úrovni struktury vojenské dopravy AČR. Kurz by mohl být evidován obdobně jako jiné ostatní odborné kurzy, poskytované AČR. Příslušníci vojenské dopravy by se do kurzů přihlašovali stanoveným způsobem a absolvování kurzu by bylo evidováno v jejich osobních personálních spisech.

Vedle studia aktuálních předpisů, stálých operačních postupů, kooperace s nadřízenými odbornými orgány, štábních a praktických součinnostních nácviků v rámci AČR a vlastní prováděné praxe by kurz představoval jeden z hlavních druhů vzdělávání příslušníků vojenské dopravy v AČR. Pro získání potřebných znalostí a dovedností vyžaduje tato odbornost především praktické provádění a zapojení se do procesu.

Z hlediska případné certifikace vybraných příslušníků dle standardů IATA DGR kat. 3 a 6 by kurz mohl sloužit k prohloubení či nabytí báze znalostí přímo z problematiky letecké přepravy nebezpečných nákladů. Nikoliv však k samotné přípravě pro složení zkoušky. Důležité je upozornit, že Univerzita obrany není v této oblasti nijak akreditována pro provádění výcviku dle IATA DGR Úřadem pro civilní letectví, proto nemůže, a ani není záměrem návrhu diplomové práce, aby měl kurz tento status.

Otázka, jakým způsobem bude zabezpečena kvalifikace a certifikace příslušníků AČR dle standardu IATA DGR kat. 3 a 6, je tedy klíčová. Vzhledem k požadavkům, které klade IATA na instruktory akreditovaných vzdělávacích kurzů, není vybudování nového školicího střediska a zajištění kvalifikovaného personálu jednoduchou a nenákladnou záležitostí. V případě, kdy by vedení AČR trvalo na tom, že bude resort poskytovat příslušníkům vlastní akreditovaný systém vzdělávání v oblasti přepravy nebezpečných věcí, obdobně jako například společnost CATC, musely by být pečlivě zváženy veškeré pozitivní i negativní aspekty tohoto řešení. Pro samotný rozhodovací proces managementu AČR a vynesení všech aspektů je níže vytvořena přehledná SWOT matice varianty vlastního – vnitroresortního – zabezpečování výukových služeb a následné certifikace posluchačů potenciálního akreditovaného kurzu. Realizací a zabezpečováním chodu kurzů by byla rovněž primárně pověřena Univerzita obrany. Finální rozhodnutí, zda se vydat zcela novou cestou, navrženou výše v textu a SWOT matici, či nadále vysílat osoby do civilních akreditovaných kurzů specializovaných společností, by jistě náleželo vyššímu velení AČR a kompetentním osobám. Nicméně se domnívám, že obě varianty jsou reálné a proveditelné. Osobně jsem zastáncem maximálního zapojení specializovaných firem formou outsourcingu do zabezpečování podpůrných projektů obrany státu, kdy dochází k podpoře místního průmyslu a služeb a obdobné projekty neváží síly a prostředky ozbrojených sil.

Tabulka 4. 2 SWOT matice interního zabezpečování akreditovaného kurzu IATA DGR

| <b>Silné stránky</b>  | <b>Slabé stránky</b>   |
|---|--|
| <p>Vlastní výukové zázemí, prostory.<br/>Nabídka exklusivního kurzu studentům a příslušníkům AČR.<br/>Rozšíření tabulkových míst v atraktivní problematice.</p>   | <p>Počáteční investice.<br/>Dlouhá doba do plné funkčnosti systému.<br/>Administrativa spojená s žádostí o akreditaci ÚCL.<br/>Všeobecná administrativní práce a náročná administrativa řízení projektu (vyžaduje organizaci provozu, financování – platby organizaci IATA za licence, účetnictví, logistiku, správu majetku atd.)<br/>Výběr a nábor lektorů splňujících podmínky IATA, popř. ÚCL.<br/>Výběr a nábor administrativních pracovníků podpory projektu.<br/>Relativně malý počet osob z AČR s nutností certifikace IATA DGR kat. 3 a 6 (rentabilita).<br/>Vysoké nároky na udržení schopností vs. výkon a potřeba vlastní resortní certifikované instituce.<br/>Nutná podrobná Cost-Benefit analýza před případnou realizací projektu.</p> |
| <b>Příležitosti</b>   | <b>Hrozby</b>  |
| <p>Možnost nabídky služeb jiným vládním resortům ČR.<br/>Možnost nabídky exklusivního kurzu uchazečům z civilního sektoru, popř. příslušníkům cizích OS NATO a partnerských států např. v rámci programu ERASMUS obdobně jako STANAG či kurzy LOGFAS – možnost návratnosti části investic a nákladů.<br/>Zvýšení národního a mezinárodního kreditu UNOB.<br/>Propojení celosvětové organizace IATA s českým vojenským školstvím, aplikace moderních a aktuálních trendů ze světa.</p> | <p>Případný konkurenční boj na trhu (při nabídce služeb do civilního sektoru, kdy zřizovatelem kurzu by byl veřejný subjekt, u něhož není primárním cílem finanční zisk z aktivity, spíše jako návratnost části investic).</p>   |

