

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2013–2014

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Petr Žák

Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tereza Jonáková

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2013–2014

BACHELOR THESIS

Petr Žák

**Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful
Interference**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. Tereza Jonáková

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 11. 3. 2014

Petr Žák

Poděkování

Rád bych na tomto místě poděkoval paní JUDr. Tereze Jonákové, vedoucí mé bakalářské práce, a to především za její cenné rady, ochotu a trpělivost. Za odbornou pomoc, teoretické a praktické konzultace k tématu této práce děkuji také panu Petru Voráčovi.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problematikou ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Cílem práce je popsat organizaci a zajištění ochrany letišť a letadel před protiprávními činy, tedy jednu ze dvou složek bezpečnostní politiky letecké dopravy, tzv. „Aviation Security“. V úvodní části práce jsou popsány důležité mezinárodní organizace a právní předpisy, které přímo či nepřímo souvisejí s leteckou bezpečností. Následuje popis způsobu ochrany letišť, provádění bezpečnostních a detekčních kontrol, zajištění bezpečnosti za letu a Národního programu bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky. V závěru práce jsou popsány nové trendy a technologie používané v oblasti bezpečnosti civilního letectví.

Klíčová slova

Bezpečnost civilního letectví, bezpečnostní kontroly, bezpečnostní programy, detekční kontroly, letečtí dopravci, letiště, protiprávní činy.

Annotation

My bachelor thesis is focused on safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. The aim of my work is to describe the organization and security protection of airports and air planes against unlawful acts, one of two parts of aviation security policy, so-called "Aviation Security". At the beginning of my thesis are described important legal regulations and international organizations, which are directly or indirectly related to aviation security. Further is described methods airport security, performance of security and screening controls, performance of security on board and national security training for employees. In the end of my thesis are described new trends and technologies used in the safeguarding civil aviation security.

Key words

Civil Aviation Security, Security Controls, Security Programme, Screenings, Community Air Carriers, Airports, Acts of unlawful Interference.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1 PRÁVNÍ ÚPRAVA OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ.....	11
1.1 Mezinárodní úmluvy	11
1.2 Mezinárodní organizace a jejich předpisy	13
1.3 Předpisy Evropské unie.....	15
1.4 Národní předpisy	16
1.5 Organizace bezpečnosti civilního letectví v ČR	18
2 ORGANIZACE OSTRAHY NA CIVILNÍCH LETIŠTÍCH	21
2.1 Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy	21
2.2 Bezpečnostní program provozovatele letiště	22
2.3 Rozdělení prostorů na letišti	25
2.4 Ochrana letiště	27
3 BEZPEČNOSTNÍ A DETEKČNÍ KONTROLY	30
3.1 Cestující a kabinová zavazadla	31
3.2 Zapsaná zavazadla	35
3.3 Náklad a pošta	36
3.4 Letištní dodávky a palubní zásoby.....	37
4 PROSTŘEDKY A POSTUPY K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI ZA LETU	39
4.1 Konstrukční opatření letadel.....	40
4.2 Bezpečnostní doprovody	41
4.3 Krizové situace za letu.....	42
5 ODBORNÁ PŘÍPRAVA PRACOVNÍKŮ V CIVILNÍM LETECTVÍ.....	44
5.1 Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví ČR	44
5.2 Zásady poskytování odborné přípravy	45
5.3 Typy odborné přípravy.....	47
6 NOVÉ TRENDY V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ.....	49
6.1 Nové technologie v oblasti detekčních kontrol zavazadel	50
6.2 Moderní metody profilace a identifikace cestujících	51
6.3 Tělové skenery	52
ZÁVĚR.....	55
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	58
SEZNAM ZKRATEK.....	64

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK.....	66
SEZNAM PŘÍLOH.....	67

ÚVOD

Potřeba ochrany civilní letecké dopravy před protiprávními činy se datuje minimálně od 30. let 20. století, kdy se ve světě začala v masivním měřítku rozvíjet osobní a poštovní letecká přeprava. Moderní způsob rychlé přepravy na velké vzdálenosti se totiž stal velkým lákadlem pro nejrůznější zločince i teroristické skupiny, protože jakýkoliv incident v tomto dopravním odvětví standardně vyvolává obrovský zájem médií v mezinárodním dosahu.

Jako první teroristický čin v letecké dopravě je v dostupné literatuře nejčastěji uváděna událost z roku 1931, kdy se ozbrojení revolucionáři v Peru snažili přesvědčit pilota letounu Fokker F7, aby jim pomohl rozhazovat letáky nad zájmovou oblastí. Pilot odmítl, a byl proto deset dní vězněn. Odletět mu teroristé dovolili až po vynuceném slibu, že dopraví jednoho z nich do Limy.

Teroristické útoky na leteckou dopravu mají několik forem. Může se jednat o únosy letadel k dosažení osobních nebo politických cílů, útoky na letadla nebo letiště, popřípadě použití letadla jako zbraně. Právě poslední způsob, který byl teroristy použit 11. září 2001 při útoku na Světové obchodní centrum v New Yorku a na budovu Pentagonu ve Virginii, byl rozhodujícím impulzem pro zásadní změny a rozsáhlá bezpečnostní opatření v kontextu nového pojetí komplexní ochrany civilního letectví.

Bezpečnostní politika letecké dopravy je aktuálně členěna na dvě hlavní části: „Aviation Safety“, zaměřenou na provozní bezpečnost letového provozu, a „Aviation Security“, zaměřenou na ochranu před protiprávními činy. Tato práce popisuje výhradně druhou část, tedy zajištění bezpečnosti před protiprávními činy.

Jejím cílem je uceleně popsat problematiku ochrany letišť a letadel prostřednictvím bezpečnostních a detekčních kontrol, programu výcviku bezpečnostních pracovníků a směru vývoje nových trendů v bezpečnosti civilního letectví.

Postupy pro zajištění ochrany civilního letectví jsou specifikovány mezinárodními úmluvami, předpisy Evropské unie, nařízeními mezinárodních leteckých organizací a národní legislativou jednotlivých států. Těmto právním předpisům je věnována první část práce. Její nedílnou součástí je také organizační struktura institucí, které zastřešují bezpečnost civilního letectví v České republice.

Další část práce popisuje organizaci ochrany na letištích, metody analýzy rizik a navazující personální, objektové, organizační a režimové zajištění bezpečnosti. Tato

kapitola mimo jiné obsahuje i klíčové rozdělení prostor na letišti a navazující bezpečnostní opatření.

Samostatná kapitola je věnována bezpečnostním a detekčním kontrolám osob a nákladů. V ní jsou specifikovány technické prostředky, metody a postupy jejich provádění.

Následující kapitola přibližuje některá bezpečnostní opatření za letu a s nimi související ozbrojené bezpečnostní doprovody a základní postupy při řešení možných krizových situací během letu. Poskytuje také informace o změnách v konstrukčních systémech při zabezpečování pilotních kokpitů. I tyto náročné a nákladné změny nastartovaly výše zmíněné události z 11. září 2001.

Protože nedílnou součástí každého moderního a efektivního bezpečnostního systému jsou vzdělaní a kvalitní zaměstnanci, je jedna kapitola věnována Národnímu programu bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky. Obsahuje výčet základních požadavků na osoby pracující v oblasti ochrany civilního letectví, nezbytných okruhů potřebných školení a výpis kvalifikací potřebných pro výkon profese bezpečnostního pracovníka v civilním letectví.

Poslední kapitola je věnována moderním metodám profilace a identifikace cestujících. Popisuje též princip moderních personálních skenerů, které se v posledních letech stále více využívají na největších letištích světa.

Podklady k této práci byly čerpány z odborné literatury, tuzemských i zahraničních oficiálních webových stránek vládních institucí a vzdělávacích zařízení, od autorizovaného instruktora výcviku bezpečnosti civilního letectví v rámci absolvovaných školení dle Národního programu bezpečnostního výcviku v civilním letectví ČR, z osobních poznatků získaných na odborné stáži na mezinárodním letišti, v neposlední řadě též z vlastních praktických zkušeností při zajišťování ostrahy neveřejného letiště v rámci zaměstnání autora této bakalářské práce.

1 PRÁVNÍ ÚPRAVA OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ

Bezpečnost civilní letecké dopravy musí být vzhledem ke své povaze regulována na mezinárodní úrovni. Existuje několik mezinárodních právních předpisů, které sjednocují a popisují postupy ochrany před protiprávními činy. Jedná se o zákony, mezinárodní úmluvy, normy nebo doporučení mezinárodních organizací.

1.1 Mezinárodní úmluvy

Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o mezinárodním civilním letectví, tzv. *Chicagská úmluva*, je základním mezinárodním předpisem pro oblast civilního letectví. Byla podepsána v Chicagu dne 7. prosince 1944. V tehdejší Československu začala úmluva platit od 4. dubna 1947.¹ Po jejím přijetí byla podle ní v rámci ustanovení článku 43 zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Tato úmluva byla již devětkrát doplněna a současné znění má označení ICAO DOC 7300/9.²

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, tzv. *Tokijská úmluva*, se vztahuje na trestné a jiné činy na palubě letadla, které mohou ohrozit bezpečnost letadla nebo osob a majetku v letadle. Byla podepsána v Tokiu dne 14. září 1963. V tehdejší Československu začala úmluva platit od 23. května 1984.³

¹ Úmluva č. 147/1947 Sb. ze dne 7. prosince 1944 o mezinárodním civilním letectví. In: *Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé*. 1947, částka 68. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=242>

² ICAO. *Convention on International Civil Aviation 9th Edition*. [online]. © 1. 7. 2006 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z http://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf

³ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102/1984 Sb. ze dne 24. července 1984 o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1984, částka 20. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2119>

Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, tzv. *Haagská úmluva*, se vztahuje především na trestní stíhání pachatelů únosů letadla. Členské státy se zavazují k trestnímu stíhání pachatelů únosů a k udělování přísných trestů. Tato úmluva doplňuje Tokijskou úmluvu, především v otázce jurisdikce. Byla podepsána v Haagu dne 16. prosince 1970. V tehdejší Československu začala úmluva platit od 16. května 1972.⁴

Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví

Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, tzv. *Montrealská úmluva*, považuje za trestný čin akt násilí proti osobám na palubě letadla, jestliže tím ohrozí jeho bezpečnost. Postihovat lze podle ní také sabotáže, bombové útoky, ale i sdělení nepravdivé informace, která ohrozí letadlo za letu. Úmluva byla podepsána v Montrealu dne 23. září 1971. V tehdejší Československu začala úmluva platit od 9. září 1973.⁵

Tato úmluva byla rozšířena o Protokol o potlačení nezákonných činů násilí na letišťích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, tzv. *Dodatkový protokol k Montrealské úmluvě*, který reagoval na rostoucí teroristické útoky na mezinárodních letišťích. Dodatkový protokol byl projednán na konferenci o leteckém právu v Montrealu v roce 1988, v České republice vstoupil v platnost dne 18. dubna 1990.⁶

Úmluva o značkování plastických tržavin pro účely detekce

Tato úmluva byla přijata v roce 1991 v Montrealu. Jejím cílem bylo omezit množství neznačkových tržavin a zavedení jejich povinného značení zjistitelného při

⁴ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb. ze dne 15. srpna 1974 o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1974, částka 17. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1771>

⁵ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16/1974 Sb. ze dne 27. prosince 1973 o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1974, částka 2. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1756>

⁶ Smlouva č. 138/2002 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letišťích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví přijatou dne 23. září 1971 v Montrealu. In: *Sbírka mezinárodních smluv České republiky*. 2002, částka 58. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3816>

standardní kontrole zavazadel na letišti. Impulzem ke vzniku této úmluvy byla událost z roku 1988, kdy bylo letadlo společnosti Pan American zničeno trhavinou Semtex (československé výroby) nad skotským Lockerbie. Tato úmluva vstoupila v platnost pro Českou republiku dne 21. června 1998.⁷

Úmluva proti braní rukojmí

Tato dohoda byla přijata v roce 1979, je součástí mezinárodních dohod pro boj s terorismem a definuje zločin braní rukojmí.