Zdroj: [vlastní zpracování]

#### **4.3.2 Vzdělávání a výcvik osob odpovědných za manuální činnost**

Obdobně jako v předchozím případě by měli i příslušníci nižších hodnostních sborů, popř. občanští zaměstnanci, získat potřebnou kvalifikaci pro výkon vlastní funkce. V následující části práce navrhuji způsoby provádění praktického výcviku, resp. získání praktických znalostí v manuálních dovednostech a technik postupů přípravy, balení a manipulace s nebezpečným zbožím.

Podotýkám, že v současné době není u VeV-VA vybudován systém výcviku s takovýmto zaměřením. Současně, jediné osoby, která jsou oprávněny provádět odborná školení, jsou odborníci certifikovaní dle IATA DGR kat. 6. Navrhuji zřízení specializovaného kurzu pro příslušníky nižších hodnostních sborů z řad vojenských útvarů a zařízení, jakožto cílové skupiny osob, kteří by byli nebo již jsou určeni k provádění manipulace, skladování a jiných manuálních logistických činností s nebezpečným zbožím u vlastních organických celků. Nezbytnou důležitou součástí obsahu kurzu by v první řadě bylo poskytnutí všeobecného povědomí a informací o specifikách nebezpečného zboží a jeho vlivu na průběh všech fází letecké přepravy. V případě prosazení tohoto návrhu by vzhledem k absenci instruktorů certifikovaných dle IATA DGR kat. 6 v AČR, mohla být služba zabezpečena civilními akreditovanými subjekty formou outsourcingu, pod záštitou a v zázemí VeV-VA, a to v časové dotaci například čtyř týdenních bloků v roce. Později, po vybudování dostatečné personální kapacity u OVD, by tuto časově omezenou činnost, zajišťovali příslušníci OVD certifikovaní dle IATA DGR kat. 6, pokud by byla potřeba samostatnosti AČR v lektorské činnosti.

Prostředí VeV-VA Vyškov jako ubytování pro účastníky kurzů, učebny, samotná specializace pro provádění výcviku v AČR či podpora tvorby doktrínálních a metodických pomůcek se nabízí jako vhodné řešení zabezpečení zázemí pro tento typ kurzu.

Podotýkám, že výsledkem těchto kurzů by mělo být získání teoretických a praktických dovedností, nikoliv však samotná certifikace dle IATA DGR. V určených případech budou určeni jedinci absolvovat testy dle IATA DGR kat. 2, 8 či 12 (viz tabulka 4.1).

V rámci výše zmíněných kurzů pro příslušníky nižších hodnostních sborů (a občanských zaměstnanců AČR) může být zorganizováno podílení se na průběhu kurzu osobami z útvarů či RStVD jako podpora příslušníků – inspektorů – z řad OVD.



### 4.3.3 Iniciační jednání

Pro nastavení systému bude jistě nezbytná shoda všech klíčových subjektů vojenské dopravy, jenž se problematika týká. Jako vhodný způsob se jeví iniciační jednání – konference – zainteresovaných subjektů, ze které by vyplynuly následné kroky a úkoly. Pro uspořádání konference není nezbytně nutné osobní setkání vybraných příslušníků, a to s ohledem na aktuální pandemickou situaci v ČR. Během studia na vysoké škole se osvědčilo používání konferenčních softwarových nástrojů, jako například Microsoft Teams. Z jednání by mělo vyplynout několik klíčových bodů a to zejména:

- Ustanovení koordinační a expertní skupiny, jejich odpovědnosti a úkolů.
- Soubor konkrétních pozměňovacích návrhů struktury orgánů vojenské dopravy v oblasti letecké přepravy nebezpečných nákladů.
- Soubor konkrétních pozměňovacích návrhů na nastavení systému vzdělávání, výcviku a certifikace dle IATA DGR.
- Časový plán přestavby struktury a stanovení cílů.
- Nastavení systému kontroly a reportů o výsledcích jednotlivých fází změny systému.