1.2 Mezinárodní organizace a jejich předpisy

Mezinárodní organizace pro civilní letectví

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization – ICAO) je specializovanou agenturou OSN založenou v roce 1944 po podpisu Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Cílem této organizace je vytváření odpovídajících podmínek pro dosažení požadované úrovně provozní bezpečnosti letecké dopravy při současném globálním růstu letecké dopravy a naplnění přijatých strategických cílů ICAO na období let 2014–2016.⁸ V současnosti je to těchto pět cílů:

- a) zlepšení provozní bezpečnosti,
- b) optimalizace systému letecké navigace a letištní infrastruktury,
- c) posílení bezpečnosti a zjednodušení formalit při letecké dopravě,
- d) podpora a rozvoj civilního letectví,
- e) minimalizace nepříznivých účinků na životní prostředí.

ICAO vydává mezinárodní standardy platné pro všechny členské státy prostřednictvím tzv. annexů – příloh k Chicagské úmluvě. V současné době je platných

⁷ Smlouva č. 6/2003 Sb. m. s. Sdělení ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce. In: *Sbírka mezinárodních smluv České republiky*. 2003, částka 4. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4022>

⁸ ICAO. *ICAO Strategic Objectives 2014-2016*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>

19 základních annexů. V České republice tyto standardy a doporučení vydává Ministerstvo dopravy jako letecké předpisy řady L. Z hlediska ochrany civilního letectví před protiprávními činy je důležitý annex 17, resp. předpis L17.

ICAO pravidelně vydává bezpečnostní manuál, který pomáhá uplatňovat standardy a doporučení dle annexu 17. Tento manuál je neustále doplňován o nové poznatky v boji proti protiprávním činům v letecké dopravě. Poslední verze bezpečnostního manuálu je ze dne 1. července 2011 a má označení ICAO Security Manual Doc 8973. Dostupnost tohoto manuálu je omezena na subjekty, které jsou schváleny národním orgánem pro civilní letectví v dané členské zemi.

Evropská konference pro civilní letectví

Evropská konference pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference – ECAC) je mezivládní organizací, která sdružuje 44 členských států. Vznikla v roce 1955 a jejím cílem je podpora bezpečného, účinného a udržitelného evropského systému letecké dopravy. Strategie politiky ECAC⁹ v oblasti Security byla schválena 15. prosince 2011 a obsahuje tyto klíčové body:

- a) zvýšení personální bezpečnosti s cílem eliminovat „hrozbu zevnitř“,
- b) optimalizaci režimu kontroly nákladu a pošty,
- c) reformu procesů auditu dle ICAO s cílem zvýšit transparentnost výsledků a zohlednit specifika rizik dle regionů,
- d) sjednocení metodiky testování tekutin, aerosolů a gelů při detekčních kontrolách.

Základním předpisem členských zemí je druhá část Dokumentu 30, který vznikl v roce 1985. Struktura dokumentu je velmi podobná annexu 17, nevýhodou je však fakt, že tento předpis má pouze doporučující charakter, nikoli závazný.

Mezinárodní organizace letecké dopravy

Mezinárodní organizace letecké dopravy (International Air Transport Association – IATA) je nevládní mezinárodní organizace, která sdružuje přes 240

⁹ ECAC. *ECAC's Strategy for the Future*. [online]. © 15. 12. 2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z https://www.ecac-ceac.org/download?doc=/ECACs_Strategy_for_the_Future/ECAC_Strategy_for_the_Future.pdf

leteckých společností. Vznikla v roce 1945 v Havaně. Cílem této organizace je zajistit rozvoj spolehlivé, bezpečné a efektivní letecké dopravy. IATA zastupuje letecké společnosti při jednání s ICAO, účastní se jednání mezinárodních institucí v oboru civilní letecké dopravy. Pořádá workshopy, konference a vzdělávací kurzy z oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

1.3 Předpisy Evropské unie

Evropská unie vydává nařízení, která mají za úkol sjednotit standardy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Klíčovým dokumentem je nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002.

Nařízení obsahuje 24 článků a přílohu. V úvodu tohoto nařízení jsou popsány důvody vzniku tohoto nařízení. Jedná se hlavně o sjednocení pravidel pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a poskytnutí základu pro společný výklad přílohy č. 17 Chicagské úmluvy. Toho má být dosaženo stanovením společných pravidel a základních norem ochrany letectví a vytvořením mechanismu pro sledování jejich dodržování. V dalším článku je popsána oblast působnosti tohoto nařízení. Následuje vymezení pojmů. Články 10 až 14 nařizují každému členskému státu povinnost vypracovat národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, národní program řízení kvality. Každý provozovatel letiště musí vypracovat bezpečnostní program letiště. Povinnost zpracovat a dodržovat bezpečnostní program se týká i leteckého dopravce a každého subjektu, který musí používat normy ochrany letectví před protiprávními činy. Příloha specifikuje konkrétní požadavky pro zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy. Obsahuje např. požadavky na kontrolu vstupu a vjezdu do prostoru letiště, na bezpečnostní a detekční kontrolu osob, zavazadel, nákladu a pošty; zmiňuje také odbornou přípravu pracovníků a bezpečnostní vybavení.

Prováděcím nařízením k Nařízení EP a Rady č. 300/2008 je Nařízení komise (EU) č. 185/2010. Cílem toho nařízení je zajištění dodržování základních norem pro ochranu civilního letectví. Nařízení obsahuje čtyři články a dvanáct doplňků. Doplňky popisují metodiku bezpečnostních a detekčních kontrol, je zde uveden např. seznam

zakázaných předmětů v kabinovém a zapsaném zavazadle, ochrana nákladu a pošty nebo detailní popis odborné způsobilosti pracovníků na letišti.

Kompletní schéma Evropské legislativy je uvedeno v příloze A.¹⁰

1.4 Národní předpisy

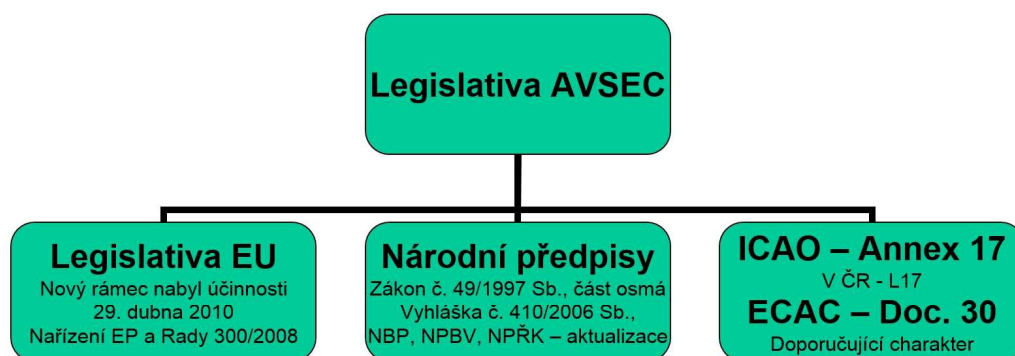
V oblasti civilního letectví jsou pro Českou republiku závazné tyto národní právní předpisy:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů,
- Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy,
- Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky,
- Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy,
- předpis L17 – ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy,
- ČSN EN 160802 Letištní a letecké bezpečnostní služby

Strukturu právních předpisů v oblasti civilního letectví znázorňuje obrázek č. 1.

¹⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *EU legislativa*. [online]. © 11. 11. 2013 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6ADC5285-C290-4B69-BA11-5CC6435920DF/0/SCHEMA_LEGISLATIVA_EU_listopad_13.pdf

Obrázek 1: Legislativa AVSEC



• **Předpisy, dokumenty volně dostupné veřejnosti – LIS, EUDOC**

- veřejná část NBP, NPBV, NPŘK
- EU – Nařízení EP a Rady 300/2008, Nařízení Komise (EU) 185/2010

• **Předpisy, dokumenty utajované – poskytnuté pouze na principu „potřeby znát“**

- utajovaná část NBP
- EU – Rozhodnutí Komise K(2010)774

Zdroj¹¹

Národní předpisy České republiky jsou v souladu s legislativou EU, mezinárodními úmluvami a normami vydanými mezinárodní organizací pro civilní letectví ICAO.

Postihem protiprávního jednání v oblasti civilního letectví se zabývá zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Jedná se hlavně o tato ustanovení:

- § 290 Získání kontroly nad vzdušným dopravním,
- § 291 Ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla,
- § 292 Zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny,
- § 311 Teroristický útok.

V úvahu přicházejí také trestné některé činy obecně ohrožující, trestné činy proti zdraví, trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných nebo přestupky podle zákona o civilním letectví.

¹¹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Legislativa AVSEC*. [online].[cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9B45BD7C-0954-4E60-A892-78D71EBBF38E/0/10_leg_rozdeleni.PNG

1.5 Organizace bezpečnosti civilního letectví v ČR

Ministerstvo dopravy ČR

V České republice provádí výkon státní správy v oblasti civilního letectví Ministerstvo dopravy ČR podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

Přímo odpovědným orgánem v rámci Ministerstva dopravy ČR je *Odbor civilního letectví*, který v organizační struktuře ministerstva spadá do sekce *Letectví, kosmických aktivit, dopravní telematiky, strategie a ICT*.¹²

Odbor civilního letectví se dále dělí na tři oddělení:

- oddělení letecké dopravy,
- oddělení ochrany civilního letectví,
- oddělení leteckého provozu, techniky a rozvoje.

Z hlediska bezpečnosti je nejdůležitější oddělení ochrany civilního letectví:

„Působí v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy (security); provádí státní odborný dozor; vydává, koordinuje a kontroluje zavádění Národního bezpečnostního programu, Národního programu bezpečnostního výcviku a Národního programu řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy; vydává pověření k výkonu funkce národního a pověřeného auditora; vystavuje akreditace pro školení a výcvik; koordinuje a zabezpečuje činnost Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví.“¹³

Podřízenými organizacemi v rezortu dopravy jsou Úřad pro civilní letectví a Řízení letového provozu ČR, s. p.

Úřad pro civilní letectví

Úřad pro civilní letectví (ÚCL) byl zřízen dne 1. 4. 1997 zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském

¹² MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Organizační struktura MD*. [online].[cit. 2014-02-18]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/78421B3C-E821-4A77-BC77-B7B0F3C84A25/0/org_str_1_2_2014.doc

¹³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Oddělení ochrany civilního letectví*. [online].[cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/odbor_cl/osp/

podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví.

Kompetence úřadu jsou uvedeny v § 89 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

Činnost ÚCL je rozdělena do tří sekcí:

- sekce technická,
- sekce letová a provozní,
- sekce letových standardů.

Kompletní organizační schéma ÚCL je uvedeno v příloze B.¹⁴

Řízení letové provozu ČR, s. p.

Klíčovým úkolem Řízení letového provozu ČR, s. p., je poskytování letových provozních služeb za účelem zabránění srážek mezi letadly, mezi letadly a překážkami na provozní ploše a udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu, tedy komplexní bezpečnost letového provozu.

Řízení letového provozu ČR, s. p., vzniklo 1. 1. 1995 rozhodnutím ministra dopravy ze dne 28. prosince 1994.

Největším rozvojovým projektem organizace ŘLP ČR, s. p., je Národní integrované středisko řízení letového provozu IATCC Praha v Jenči, které zahájilo provoz 14. února 2007. Technologie instalované v tomto středisku splňují nejvyšší světové standardy a jeho kapacita je daleko za současnými požadavky.¹⁵

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Dnem 1. ledna 2003 zahájil svoji činnost Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod na základě ustanovení § 55a, odst. (1) zákona č. 258/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona

¹⁴ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Celková organizační struktura ÚCL*. [online]. © 1. 11. 2013 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.caa.cz/file/5654_13_1/

¹⁵ ŘÍZENÍ LETOVÉ PROVOZU ČR. *IATCC Praha*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=1371

č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. Tímto zákonem byly převedeny kompetence ÚCL v oblasti zjišťování příčin leteckých nehod na Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod. Od 1. července 2006 se na základě novely zákona o civilním letectví změnil název na Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN). Úkolem úřadu je šetření leteckých nehod a incidentů v civilním letectví.¹⁶

Letiště a letištní dopravci na území ČR

Letiště a letecké společnosti musí mít zpracovány bezpečnostní programy a velmi úzce spolupracují se všemi složkami v oblasti civilního letectví.

¹⁶ ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD. *O nás*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z <http://www.uzpln.cz/cs/o-nas>

2 ORGANIZACE OSTRAHY NA CIVILNÍCH LETIŠTÍCH

2.1 Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy

Povinnost vypracovat bezpečnostní program vyplývá z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002. Národní bezpečnostní program je určen pro:

- provozovatele letišť,
- letecké dopravce,
- poskytovatele letových provozních služeb,
- poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti, schválené a známé dodavatele palubních zásob, známé dodavatele letištních dodávek,
- schválené agenty, známé odesílatele, stálé odesílatele, dopravce zásilek,
- provozovatele leteckých prací a provozovatele leteckých veřejných vystoupení a leteckých soutěží,
- fyzické a právnické osoby mající svá pracoviště v prostorech letiště, civilní bezpečnostní služby a ostatní fyzické a právnické osoby zúčastněné na civilním letectví a jejich zaměstnance,
- Policii ČR,
- celní orgány.

Cílem národního bezpečnostního programu je *„zabránit jednáním, která mohou mít nepříznivé důsledky pro bezpečnost civilní letecké dopravy, především bezpečnost cestujících, leteckého personálu a ostatní veřejnosti, stanovením nezbytných bezpečnostních opatření, určením odpovědnosti za jejich zajišťování a stanovením postupů při jejich provádění.“*¹⁷

Bezpečnostní programy vytváří Ministerstvo dopravy ČR, které také koordinuje a kontroluje jejich zavádění. Tyto dokumenty poskytuje Ministerstvo dopravy ČR

¹⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 10. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

prostřednictvím Letecké informační služby. Vzdálený přístup možný není, dokumenty lze objednat v písemné formě nebo na CD. Některá ustanovení bezpečnostních programů jsou utajovaná a je možno poskytnout je osobám na principu „need-to-know“, tzn. „potřeby znát“. Těmito osobami jsou především bezpečnostní instruktoři, pověření auditoři, oprávněné subjekty působící v civilním letectví a ostatní osoby, které prokáží oprávněnou potřebu znát tyto informace. Oprávněné osoby mohou o utajované části žádat Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím „Žádosti o zpřístupnění bezpečnostně citlivých informací z oblasti ochrany civilního letectví“.

Mezi utajovaná ustanovení patří zejména údaje o nastavení detekčních schopností detektorů výbušnin, kovových předmětů, radioaktivních látek; výsledky testů a zkoušek těchto zařízení; údaje o skutečném provedení a nastavení elektronických systémů kontroly vstupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů letišť; údaje o výjimkách a opatřeních týkajících se leteckého provozu a letišť.

Vzhledem k tomu, že s utajovanými částmi bezpečnostních programů je nutno nakládat v souladu s ustanovením čl. 18 nařízení EP a Rady (ES) č. 300/2008, nebudou v této práci tyto citlivé informace citovány a ani popisovány.

Poslední změna NBP vydaná Ministerstvem dopravy ČR je účinná od 1. února 2014.

2.2 Bezpečnostní program provozovatele letiště

Každý provozovatel letiště je odpovědný za koordinaci a zavádění bezpečnostních opatření a postupů v souladu s právními předpisy Národního bezpečnostního programu a na základě vlastních poznatků a bezpečnostní situace na konkrétním letišti. Před zahájením svého provozu musí mít Ministerstvem dopravy ČR schválený bezpečnostní program letiště. Obsah a struktura bezpečnostního programu letiště je stanovena v příloze č. 2 k NBP.

Bezpečnostní program letiště v úvodu popisuje přehled obsahu programu, identifikační údaje provozovatele letiště, právní předpisy, z nichž vychází, kontakty a dosažitelnost osob, které jsou členy statutárního orgánu provozovatele letiště, osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, strukturu a činnost bezpečnostních složek na letišti, statut a činnost letištního výboru pro bezpečnost. Institut letištního výboru pro bezpečnost musí mít zřízen každý provozovatel mezinárodního letiště nebo letiště, kde je provozována obchodní letecká

doprava. Tento výbor slouží jako pomoc a podpora těch činností provozovatele letiště, které se týkají zavádění bezpečnostních kontrol a postupů specifikovaných v letištním bezpečnostním programu. Projednává všechny otázky spojené se zajišťováním bezpečnosti na daném letišti, přijímá rozhodnutí o místních bezpečnostních opatřeních a ukládá je zúčastněným subjektům k zajištění (např. dává souhlas k působení civilní bezpečnostní služby na letišti). Směrnice pro činnost letištních bezpečnostních výborů je součástí přílohy č. 9 k NBP.

Další částí bezpečnostního programu letiště je popis, vybavení a umístění staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení na letišti. Popis zahrnuje rozdělení prostorů na letišti (veřejný, neveřejný, vyhrazený a jeho kritická část), prostory pro cestující, odbavení, bezpečnostní kontroly, technologická zařízení atd. Patří sem také pohybové plochy letiště (odbavovací plochy, vzletové, přistávací a pojezdové dráhy), parkovací a odloučená stání pro letadla. Dále jsou to zdroje elektřiny, sklady paliva, centrum telekomunikací, centrum pro řešení mimořádných událostí a ostatní prostory významné z hlediska bezpečnosti (např. navigační a radiotechnické prostředky, anténní systémy). Tuto část uzavírá popis oplocení a zajištění vstupů a vjezdů.

Třetí část bezpečnostního programu letiště popisuje bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly. Zde jsou přiblíženy konkrétní postupy k zajištění ochrany letiště, mechanismus vydávání letištních identifikačních průkazů, povolení k vjezdu vozidel včetně jejich vzorů, způsoby provádění ověřování spolehlivosti zaměstnanců letiště, bezpečnostní opatření a postupy pro zabezpečení terminálů a ostatních prostorů poskytnutých třetím osobám, klíčové hospodářství a postupy při nálezů podezřelého předmětu v prostoru letiště. Dále jsou tu popsány postupy k zajištění ochrany letadel, postupy bezpečnostních a detekčních kontrol osob, kabinových a zapsaných zavazadel, pošty a nákladu, zásady pro určování zakázaných předmětů a manipulaci s nimi.

Čtvrtá část popisuje opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu, tedy kdo a jakým způsobem je odpovědný za provádění kontrol dodržování bezpečnostních postupů v souladu s bezpečnostním programem letiště. Stanovuje kontrolní orgán, který je oprávněn vstupovat do prostoru letiště a vyhodnocuje činnost bezpečnostních pracovníků. Na základě prováděných kontrol je vyhodnocována účinnost bezpečnostního programu a průběžně jsou odstraňovány zjištěné nedostatky a zpracovávány podněty k případné aktualizaci bezpečnostního programu. Písemné zprávy o výsledcích účinnosti bezpečnostního programu jsou čtvrtletně podávány Ministerstvu dopravy ČR a Úřadu pro civilní letectví.

Pátá část je věnována bezpečnostnímu školení. Popisuje typy a rozsah školení pro jednotlivé pozice, včetně osnov pro každý typ školení a způsobu evidence osob, které školení absolvovaly. Podrobně se problematikou školení zabývá Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky.

Velmi důležitá je šestá část, která se zabývá pohotovostním plánováním, tedy činnostmi centra pro řešení mimořádných událostí. V jednotlivých podkapitolách jsou zde popsány postupy při řešení protiprávních činů. Jedná se zejména o pohotovostní plány pro případy:

- sabotáže proti letišti,
- sabotáže proti stavbám a bezpečnostním zařízením poskytovatele letových navigačních služeb,
- sabotáže proti zařízením sloužícím k zajištění letového provozu,
- hrozby bombovým útokem,
- únosu letadla,
- ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- letu s konkrétní hrozbou,
- teroristické hrozby (označení letadla jako „RENEGADE“).¹⁸

Dále jsou zde popsány způsoby hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví, tzn. postupy při vyrozumění jednotlivých odpovědných osob a bezpečnostních složek.

Poslední částí bezpečnostního programu letiště jsou přílohy, které obsahují organizační strukturu provozovatele letiště, seznam subjektů působících na letišti pro zajišťování ostrahy majetku a osob, seznam leteckých dopravců, mapy letiště a jeho okolí s vyznačením jednotlivých staveb a bezpečnostních zařízení, plány veřejného, neveřejného a vyhrazeného bezpečnostního prostoru a jeho kritické části, plány prostorů, které mohou znamenat hrozbu, a další přílohy (vzory identifikačních karet, povolení k vjezdu, seznamy odpovědných osob).