## 5 Vyhodnocení návrhů

Jako nejefektivnější model, osvědčený v praxi, se považuje systém ozbrojených sil USA. Jejich aparát disponuje širokou škálou vzdělávacích a výcvikových institucí a neobyčejným množstvím odborníků, zabezpečujících přepravu jakéhokoliv druhu nákladu, který ozbrojené síly USA vyžadují právě tam, kde je potřeba. Podrobný a přesný formát zavedených praktik v USA však není na podmínky AČR aplikovatelný, a ne zcela vhodný, účelný a ekonomicky přijatelný. Výjimečnou teoretickou oporou byla pro vlastní návrh opatření aktuální verze leteckého vojenského předpisu AFMAN 24-604.

Závěrečná práce přináší celou řadu obecnějších, ale rovněž i konkrétních návrhů na optimalizaci systému, o kterých se osobně domnívám, že při jejich, byť i částečné, aplikaci v praxi, mohou pomoci výrazně vylepšit a optimalizovat systém provádění leteckých přeprav nebezpečných věcí v celém spektru jejich procesu, od kvalifikace personálu, organizování a plánování jednotlivých přeprav a vytvoření širšího adekvátního zázemí. Všechna navrhovaná opatření a změny však mají stejnou váhu a byla definována jako jeden, navzájem se doplňující, celek. Tak malá armáda, jako AČR, si nemůže dovolit nefunkční a komplikovaný prvek logistiky. V mnoha odbornostech, včetně vojenské dopravy, se příslušníci AČR vzájemně znají, a značná část prosazení návrhů a optimalizace systému spočívá v systému komunikace, spolupráce a předávání zkušeností. I z tohoto důvodu by mohla být optimalizace systému relativně snadná a při dobrém managementu oblasti proveditelná. Důležitým aspektem úspěchu je bezesporu jeho průběžná kontrola a důraz na rozvoj systému do budoucna podle aktuálních potřeb a trendů.

Léty praxe v AČR jsem došel k závěru, že jedině dobrým plánováním komplexního systému zabezpečení vysílaných jednotek, včetně přepravy osob a materiálu do a z místa určení, je klíčovým aspektem úspěchu úkolů prováděných ozbrojenými silami AČR. Optimalizace systému logistiky AČR z hlediska zabezpečení vojenské dopravy jako celku je jedinou možnou cestou k udržení tempa s dynamickým rozvojem civilní logistiky, která je s vojenskou velmi úzce spjata. V případě zachování systému v jeho aktuální podobě nebude moci být dosaženo požadovaného pokroku a stav nebude z dlouhodobého hlediska udržitelný.

## **Závěr**

Cílem práce byla identifikace slabých míst v systému letecké přepravy nebezpečných věcí v AČR a jejich odstranění s využitím vhodných opatření.

V úvodu závěrečné práce byly identifikovány nedostatky systému, a to zejména v personální oblasti z hlediska počtu odborníků na daných klíčových pozicích, způsoby jejich kvalifikace a následné mezinárodní certifikace.

V teoretické části byl popsán dostupný a relevantní teoretický základ z pohledu české národní a mezinárodní legislativy. Dále byly zdůrazněny všechny zákonné povinnosti a závazky, jež z legislativních rámců plynou pro zúčastněné subjekty procesu letecké přepravy nebezpečných věcí. Další část závěrečné práce zahrnovala analýzu současného stavu vzdělávání a kvalifikace osob AČR v problematice letecké přepravy nebezpečných věcí, včetně popisu certifikačních služeb konkrétní společnosti z civilního sektoru.

Návrhová část obsahuje celou řadu praktických funkčních změn systému. Pevně věřím, že uvedené změny vycházejí z co nejracionálnějších předpokladů a jejich aplikace je plně reálná a účelná.