¹⁸ Pojem „RENEGADE“ používá protivzdušná obrana k označení civilního letadla jako nástroje teroristického útoku. Pojem byl zaveden po 11. září 2001, kdy v USA použili teroristé unesené letadlo jako zbraň proti objektům a lidem. Při vychýlení podezřelého letadla z trasy jsou vyslány stíhací letouny AČR, které se pokusí letadlo identifikovat, navázat s ním spojení, popř. ho přinutí přistát. Poslední a krajní variantou je sestřelení letadla, o kterém může rozhodnout národní autorita (NGA) v souladu s usnesením vlády ČR č. 1044 ze dne 10. října 2001 „Použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku“. Touto osobou může být pouze ministr obrany, v případě jeho momentální nedosažitelnosti rozhoduje náměstek ministra obrany nebo náčelník Generálního štábu AČR.

2.3 Rozdělení prostorů na letišti

Z hlediska bezpečnosti se prostory letiště dělí na veřejný prostor, neveřejný prostor, vyhrazený bezpečnostní prostor a kritickou část vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Provozovatel letiště je povinen určit a vyznačit tyto prostory na základě posouzení bezpečnostního rizika a konzultací s Ministerstvem dopravy ČR. Hranici mezi veřejným a neveřejným prostorem tvoří fyzická překážka, která zabraňuje vstupu neoprávněným osobám.

Veřejným prostorem (Landside) je ta provozovatelem určená část letiště, která není neveřejným prostorem. Do této části je možný neomezený přístup, ke vstupu není nutno mít oprávnění a ani absolvovat bezpečnostní kontrolu. Provozovatel letiště je však povinen v souladu s provedeným posouzením rizika stanovit opatření ke zmírnění možného ohrožení civilního letectví před protiprávními činy. Mezi tyto prostory patří např. veřejné parkoviště, přístupové cesty, letištní haly. Dozor vykonává bezpečnostní pracovník letiště nebo Policie ČR prostřednictvím kamerového systému či pochůzkové činnosti.

Neveřejným prostorem letiště (Airside) je provozovatelem určená část letiště, do které je vstup omezen a kontrolován. K této části patří pohybová plocha letiště, odbavovací plochy a přilehlé budovy a pozemky. Vstup do neveřejných prostorů je umožněn pouze osobám, které mají oprávněný důvod. Oprávněnost vstupu je kontrolována v souladu s postupy stanovenými provozovatelem letiště pro povolování vstupu do neveřejných prostor. Pro povolení přístupu se musí osoba prokázat oprávněním, taktéž jej musí na vyzvání kontroly předložit, pokud se v neveřejném prostoru nachází.

Jako vyhrazený bezpečnostní prostor (Security Restricted Area – SRA) se označuje ta část neveřejného prostoru, kde jsou kromě omezení vstupu uplatňovány ještě další normy pro zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Před vstupem do SRA musí být všechny osoby a předměty podrobeny bezpečnostní kontrole. Metodika kontroly patří do utajované části NBP a nemůže zde být popsána. Tato část bývá zřízena většinou mezi letadlem a místem pro bezpečnostní a detekční kontrolu. Části letiště jsou považovány za vyhrazený bezpečnostní prostor přinejmenším po dobu, během které se uskutečňují činnosti, za jejichž účelem byly zřízeny.

Za kritickou část vyhrazeného bezpečnostního prostoru (Critical Parts of Security Restricted Area – CPSRA) se považuje ta část, do níž mají přístup odletoví

cestující včetně jejich kabinových zavazadel po absolvování detekční kontroly, nebo část, jíž mohou procházet či v níž mohou být uschována zapsaná zavazadla odletových cestujících poté, co byla podrobena detekční kontrole zavazadel. Bezprostředně před vymezením kritické části vyhrazeného bezpečnostního prostoru je nutno provést bezpečnostní prohlídku těchto prostorů s cílem přiměřeně zajistit, že neobsahuje zakázané předměty. Má se za to, že toto ustanovení je splněno pro letadla, která jsou podrobena bezpečnostní prohlídce letadla. Části letiště jsou považovány za kritický vyhrazený bezpečnostní prostor přinejmenším po dobu, během které se uskutečňují činnosti, za jejichž účelem byly zřízeny.

V případě, že se jedná o mezinárodní letiště, musí být též určen a vyznačen celní prostor dle požadavků celních orgánů.

Do vyhrazených bezpečnostních prostorů může vstoupit pouze osoba, která se prokáže jedním z těchto oprávnění:¹⁹

- platnou palubní vstupenkou nebo rovnocenným dokladem,
- platným identifikačním průkazem posádky letadla,
- platným letištním identifikačním průkazem,
- platným průkazem státního dozoru Ministerstva dopravy ČR, pokud jeho majitel vykonává kontrolní činnost národního auditora dle NPŘK.

Osoby vykonávající činnosti týkající se civilního letectví²⁰, které jsou z hlediska ochrany civilního letectví před protiprávními činy natolik významné, že jejich zneužitím by mohlo dojít k ohrožení leteckého provozu, musí mít platné ověření spolehlivosti, tzn. ověření totožnosti, včetně případné dřívější trestné činnosti, jako součást posouzení osobní způsobilosti k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů. U fyzických osob, které jsou zaměstnanci leteckých dopravců a poskytovatelů leteckých služeb, provádí ověření spolehlivosti jejich zaměstnavatel, u ostatních osob Úřad pro civilní letectví.

O ověření spolehlivosti žádá fyzická osoba prostřednictvím písemné žádosti společně s prohlášením o bezúhonnosti a výpisem z rejstříků trestů. V žádosti musí žadatel uvést průběh zaměstnání za posledních pět let. Žadatel, který splní podmínky

¹⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 28. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

²⁰ § 86a zákona č. 225/2006, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

pro vydání potvrzení o ověření spolehlivosti, jej obdrží do 30 dnů od podání žádosti. Potvrzení platí pět let a jeho vzor je uveden v příloze C.²¹

2.4 Ochrana letiště

Při tvorbě bezpečnostního programu musí provozovatel letiště vycházet ze standardů formulovaných v příloze 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a v Bezpečnostním manuálu ochrany civilního letectví před protiprávními činy Doc 8973 vydaného organizací ICAO. Tento předpis ukládá všem složkám zúčastněným na civilním letectví v České republice provádět vyhodnocování hrozeb a na základě analýzy rizik zavádět metody a postupy tak, aby bezpečnostní situace byla neustále pod kontrolou. V Bezpečnostním manuálu ICAO jsou popsány způsoby hodnocení hrozeb, na základě kterých lze určit celkovou míru rizika pro konkrétní zemi. Jedná se o přítomnost extremistických skupin, u kterých se dá předpokládat úmysl útoku na leteckou dopravu, objem letecké přepravy a tranzit rizikových letů, špatnou politickou a ekonomickou situaci v zemi nebo míru výskytu protiprávních činů v letecké dopravě v minulosti.

V České republice se vyhodnocováním rizik teroristického útoku, k nimž se řadí i riziko útoku proti letecké dopravě, se zabývá Bezpečnostní informační služba, Policie ČR a Ministerstvo vnitra ČR. Zástupci těchto složek spolupracují ve dvou pracovních skupinách – Společné zpravodajské skupině při Úřadu vlády ČR a Mezirezortní komisi pro bezpečnost civilního letectví. Na činnosti mezirezortní komise se podílejí resorty dopravy, vnitra, obrany, zahraničních věcí a financí (Generální ředitelství cel). Tato komise může na základě zjištěných hrozeb vydat doporučení Ministerstvu dopravy ČR ohledně opatření k zajištění bezpečnosti letecké dopravy.

Na lokální úrovni se vyhodnocováním hrozeb zabývá letištní výbor pro bezpečnost, který spolupracuje s místními státními složkami. Analýzu rizik si také provádí ve vlastní režii každý subjekt působící na letišti. Může tak činit sám nebo výkonem bezpečnosti pověřit subjekt externí.

Analýzou rizik se rozumí:

- stanovení chráněných prvků,
- identifikace nebezpečí a zdrojů rizika,

²¹ Osvědčení autora práce

- odhad pravděpodobnosti vzniku protiprávního činu,
- odhad důsledků protiprávního jednání.

Metod analýzy rizik existuje celá řada, výběr pak závisí na konkrétním prostředí, kterého se analýza týká. V praxi se většinou využívá kombinace více metod aplikovaných na jednotlivé činnosti bezpečnostních procedur. Bývají použity buď současně, nebo jednotlivě s kontinuální návazností. K vyhodnocování rizik jsou využívány i počítačové metody, včetně specializovaného softwaru, který dokáže na základě vložených dat modelovat jakékoli mimořádné situace. Výstupy z bezpečnostního modelování a analýzy rizik jsou v závěrečné fázi porovnávány se statistickými daty. Z dosavadních analýz provedených v České republice v oblasti letecké dopravy vyplývá, že zvýšenou pozornost je nutno věnovat zejména riziku neoprávněného vniknutí do SRA, neboť zde se vytváří pro potenciální pachatele protiprávních činů velký prostor pro ohrožení letového provozu, zdraví a životů zaměstnanců letiště a cestujících. Může se jednat např. o pronesení nebezpečných předmětů (NVS, zbraně, CBRNE látky), ať už za účelem sabotáže, teroristického útoku nebo zmocnění se letadla. Vysoké riziko představuje také selhání lidského faktoru, tzn. úmyslné či neúmyslné porušení bezpečnostních procedur ze strany zaměstnance letiště. Při navrhování bezpečnostního systému ochrany letiště hraje velkou roli ekonomický faktor. Vždy je nutné dát do rovnováhy účinnost bezpečnostních systémů, náklady na instalaci a provoz systémů a míru přijatelného rizika.

Součástí ochrany objektu letiště je i ochrana širšího okolí perimetru. Tato ochrana není povinným bezpečnostním prvkem, který by byl specifikován v mezinárodních či národních normách. Přesto však bezpečnostní složky ochranu širšího perimetru realizují z důvodu možnosti teroristického útoku na přistávající či vzlétající letadla. Útok může být proveden ručními raketovými střelami (MANPADS) nebo i leteckým modelem s výbušninou. K ohrožení přistávajícího nebo vzlétajícího letadla může dojít rovněž oslněním pilotů prostřednictvím laserového paprsku, které se v posledních letech stále častěji vyskytuje i v České republice. Z tohoto důvodu vydal Úřad pro civilní letectví opatření veřejné povahy,²² ve kterém specifikuje ochranná pásma se zákazem laserových zařízení v okolí letiště.