## Seznam zdrojů

- [1] *Dangerous Goods Regulations*. 60th Edition. Montreal – Geneva: International Air Transport Association, 2018. ISBN 978-92-9229-740-4.
- [2] IATA – Current Airline Members. *IATA – Home* [online]. Copyright © International Air Transport Association [cit. 09.04.2021]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/>
- [3] *Let 1-19: Letecká přeprava nebezpečného zboží a zvláštních nákladů*. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2017.
- [4] Příjímací řízení: Magisterské studium (vojenské) - Nabízené studijní specializace – Informace o studiu. *Document Moved* [online]. Copyright © 2021 Univerzita obrany [cit. 09.04.2021]. Dostupné z: [https://www.unob.cz/fvl/studium/Stranky/PR\\_voj\\_mgr-nabizene-obory.aspx](https://www.unob.cz/fvl/studium/Stranky/PR_voj_mgr-nabizene-obory.aspx)
- [5] VD-5-MP. *Univerzita obrany* [online]. Brno: Univerzita obrany, 2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://apl.unob.cz/StudijniProgramy/PredmetDetail/315/Vojenská%20doprava>
- [6] Ostatní výcviky | Czech Aviation Training Centre. *Czech Aviation Training Centre* [online]. Copyright © 2021 Czech Aviation Training Centre [cit. 09.04.2021]. Dostupné z: <https://www.catc.cz/ostatni-vycviky/nebezpecne-zbozi/>
- [7] Defence Budget Overview. In: *Under Secretary of Defense (Comptroller)* [online]. Washington: Department of Defense, 2019 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: [https://comptroller.defense.gov/Portals/45/Documents/defbudget/fy2020/fy2020\\_Budget\\_Request\\_Overview\\_Book.pdf](https://comptroller.defense.gov/Portals/45/Documents/defbudget/fy2020/fy2020_Budget_Request_Overview_Book.pdf)
- [8] AIR FORCE MANUAL 24-604: PREPARING HAZARDOUS MATERIALS FOR MILITARY AIR SHIPMENTS. In: *U.S. Air Force* [online]. Washington: Department of The Air Force, 2020 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: [https://static.e-publishing.af.mil/production/1/af\\_a4/publication/afman24-604/afman24-604.pdf](https://static.e-publishing.af.mil/production/1/af_a4/publication/afman24-604/afman24-604.pdf)
- [9] Defense Transportation Regulation – Part II Cargo Movement: HAZARDOUS MATERIAL. In: *United States Transportation Command* [online]. Scott Air Force Base IL 62225-5357: United States Transportation Command, 2020 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: [https://www.ustranscom.mil/dtr/part-ii/dtr\\_part\\_ii\\_204.pdf](https://www.ustranscom.mil/dtr/part-ii/dtr_part_ii_204.pdf)
- [10] Training Programme. *Home* [online]. Montréal: International Civil Aviation Organization (ICAO), 2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/TrainingProgramme.aspx>

- [11] IATA – About Us. *IATA – Home* [online]. Copyright © International Air Transport Association [cit. 09.04.2021]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/about/>
- [12] Doing Business With USTRANSCOM. *United States Transportation Command* [online]. Scott Air Force Base IL 62225-5357: Office of Public Affairs, 2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://www.ustranscom.mil/cmd/aboutustc.cfm>
- [13] NVMO č. 47/2020: Vojenská doprava. Praha: Ministerstvo obrany ČR, 2020.
- [14] IATA – Instructor Opportunities. *IATA – Home* [online]. Copyright © International Air Transport Association [cit. 09.04.2021]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/careers/instructor-opportunities/>

## **Seznam grafických objektů**

Tab. 1.1 Minimální požadavky na výcvik

Tab. 2.1 Rozdělení osob do funkčních skupin

Tab. 4. 1 Návrh změn personální struktury a funkčních náplní osob

Tab. 4. 3 SWOT matice interního zabezpečování akreditovaného kurzu IATA DGR

Graf 4.1 Přehledová struktura orgánů vojenské dopravy

## Seznam použitých zkratk

24. zDL – 24. základna dopravního letectva Praha – Kbely

AČR – Armáda České republiky

ADR – Accord relatif au transport international des

marchandises Dangereuses par Route

AFMAN – Air Force Manual

CFR – Code of Federal Regulations

CITES – The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora

COMAT – Company Material

CPO – Centrum podpory operací

CZZOaMS – Centrum zabezpečení zahraničních operací a mimořádných stavů

DLAI – Defense Logistics Agency Instruction

DoD – Department of Defense

DoT – Department of Transportation

DTR – Defense Transportation Regulation

FIATA – International Federation of Freight Forwarders Associations

HNS – Host Nation Support

IATA – The International Air Transport Association

IATA DGR – The International Air Transport Association Dangerous Goods Regulations