Samotný objekt letiště bývá zabezpečen stejně jako řada objektů podobného významu, tzn. prostřednictvím fyzické ochrany, technické ochrany a režimovými

²² ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. Opatření obecné povahy. [online]. © 31. 10. 2012 [cit. 2014-03-10]. č. j. 6535-12-701. Dostupné z http://www.caa.cz/file/6294_1_1/download

opatřeními. Režimová opatření jsou v této oblasti specifická s ohledem na rozdělení prostorů na letišti, potřeby bezpečnostní a detekční kontroly osob a zavazadel, činnost dozoru a hlídek a dodržování všech standardů mezinárodních a národních předpisů a norem.

Dle směrnic ICAO musí být každé civilní mezinárodní letiště oploceno. Perimetrická ochrana hraje velmi důležitou roli, neboť jejím cílem je zabránit proniknutí všeho nežádoucího do prostoru letiště a letadel. Podmínky v prostředí letiště jsou však pro některé běžně používané technologie omezující. Nelze například používat detektory citlivé na elektromagnetické rušení z důvodu přítomnosti elektromagnetického vlnění vyzařovaného radary. Silné vibrace způsobené přistáváním letadel s velkou hmotností zase omezují použití akustických a otřesových detektorů. Při projektování mechanických zábranných systémů je třeba počítat s ochrannou proti vniku nejen osob, ale i zvířat. Tyto systémy jsou tvořeny různými druhy oplocení, stavebně technickými opatřeními a prvky ochrany vstupu a vjezdu. Samotné mechanické zábranné systémy není nijak složité překonat, (jejich hlavním úkolem je narušitele zdržet), proto musí být kombinovány s vhodnou elektronickou ochranou. Ta umožní bezpečnostním složkám včas reagovat na narušení a dokumentovat postup pachatele. Mezi systémy perimetrické ochrany patří infračervené závory, pasivní infračervené detektory, mikrovlnné detektory, duální detektory a plotové detekční systémy.

K ochraně objektu jsou využívány poplachové zabezpečovací a tísňové systémy (PZTS), dříve nazývané elektrické zabezpečovací systémy (EZS); inteligentní kamerové systémy (CCTV) a přístupové systémy (ACS) neboli systémy kontroly vstupu (SKV). Vzhledem k tomu, že výstupy i z nejdokonalejších bezpečnostních systémů musí někdo adekvátně zpracovat, je považován za nejdůležitější článek bezpečnostního systému kvalifikovaný a spolehlivý bezpečnostní pracovník.

3 BEZPEČNOSTNÍ A DETEKČNÍ KONTROLY

Bezpečnostní kontrolou definujeme soubor bezpečnostních opatření a postupů, prostřednictvím nichž lze zabránit přenesení zakázaných předmětů do prostoru SRA a na palubu letadla. Součástí bezpečnostní kontroly je detekční kontrola, která se provádí jako fyzická kontrola osob, fyzická kontrola věcí a kontrola technickými prostředky. Jejím cílem je zjištění nebo odhalení zakázaných předmětů. Zakázané předměty jsou předměty, které lze použít ke spáchání protiprávního činu, nebyly řádně přihlášeny a nebylo s nimi zacházeno v souladu s použitelnými zákony a předpisy. Seznam zakázaných předmětů definuje NBP, několik příkladů uvádí obrázek č. 2.

Obrázek 2: Ukázka zakázaných předmětů



Zdroj²³

Principem bezpečnostních a detekčních kontrol je kontrola všech cestujících a jejich kabinových zavazadel před vstupem do letadla nebo do vyhrazeného prostoru letiště. Tyto kontroly jsou bezpodmínečně nutné u mezinárodních letů, u vnitrostátních letů mají význam v případě, že se zkontrolovaní cestující z mezinárodních letů dostanou do kontaktu s cestujícími na vnitrostátních letech. Stejné požadavky se týkají všech osob, které vstupují do prostorů, kde se nacházejí bezpečnostně zkontrolovaní cestující, včetně přístupu do letadla, tzn. posádky letadla a letištního personálu.

²³ Autor práce, 2014.

Způsob provádění bezpečnostních kontrol závisí na provozních a ekonomických možnostech daného letiště. Kontroly mohou být prováděny manuálně nebo kombinací průchozích a ručních detektorů. Každé technické zařízení má však své limity a omezení, proto je vhodné provádět i určité procento náhodných ručních kontrol, zejména u cestujících, u kterých je zjištěna jistá abnormalita chování.

Při koncipování bezpečnostních kontrol je nutné zohlednit požadavek na zachování plynulosti a rychlosti odbavovacího procesu. Platí princip, že bezpečnostní opatření nemohou nad míru omezovat rychlost a plynulost odbavení cestujících. Proto je velmi důležité najít kompromis mezi rychlostí odbavení a účinností bezpečnostních kontrol.

3.1 Cestující a kabinová zavazadla

Všichni odlétající cestující a jejich kabinová zavazadla, tj. zavazadla určená k přepravě v kabině letadla, musí být podrobeni bezpečnostní kontrole.

Cestující musí být podrobeni minimálně jednomu z následujících způsobů kontrol:²⁴

- ruční prohlídkou,
- kontrolou průchozím detektorem kovů (WTMD),
- kontrolou bezpečnostním skenerem, který nepoužívá ionizující záření,
- kontrolou zařízením pro stopovou detekci výbušnin (ETD) v kombinaci s ručním detektorem kovů (HHMD).

Před detekční kontrolou si cestující musí svléknout vrchní vrstvu oblečení, vyzout boty, popř. sundat pásek z kalhot. Tyto věci jsou podrobeny kontrole stejně jako kabinová zavazadla. Pro detekci kovových předmětů, jakými jsou střelné zbraně a jejich součásti, chladné zbraně a jiné zakázané předměty obsahující feromagnetické nebo paramagnetické látky, jsou určeny průchozí detektory kovů. Přítomnost kovů je indikována akusticky i opticky. Moderní přístroje dokáží určit i přibližnou polohu kovového předmětu. Velikost detekovaných předmětů závisí na nastavení citlivosti

²⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 35. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

přístroje. Poplach mohou vyvolat i kovové součásti oblečení, proto je vhodným doplňkem ruční detektor kovu. Ruční detektor kovu přesně dohledá místo uložení kovového předmětu, ovšem velikost, popř. umístění dvou předmětů vedle sebe, však nelze spolehlivě určit. Z toho důvodu lze použít ruční detektor kovu pouze jako doplňkový prostředek k ruční prohlídce. V žádném případě kontrola pomocí ručního detektoru kovů nenahrazuje ruční prohlídku. Ruční prohlídku musí provádět osoba stejného pohlaví s použitím ochranných rukavic. Prohlídku provádí vizuálně a hmatem ruky na oblečeném těle kontrolované osoby, jakož i ve volných a odložených částech jejího oděvu.

Obrázek 3: Ukázka použití WTMD a HHMD



Zdroj²⁵

Klasické rámové detektory nemohou „vidět“ pod oblečení a nemohou tudíž ani zjistit přítomnost nekovových látek, např. drog, výbušnin, keramických nožů atd. Řešením je bezpečnostní skener, který využívá detekci slabého odraženého rentgenového záření, které se odrazí od povrchu těla osoby. Rentgen vytvoří dvourozměrný obraz, který zobrazí všechny předměty ukryté na těle. Pro použití tělového skeneru platí přísná pravidla, která jsou podrobně popsána v poslední kapitole této práce. Cestující může kontrolu bezpečnostním skenerem odmítnout,

²⁵ Autor práce, 2014.

v tomto případě bude podroben jinému způsobu detekční kontroly, jenž zahrnuje minimálně ruční prohlídku. Zařízení pro stopovou detekci výbušnin v kombinaci s ručním detektorem kovů se použije v případě, kdy bezpečnostní pracovník usoudí, že ruční prohlídka dané části osoby by byla neúčinná či nežádoucí.

U cestujících převážejících cenný materiál a u osob tělesně či jinak handicapovaných je na požádání prováděna tzv. oddělená detekční kontrola. V případech, kdy detektory nelze použít (například má-li cestující implantovaný kardiostimulátor), je prováděna pouze ruční kontrola. U tělesně či jinak handicapovaných cestujících se detekční kontrola provádí s ohledem na jejich postižení, avšak důkladně musí být prozkoumány i jejich zdravotní pomůcky (invalidní vozíky, ortopedické náhrady apod.). Oddělená detekční kontrola se provádí na místě k tomuto zvlášť vyhrazeném, mimo dosah a dohled ostatních přepravovaných osob.

Stejně jako cestující musí být i kabinová zavazadla podrobena detekční kontrole. Jedná se o detekci všech zavazadel a ostatních předmětů, které jsou přepravovány v kabině letadla spolu s cestujícím. Před detekční kontrolou je nutno z kabinového zavazadla vyjmout přenosné počítače a jiná velká elektronická zařízení a podrobit je kontrole odděleně. Kabinová zavazadla musí být podrobena minimálně jednomu z následujících způsobů kontrol:²⁶

- ruční prohlídkou,
- prohlídkou rentgenem,
- prohlídkou systémem detekce výbušnin (EDS).

Jako doplňující prostředek detekční kontroly lze použít zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD).

Ruční prohlídkou se manuálně zjišťuje, zda zavazadlo neobsahuje zakázané předměty. Kontrolují se všechny vnitřní části zavazadel, včetně obalů a pomocných konstrukcí. Zkoumá se, zda zavazadlo nevykazuje podezřelé znaky, např. neobvyklou váhu vzhledem k velikosti apod. Pokud je použit rentgen nebo zařízení EDS, musí být vyhodnocen každý výstup z těchto zařízení (snímky i poplachy), aby bylo zabráněno pronesení zakázaných předmětů do SRA nebo na palubu letadla.

V zájmu zvýšení ochrany před kapalnými výbušninami platí bezpečnostní pravidla, která omezují množství tekutin, jež je možno vnášet do SRA nebo na palubu

²⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 36. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

letadla. To znamená, že kromě kontroly příručních zavazadel jsou zvlášť kontrolovány i tekutiny, aerosoly a gely, které má cestující u sebe nebo v příručním zavazadle. Tekutiny, aerosoly a gely musí být v samostatných nádobkách o objemu maximálně 100 ml nebo jejich ekvivalentu v jednom průhledném plastovém sáčku, jehož objem nepřesahuje 1 litr a sáček lze bez problémů úplně uzavřít. Výjimku lze udělit například na tekutiny nutné pro léčebné účely nebo z důvodu zvláštního požadavku na stravování, a to včetně kojenecké výživy. V případě zdravotní či kojenecké stravy je možno mít pouze množství nutné pro cestu. Pracovník bezpečnostní kontroly může požádat prověřovanou osobu o kontrolu ochutnávkou (např. kojenecká strava) či o předložení dokladu o původu tekutiny. S ohledem na nařízení komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010²⁷, které přineslo povinnost zavést na letištích v rámci celé EU co nejrychleji metody, a to včetně technologií, pro detekci kapalných výbušnin, se předpokládá, že omezení pro přepravu tekutin v kabinových zavazadlech bude zrušeno.