ICAO – International Civil Aviation Organization

LAR – Live Animals Regulations

MCO – Marine Corps Order

MO – Ministerstvo obrany ČR

NSE – National Support Element

NSN – NATO Stock Number

NAVSUP PUB – Naval Supply Systems Command Publication

NOTOC – Notification to Captain

NV – nebezpečné věci

OAG – Air Cargo Guide

OSN – Organizace spojených národů

OVD – Odbor vojenské dopravy

RSOM – Reception, Staging and Onward Movement

RStVD – Regionální středisko vojenské dopravy

SALIS – Strategic Airlift Interim Solution

STANAG – NATO Standardization Agreement

TM – Technical Manual

ULD – Unit Load Device

UN kód – United Nations kód

UNOB – Univerzita Obrany

ÚCL – Úřad pro civilní letectví

VeV-VA – Velitelství výcviku – Vojenská akademie Vyškov

# Přílohy

## Příloha A - Shippers Declaration for Dangerous Goods

| SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS  |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
|--|--|-----------------------|---|------------------------------|------------------------|---------------|--|--|--|
| Shipper<br><b>XXX</b>  |  |                       | Air Waybill No.:  |                              |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       | Page 1 of 1 Pages   |                              |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       | Shipper's Reference Number <i>(optional)</i>  |                              |                        |               |  |  |  |
| Consignee<br><b>XXX</b>  |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
| Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.  |  |                       | <b>WARNING</b>  |                              |                        |               |  |  |  |
| <b>TRANSPORT DETAILS</b>   |  |                       | Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties. |                              |                        |               |  |  |  |
| This shipment is within the limitations prescribed for: <i>(delete non-applicable)</i>   |  | Airport of Departure: |   |                              |                        |               |  |  |  |
| <del>PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT</del>  | CARGO AIRCRAFT ONLY                                      | <b>XXX</b>            |   |                              |                        |               |  |  |  |
| Airport of Destination:<br><b>XXX</b>  |  |                       | Shipment type: <i>(delete non-applicable)</i>   |                              |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       | NON-RADIOACTIVE   |                              | <del>RADIOACTIVE</del> |               |  |  |  |
| NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS   |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
| Dangerous Goods Identification   |  |                       |   | Quantity and type of packing | Pack-ing Inst.         | Authorization |  |  |  |
| UN or ID No.   | Proper Shipping Name                                     | Class or Division.    | Pack-ing Group  |                              |                        |               |  |  |  |
| UN3528   | Machinery, internal combustion, flammable liquid powered | 3                     |   | 2x Power generator x 981 kg  | 378                    |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | 1x Power generator x 91 kg   |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | Loose                        |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
| Additional Handling Information:   |  |                       |   |                              |                        |               |  |  |  |
| I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labeled / placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met. |  |                       |   | Name/Title of Signatory      |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | XXX                          |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | Place and Date               |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | XXX                          |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | Signature                    |                        |               |  |  |  |
|  |  |                       |   | <i>(see warning above)</i>   |                        |               |  |  |  |



|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Autor</b>           | Bc. Petr Topinka  |
| <b>Název DP</b>        | Letecká přeprava nebezpečných věcí v podmínkách AČR   |
| <b>Studijní obor</b>   | LRDP  |
| <b>Rok obhajoby DP</b> | 2021  |
| <b>Počet stran</b>     | 59  |
| <b>Počet příloh</b>    | 1   |
| <b>Vedoucí DP</b>      | Ing. Alexander Čapka, Ph.D.   |
| <b>Anotace</b>         | Závěrečná práce se zabývá problematikou letecké přepravy nebezpečných věcí v podmínkách Armády České republiky. V dané problematice byla analyzována stávající situace s ohledem na strukturu, přípravu, výcvik a kvalifikaci odborného personálu v současné struktuře odbornosti vojenské dopravy. V práci byly zohledněny relevantní odborné předpisy na národní a mezinárodní úrovni. Cílem práce byla identifikace slabých míst systému a jejich optimalizace. Jako předloha byly využity poznatky z autorovy praxe a postupy zavedené v ozbrojených silách Spojených států amerických. |
| <b>Klíčová slova</b>   | letecká přeprava nebezpečných věcí, Armáda České republiky, IATA DGR, výcvik, kvalifikace, personální struktura   |
| <b>Místo uložení</b>   | ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově   |
| <b>Signatura</b>       |   |