Obrázek 4: Kontrolní rentgen



Zdroj²⁸

²⁷ Nařízení komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2010, L90/1. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:090:0001:0003:CS:PDF>

²⁸ Autor práce, 2014.

3.2 Zapsaná zavazadla

Zapsané zavazadlo je zavazadlo, které je určeno k přepravě v nákladovém prostoru letadla. Letecký dopravce je povinen zajistit, aby všechna zapsaná zavazadla byla podrobena detekční kontrole.

Zapsaná zavazadla musí být podrobena minimálně jednomu z těchto způsobů kontrol nebo společně více způsoby:²⁹

- ruční prohlídkou,
- prohlídkou rentgenem,
- prohlídkou systémem detekce výbušnin (EDS),
- prohlídkou zařízením pro stopovou detekci výbušnin (ETD).

Ruční prohlídkou se manuálně zjišťuje, zda zavazadlo neobsahuje zakázané předměty. U velkých letišť je zavedena tříúrovňová detekční ochrana. Pokud při první úrovni není zjištěn ani sebemenší náznak nebezpečného předmětu, je zavazadlo naloženo do letadla. V opačném případě je zavazadlo podrobeno kontrole druhé úrovně, kterou zabezpečuje citlivější rentgen s trojrozměrným zobrazením. V případě pozitivní kontroly se zavazadlo dostane do třetí úrovně, kde se upřesní charakter nebezpečného předmětu. Pokud je nebezpečný předmět identifikován, zavazadlo se oddělí a následuje podrobná ruční prohlídka. Třetí úroveň je také doplňována o odběr stopových částic nasáváním či stěrem a předáním moderním detektorům, které odhalí i sebedůmyslněji ukryté z přepravy vyloučené předměty a nebezpečné látky. V případě podezřelé konstrukce nebezpečného předmětu se prohlídka provádí za přítomnosti majitele zavazadla. Po provedení detekční kontroly musí být zavazadlo označeno nápisem „Security checked“, pořadovým číslem a místem provedené kontroly. V bezpečnostním programu letišť musí být také popsány postupy pro kontrolu zapsaných zavazadel v případě poruchy detekčních zařízení.

Zavazadlo, které prošlo detekční kontrolou, musí být chráněno před protiprávními činy a před přístupem nepovolaných osob po celou dobu, kdy je v péči leteckého dopravce. Tam, kde není veškerý personál podroben před vstupem do SRA

²⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 39. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

bezpečnostní kontrole, musí být zavazadla pod dozorem od okamžiku bezpečnostní kontroly až do okamžiku naložení do letadla.

Pokud cestující, kterému patří zapsané zavazadlo, do letadla nenastoupí, považuje se zavazadlo za nedoprovázené a je s ním nakládáno v souladu s postupy leteckého dopravce. Letecký dopravce musí zajistit, aby každý předmět, který se nachází v nedoprovázeném zavazadle, byl jednoznačně identifikovatelný jako povolený pro leteckou přepravu. O každém nedoprovázeném zavazadle musí být proveden záznam, který musí obsahovat všechny podrobnosti o tomto zavazadle. Detekční kontroly se účastní zástupci Policie ČR, leteckého dopravce nebo zástupce pověřeného poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti. Pokud je nutná ruční prohlídka, účastní se jí také navíc i zástupci celního orgánu.

3.3 Náklad a pošta

Veškerý náklad a pošta musí být před naložením do letadla podrobeny bezpečnostním kontrolám. Tyto kontroly může provádět:

- letecký dopravce
- schválený agent
- známý odesílatel
- stálý odesílatel

Letecký dopravce je podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí nebo rovnocenným dokladem. Schváleným agentem je subjekt, který provádí bezpečnostní kontroly v souladu s požadavky NBP. Známý odesílatel je odesílatel, který odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy jsou dostatečné k tomu, aby náklad nebo pošta mohly být přepravovány v jakémkoli letadle. Stálý odesílatel je odesílatel, který odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy jsou dostatečné k tomu, aby náklad nebo pošta mohly být přepravovány v letadle určeném pouze pro přepravu pošty (v případě pošty) nebo v letadle určeném pouze pro přepravu nákladu (v případě nákladu).

Při provádění detekční kontroly je nutno použít prostředky a metody, které se, s ohledem na povahu zásilky, jeví pro odhalení zakázaných předmětů jako nejvhodnější. Za zakázané předměty se v zásilkách nákladu a pošty považují

zkompletovaná výbušná a zápalná zařízení, která nejsou přepravována v souladu s platnými předpisy.

Náklad a pošta musejí být od okamžiku provedené detekční kontroly až po okamžik naložení do letadla chráněny před neoprávněnými činy. V případě zásilek, kdy existuje důvod se domnívat, že s nimi bylo po detekční kontrole manipulováno, se provede detekční kontrola znovu. Se zásilkami, u kterých je zřejmá neoprávněná manipulace, se zachází jako s vysoce rizikovým nákladem nebo poštou (HRCM) a vždy se provádí jejich kontrola rentgenem a systémem detekce výbušnin.

Od detekčních kontrol jsou osvobozeny zásilky časově kritické, sloužící k záchraně života (orgány), biolékařské vzorky, jaderné materiály a další, v souladu s platnými předpisy.

K zásilkám musí vždy být připojen příslušný doklad ve formě leteckého nákladního listu nebo samostatného prohlášení. Tento doklad musí obsahovat alfanumerický identifikátor schváleného agenta, identifikátor zásilky, popis obsahu, bezpečnostní status, důvod vydání statusu s příslušnými údaji, jméno osoby, která status vydala, datum a čas vydání.

3.4 Letištní dodávky a palubní zásoby

Za letištní dodávky jsou považovány všechny předměty, které mají být prodány, použity nebo zpřístupněny za jakýmkoliv účelem nebo činností v prostoru SRA. Při provádění detekční kontroly je nutno použít takové prostředky a metody, které mají, s ohledem na povahu dodávky, dostatečnou úroveň na to, aby bylo možno zajistit, že dodávka neobsahuje žádné ukryté zakázané předměty. Detekční kontroly se nemusejí provádět, pokud již byly provedeny provozovatelem letiště (dodává si je na své vlastní letiště) nebo byly provedeny známým či schváleným dodavatelem a dodávky byly chráněny od okamžiku provedení kontrol až po dodání prostoru SRA. Pokud však dodávka vykazuje známky nedovolené manipulace nebo je jiný důvod domnívat se, že dodávka nebyla dostatečně chráněna před neoprávněnými činy, musí být znovu podrobena detekční kontrole. Při dodávání do prodejny v SRA provedou pracovníci prodejny vizuální kontrolu za účelem zjištění, zda nebylo s dodávkou neoprávněně manipulováno.

Do letištních dodávek se řadí také úklidové služby. Společnost, která úklidové služby zajišťuje, musí mít schválený bezpečnostní program a musí jmenovat

bezpečnostního pracovníka, který bude za provádění bezpečnostních opatření odpovídat a bude činnost pracovníků dozorovat. Pracovníci s přístupem do SRA musejí splňovat požadavky na ověřené spolehlivosti a dodržovat bezpečnostní předpisy vydané provozovatelem letiště.

Palubními zásobami se rozumí veškeré předměty, které mají být přeneseny na palubu letadla a určeny k použití, požití nebo nákupu cestujícími či členy posádky letadla během letu, kromě kabinových zavazadel, předmětů vnesených jinými osobami než cestujícími, pošty a materiálů leteckého dopravce. Při provádění detekční kontroly je nutno použít takové prostředky a metody, které mají s ohledem na povahu zásob dostatečnou úroveň na to, aby bylo možno zajistit, že zásoby neobsahují žádné ukryté zakázané předměty. Detekční kontroly se nemusejí provádět, pokud již byly provedeny leteckým dopravcem (a dodává si do vlastního letadla) nebo byly provedeny známým nebo schváleným dodavatelem a dodávky byly chráněny od okamžiku provedení kontrol až po dodání prostoru SRA. Pokud však palubní zásoby vykazují známky nedovolené manipulace nebo je jiný důvod domnívat se, že zásoby nebyly dostatečně chráněny před neoprávněnými činy, musejí být znovu podrobeny detekční kontrole.

U letištních dodávek i palubních zásob musí být dodrženo pravidlo, že od okamžiku provedení bezpečnostní kontroly až po konečný prodej v obchodě nebo na palubě letadla musejí být chráněny před neoprávněnými zásahy.

4 PROSTŘEDKY A POSTUPY K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI ZA LETU

V zájmu zajištění bezpečnosti předchází letu celá řada více či méně známých bezpečnostních opatření. Ta jsou realizována na základě mnoha podrobných analýz rizik protiprávních činů na letištích. Většina prostředků a postupů k zajištění bezpečnosti posádky letadla a cestujících za letu je však široké veřejnosti utajena. Jejich zveřejnění by mohlo celý pracně budovaný bezpečnostní systém destruovat a většina bezpečnostních opatření by se tak stala zbytečnými. Zpřístupněna jsou proto pouze ta ustanovení bezpečnostních předpisů, která neznamenaají přímé ohrožení bezpečnosti v civilním letectví.

V obecné rovině lze konstatovat, že k zabránění protiprávním činům za letu jsou přijímaná taková opatření, která znemožňují proniknutí nepovolaných osob do prostor určených výhradně pilotům a palubnímu personálu, popřípadě eliminují takové činnosti cestujících, které by mohly narušit kázeň na palubě nebo jakkoli jinak ohrozit bezpečnost letu. Pro potřeby nastínění konkrétnějších prostředků a postupů k zajištění bezpečnosti za letu je možno se zmínit o předcházejících opatřeních zajišťujících bezrizikový let, tedy o ochraně letadel, která jsou momentálně mimo provoz, jinými slovy zaměřit se na pozemní bezpečnostní procedury. Tyto jsou nastaveny tak, aby splňovaly náročná kritéria kladená na bezpečnostní prohlídky letadel, vlastní ochranu letadel na ploše letiště, letadel zaparkovaných v ostatních letištních prostorách nebo dozor při tranzitních mezipřistáních. Riziko mohou představovat smluvní dodavatelé letištních služeb, zejména dodavatelů leteckého paliva, úklidových a cateringových společností, pozemní obsluhy, servisních organizací aj.

Značný důraz je také kladen na samostatný výcvik pilotů a členů palubních posádek pro řešení mimořádných situací způsobených selháním lidského faktoru (riziky sociálního charakteru), technickými závadami, přírodními vlivy, riziky související s kriminálními, extremistickými či teroristickými činy nebo systémově procesními riziky.

Právě posledně jmenovaná kategorie rizik má příčinnou souvislost s požadovanou bezpečností během letového cyklu. Mezi systémově procesní rizika totiž patří mnohdy podceňované nedostatky v řízení a plánování, nedostatečné kontrolní mechanismy, nedůsledná personální politika, úniky informací, závislost na třetích stranách, nedůsledné využívání screeningových metod k identifikaci charakteristických prvků rizik a v neposlední řadě neakceptování výsledků analýzy rizik a jejich možných zdrojů.

4.1 Konstrukční opatření letadel

Přestože se po 11. září 2001 razantně zpřísnily jak pozemní bezpečnostní procedury na letištích, tak i podmínky letecké přepravy, je známo mnoho případů, kdy se na palubu letadla podařilo propašovat různé nebezpečné předměty. Ty pak mohly být použity ke spáchání protiprávního činu. Všechna dosavadní bezpečnostní opatření proto podlehla opětovným revizím. Z nich vyplývající nové požadavky následně donutily letecké dopravce k ještě efektivnějšímu zajištění vzdušné bezpečnosti. K jejich novým povinnostem patří v rámci ochrany posádky a ovládacích prvků letadla také některá technická vylepšení, zejména požadavek na odolnější dveře kokpitu. Ten byl poprvé uplatněn americkým Federálním leteckým úřadem (Federal Aviation Authority - FFA), jenž využil práva vyplývajícího z Úmluvy o mezinárodním letectví stanovit zvláštní povinnosti a začal po zahraničních dopravcích přelétávajících území USA požadovat minimální standardy ochrany kokpitu. Od roku 2003 se požadavek na odolnější dveře kokpitu stal nedílnou součástí mezinárodního předpisu Joint Aviation Requirements. Jeho technická část mimo jiné stanoví, že dveře musí odolat celoplašťovým střelám ráže 9 mm, plášťovým expanzím střelám ráže 44 Magnum a musí vydržet úder na kritické části dveří o energii minimálně 300 J.³⁰

K zajištění bezpečnosti letadla musí být realizovány dva stupně ochrany. Bezpečnostní prohlídka letadla (Aircraft Security Search) a bezpečnostní kontrola letadla (Aircraft Security Check).

Bezpečnostní prohlídka letadla je prováděna v době, kdy letadlo není v provozu, nenacházejí se v něm žádné osoby a je odstaveno v kterékoli části letiště. Pokud má být bezpečnostní prohlídka akceptována jako řádná, musí být letadlo od okamžiku jejího zahájení až do odletu střeženo. Důležitou součástí této prohlídky je důkladné prozkoumání interiéru letadla se zaměřením na odhalení zakázaných a nebezpečných předmětů, neméně důležité je rovněž prověření všech přístupných míst z vnějšku letadla, například prostoru pro podvozek nebo servisních panelů a servisních prostor.

U letadla, které je v provozu (při průletovém odbavení, mezipřistání), musí být vždy provedena bezpečnostní kontrola. Ta se provádí okamžitě po výstupu cestujících, případně těsně před jejich nástupem, a zaměřuje pozornost minimálně na prostory pro kabinová zavazadla cestujících, odkládací místa posádky, pouzdra pro plovoucí vesty,

³⁰ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví - historie, organizace, standardy a postupy*. Praha: odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 50-51.

veškeré kapsy na sedadlech, sociální zařízení, kuchyňky, koše na odpadky apod. Bezpečnostní kontrola nákladového prostoru se provádí pouze u letadel, která svůj let teprve zahajují. O bezpečnostní kontrole letadla musí být sepsán zápis a příslušníci Policie ČR mají právo provést následnou prohlídku i kontrolu letadla.

4.2 Bezpečnostní doprovody

Na zajištění bezpečnosti civilní letecké dopravy se výraznou měrou podílejí také pracovníci ozbrojených i neozbrojených doprovodů letadel, tzv. *air marshals*. Hlavním cílem zavedení bezpečnostních doprovodů je odradit potencionální pachatele od protiprávního činu a v případě jeho vzniku pak adekvátním zákrokem reagovat. O nasazení členů bezpečnostních doprovodů si podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví před protiprávními činy rozhoduje individuálně každý členský stát. V souladu s přílohou č. 17 *Chicagské úmluvy* o mezinárodním civilním letectví si také vyhrazuje právo zajišťovat tuto službu státními zaměstnanci. V případě nasazení ozbrojených osob bezpečnostního doprovodu musí být prokazatelně informovány příslušné orgány každého státu, na jehož letištích se bude ozbrojený doprovod pohybovat. V České republice byly doprovody letadel zajišťovány již od 50. let 20. století, avšak pouze namátkové. Teprve v návaznosti na vlnu únosů letadel koncem sedmdesátých let vznikla dnem 1. ledna 1979 nová organizační složka, která byla až do listopadu roku 1989 součástí oddělení letištní kontroly SNB. Vedením nového útvaru byli pověřeni někteří „spolehliví“ příslušníci tehdejšího 3c odboru správy StB Praha.

Z vnitřního legislativního hlediska tehdejšího Československa byla činnost dopravců upravena Dohodou mezi ČSA a odborem letištní kontroly SNB o organizačním zajištění ozbrojených doprovodů z 15. ledna 1979. Závazným prováděcím předpisem se stala, na základě rozkazu tehdejšího ministra vnitra Jaromíra Obziny ze dne 19. ledna 1979, *Směrnice pro provádění doprovodu letadel útvarem doprovodu československých dopravních letadel*.³¹

V současné době je za ochranu vytipovaných rizikových letů zodpovědné Oddělení doprovodů letadel Policie České republiky, které vzniklo v roce 2004 v rámci Služby cizinecké a pohraniční policie České republiky, za výrazného přispění odboru

³¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Protiprávní činy v československém civilním letectví 1945-1992*. Praha: odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2010, s. 93-94.

bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra České republiky. Tuto speciální činnost provozuje oddělení doprovodů letadel na základě osvědčení vydaného Úřadem pro civilní letectví. Nová organizační složka Policie ČR byla vybudována jako plně profesionální tým. Jeho členové jsou schopni rychlého a efektivního nasazení proti únoscům a teroristům ve vzduchu i na zemi. Policisté zařazení v tomto oddělení musí kromě minimální pětileté praxe splňovat několik dalších náročných kritérií, například jazykové znalosti. Součástí jejich profesní kvalifikace jsou také výcvik speciální obrany při boji zblízka a kurz střelecké přípravy zaměřený na použití atypické munice a zvládání nestandardních střeleckých pozic i situací. Musí znát základy konstrukce letadel, požární, havarijní a další bezpečnostní předpisy přímo související s leteckou civilní přepravou. Samozřejmostí je znalost zásad pro poskytování předlékařské (laické) první pomoci, schopnost relevantní komunikace s pasažéry i leteckým personálem a adekvátní rozhodování v krizových situacích.

4.3 Krizové situace za letu

Nejenom příslušníci doprovodů letadel, ale i členové leteckého personálu v čele s kapitánem letadla, jsou speciálně cvičeni pro nejrůznější krizové situace, které mohou nastat během vlastního letu. Leteckými předpisy je specifikována celá řada protiprávních činů, popřípadě pokusů provést činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a letecké dopravy vůbec. Takových činů nebo pokusů o jejich dokonání je možno jmenovat celou řadu.

K nejčastěji identifikovaným rizikům patří nepřizpůsobiví cestující, kteří odmítají dodržovat pravidla chování a svým chováním narušují kázeň na palubě letadla, dopouštějí se zastrašování, vyhrůžek, úmyslné bezohlednosti, poškozování letadla, jeho prostor či vybavení. Patří k nim i osoby, které vědomým předáním nepravdivých informací ohroží bezpečnost letadla za letu.³²

Je proto nezbytné neustále připomínat, že ustanovení § 85, odst. i, zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, též striktně určuje cestujícím povinnost chovat se tak, aby neohrozili bezpečnost na palubě letadla, jakož i povinnost dodržovat pokyny

³² ŠČUREK, R. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. [online].[cit. 2014-02-17]. Studijní text do předmětu Ochrana podniku. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostního managementu, Oddělení bezpečnosti osob a majetku, s. 50. Dostupné z http://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf

a příkazy provozovatele letiště, leteckého dopravce a jimi pověřených osob nejenom při zajišťování bezpečnosti na letištích, ale také na palubách letadel. Odpovědnost za nedodržování výše uvedených povinností lze podle tohoto právního předpisu vyvozovat již při samotném nebezpečí ohrožení, neboť se jedná o tzv. ohrožovací delikt.

K nejzávažnějším protiprávním činům řadíme násilné vniknutí na palubu letadla, zmocnění se letadla během letu, držení rukojmích na jeho palubě, držení zbraně či jejich atrap, nebezpečného zařízení a materiálu s úmyslem ho nezákonně použít. Protože za bezpečnost letu je přímo odpovědný kapitán letadla, má logicky plnou pravomoc nad posádkou ve službě i nad všemi cestujícími během letu. Z titulu své pozice je oprávněn hodnotit výskyt hrozby za letu, respektive všech okolností spojených s avizovanou hrozbou. Na základě vyhodnocení rizika a na svou osobní odpovědnost se může v případě zvláštních okolností odchýlit od stanovených postupů. S využitím všech dostupných informací a prostředků pak může na hrozbu či riziko reagovat podle vlastního uvážení. Je nasnadě, že po celou dobu trvání krizového stavu, respektive protiprávního činu, musí zůstat prioritou bezpečnost cestujících a posádky.

5 ODBORNÁ PŘÍPRAVA PRACOVNÍKŮ V CIVILNÍM LETECTVÍ

5.1 Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví ČR

Národní program bezpečnostního výcviku (NPBV) v civilním letectví České republiky vychází z NBP a je zpracován v souladu s mezinárodními a národními předpisy. Cílem NPBV je *„zajištění vhodného způsobu přijímání a školení pracovníků, všech právnických i fyzických osob pracujících v civilním letectví, jakož i působících ve prospěch civilního letectví tak, aby byli schopni efektivně provádět a plnit preventivní bezpečnostní opatření stanovená v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy (dále jen „NBP“) a zároveň byli schopni adekvátně a rychle reagovat na případné protiprávní činy“*.³³ Poslední změna NPBV vydaná Ministerstvem dopravy ČR je účinná od 1. února 2014.

Ustanovení NPBV jsou platná pro všechny fyzické a právnické osoby vykonávající činnost v oblasti civilního letectví v České republice, kromě pracovníků PČR (a ostatních orgánů v působnosti MV ČR) a celní správy. Tito pracovníci musí však absolvovat alespoň takový typ odborné přípravy, který je nutný pro vydání letištního identifikačního průkazu. V případě, že vykonávají v rámci své činnosti také detekční kontroly, musí absolvovat příslušný typ odborné přípravy a být držiteli osvědčení pro tuto činnost vydaného Ministerstvem dopravy ČR. Při plnění pracovních povinností na letišti platí pro tyto pracovníky vlastní vnitřní předpisy.

Všechny subjekty vykonávající činnost v civilním letectví nebo působící ve prospěch civilního letectví jsou povinny určit fyzickou osobu nebo organizační složku, která bude koordinovat bezpečnostní školení a bude odpovídat za realizaci požadavků školení v souladu s NPBV. Tato osoba nebo organizační složka (zpravidla bezpečnostní manažer) musí absolvovat zvláštní odbornou přípravu typu B17 (*„Zvláštní odborná příprava osob, které mají na vnitrostátní nebo místní úrovni obecnou odpovědnost za zajištění toho, aby bezpečnostní program a jeho provádění splňovaly všechny právní předpisy“*) v rozsahu stanoveném NPBV. Podmínkou k absolvování odborné přípravy B17 je absolvování základní odborné přípravy B1. Po úspěšném složení závěrečné zkoušky vydá instruktor potvrzení o absolvování odborné přípravy.

³³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky*. [CD-ROM]. č. j. 863/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 2. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

Toto osvědčení má platnost dva roky a musí být pravidelně aktualizováno. Vzor tohoto potvrzení je uveden v příloze D.³⁴

Odbornou přípravu musí absolvovat všichni bezpečnostní pracovníci, kteří mají přímý podíl na provádění bezpečnostních opatření. Ostatní pracovníci, kteří plní jiné bezpečnostní úkoly, musí absolvovat odbornou přípravu k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti tak, aby jejich povědomí o problematice bezpečnosti civilního letectví bylo v souladu s NPBV. Protože při odborné přípravě pracovníků dochází k seznamování s citlivými informacemi z NBP, musí všichni uchazeči před absolvováním odborné přípravy doložit potvrzení o ověření spolehlivosti. Uchazeč musí mít také duševní a fyzické schopnosti a dovednosti potřebné pro účinné plnění přidělených úkolů a musí být v odpovídajícím zdravotním stavu, aby mohl spolehlivě a optimálně provádět výkon svěřené činnosti. Požadavky na kvalitu organizace, procesy, zaměstnance a management poskytovatele bezpečnostních služeb civilního letectví jsou stanoveny v normě ČSN EN 16082.

5.2 Zásady poskytování odborné přípravy

Odborná příprava se provádí formou přednášek, prezentací, počítačovou simulací, formou e-learningu, praktickými ukázkami nebo kombinací více forem výuky. V případě, že je součástí odborné přípravy také povinná praxe, musí být provedena pod vedením instruktora nebo osoby s platným osvědčením v daném rozsahu, který tuto činnost vykonává minimálně jeden rok. Náplně jednotlivých typů odborné přípravy, jejich rozsah a platnost jsou specifikovány v páté části NPBV.

Odbornou přípravu může provádět pouze certifikovaný instruktor zapsaný v databázi instruktorů Ministerstva dopravy ČR. Instruktorem může být fyzická osoba, která je držitelem platného Osvědčení odborné způsobilosti k provádění bezpečnostních školení a splňuje požadovanou kvalifikaci:

- a) *„dokončené středoškolské vzdělání s maturitou;*
- b) *rozšířené znalosti v oblasti ochrany civilního letectví;*
- c) *zkušenosti v oblasti ochrany civilního letectví doložené praxí, přičemž dostatečnost délky bude vycházet z komplexního posouzení doložené praxe a úrovně doposud zastávané pozice;*

³⁴ Potvrzení autora práce.

- d) *znalost základních pedagogických pravidel;*
- e) *znalost prezentačních technik a metod výuky;*
- f) *absolvování mezinárodního školení zajišťovaného EU nebo mezinárodními organizacemi civilního letectví (ICAO, ECAC, IATA), přičemž dostatečnost tohoto školení bude posouzena na základě jeho obsahové stránky a rozsahu, anebo absolvování školení E4 dle bodu 5.3.2 NPBV; pro účely školení na letišti, pro které lze uplatnit ustanovení § 85a, odst. 6 zákona o civilním letectví a spadající do kategorie dle nařízení Komise (EU) 1254/2009, postačí absolvování školení G1 dle bodu 5.5.1 NPBV“.³⁵*

Kromě osvědčení a kvalifikace musí mít instruktor schopnost studovat a akceptovat nejnovější poznatky z oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy v anglickém jazyce, musí znát pracovní prostředí v příslušné oblasti ochrany letectví, musí mít zkušenosti v oblasti metod výuky a musí dokonale znát bezpečnostní prvky a zařízení, kterých se má výuka týkat. Instruktor je povinen dodržovat schválené osnovy výuky, vést předepsanou administrativu a dokumentaci. Pokud instruktor provádí průběžnou odbornou přípravu, musí překontrolovat platnost předcházejících osvědčení, a pokud existuje mezera v platnosti předchozí odborné přípravy, nesmí průběžnou odbornou zkoušku provádět. Osvědčení instruktora je vydáváno na dobu pěti let, žádost o prodloužení musí být podána nejméně tři měsíce před uplynutím doby platnosti spolu s aktualizovanými dokumenty dle požadavků NPBV.

Pokud uchazeč absolvuje odbornou přípravu a úspěšně složí závěrečnou zkoušku, vydá mu instruktor Potvrzení o absolvování odborné přípravy.³⁶ Potvrzení o absolvování odborné přípravy musí obsahovat jméno, příjmení a datum narození školené osoby, typ a dobu platnosti odborné přípravy, místo a datum vykonání zkoušky, evidenční číslo, podpis a razítko instruktora.

Instruktor vede záznamy o poskytnutých odborných přípravách, závěrečných zkouškách a vydaných Potvrzení o absolvovaných odborných přípravách po dobu tří let. Tyto záznamy musí instruktor na vyžádání poskytnout ke kontrole národním a pověřeným auditorům.

³⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky*. [CD-ROM], č. j. 863/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 8. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

³⁶ Vzor potvrzení autora práce obsahuje příloha D.

5.3 Typy odborné přípravy

Odborná příprava se dělí podle okruhu činností do několika typů. Jsou označovány písmenem spolu s číslicí. Každá odborná příprava má stanovený minimální počet vyučovacích hodin (teorii, popř. praxi), délku platnosti, podmínky absolvování, popř. další specifické podmínky. Podle okruhu činností rozdělujeme odbornou přípravu následovně:

- příprava ke zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti (A),
- odborná bezpečnostní příprava (B),
- bezpečnostní pracovníci působící v oblasti nákladu, pošty, palubních zásob a letištních dodávek a odbavení cestujících (C),
- létající personál a bezpečnostní pracovníci působící v oblasti bezpečnosti letadel (D),
- odborná příprava pracovníků státní správy, auditorů a instruktorů (E),
- průběžná odborná příprava (F),
- odborná příprava osob na malých letištích (G).

Kompletní přehled typů odborné přípravy včetně hodinových dotací, délky platnosti a podmínek absolvování je uveden v příloze E.³⁷

Osoby provádějící detekční kontrolu musí kromě absolvování příslušné odborné přípravy požádat Ministerstvo dopravy ČR o vydání Osvědčení odborné způsobilosti k provádění detekčních kontrol. Učiní tak podáním žádosti na Ministerstvo dopravy ČR spolu s příslušnými potvrzeními o absolvování odborné přípravy dle NPBV. V případě, že od prvotního absolvování odborné přípravy uplyne doba, v níž měl žadatel absolvovat aktualizaci, musí doložit i toto potvrzení. V případě odborné přípravy k provádění detekčních kontrol s využitím bezpečnostních skenerů nebo RTG (B12, B13, C12, C22) musí žadající doložit také chronologicky navazující potvrzení o absolvování průběžné odborné přípravy. Vzor Osvědčení odborné způsobilosti k provádění detekčních kontrol je uveden v příloze F.³⁸

Praktické přezkoušení osob provádějících detekční kontrolu pomocí bezpečnostních skenerů nebo RTG se nazývá standardizovaná zkouška

³⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky*. [CD-ROM]. č. j. 863/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 40. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

³⁸ Osvědčení autora práce.

vyhodnocování snímků. Je prováděno za účelem ověření schopnosti detekce zakázaných předmětů. Uchazeči jsou promítány snímky z RTG nebo bezpečnostního skeneru a on musí rozhodnout, zda se na snímku nacházejí zakázané předměty či nikoli. Limit na vyhodnocení jednoho snímku nesmí být delší než 30 sekund, minimální počet vyhodnocovaných snímků musí být 100, přičemž podíl snímků, které obsahují zakázané předměty, musí být v rozmezí 35 % až 65 %. Pro úspěšné vykonání zkoušky musí uchazeč správně vyhodnotit nejméně 80 % snímků, které obsahují zakázané předměty, a současně 80 % snímků, které zakázané předměty neobsahují.

6 NOVÉ TRENDY V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ

V minulosti disponovaly letecké společnosti pouze několika málo informacemi o cestujících. Mohly si tak předávat maximálně jejich jména, příjmení, data narození, údaje o odletu, příletu a navštívených destinacích. Analyzované násilné protiprávní a teroristické činy v letecké dopravě proto nutí letecké společnosti zavádět ještě účinnější opatření v odbavovacích procesech. Většina z nich sice naráží na obavy ochránců lidských práv z narušování soukromí, nicméně hledisko rizikovosti jednoznačně převažuje.

Kromě již známých amerických počítačových systémů předběžného hodnocení cestujících CAPPS, CAPPS II nebo programu „Bezpečný let“ je v současné době vyvíjen systém iBorders, který má propojovat rezervační systémy aerolinií, cestovních kanceláří a bezpečnostních útvarů na letištích. Jeho součástí by se měla stát i dotazníková evidence ETA (Electronic Traveler Authorization), dosud používaná imigračními úřady pro registraci cizinců při vstupu do jednotlivých států. Je též uvažováno, že dotazník ETA by mohl být doplněn o některá bio-data, a to například načtením oční rohovky, otisků prstů a tváře cestujícího. Všechny tyto parametry by měly být uloženy na identifikačním průkazu cestujícího. Po jeho příchodu na letiště by byly aktivovány v systému iBorders a odeslány do odbavovacího systému DCS (Departure Control System). V případě shody dat s údaji v iBorders systému by těmito jednoduchými úkony měly být veškeré formality vyřízeny. Cestující poté obdrží palubní lístek s portrétní fotografií a samolepky s opticky rozpoznatelnými znaky pro označení jeho zavazadel a oděvu. Při pohybu na letišti bude sice pomocí speciálních čteček automaticky kontrolována jeho poloha, ale tento méně příjemný fakt dostatečně vyváží daleko rychlejší a pohodlnější odbavení na veškerých bezpečnostních, pasových i celních útvarech. Systém ocení zejména pravidelní cestující, kteří po prvotním načtení potřebných identifikačních údajů do systému již nebudou muset nadále čekat na odbavení ve frontách, ale efektivněji využívat možností odbavení na samoobslužných přepážkách Airport Connect Kiosk.

Podobný způsob značení a evidence je pod názvem Bag Manager připravován pro odbavování zavazadel. Stejně jako systém iBroders bude i Bag Manager propojený se systémem DCS (Departure Control System). Díky tomu bude možné sledovat pohyb veškerých označených zavazadel nejenom v zázemí letiště, ale prostřednictvím

internetu, SMS a dalších dostupných komunikačních technologií lokalizovat jejich přesnou polohu v kterékoli fázi letecké přepravy.³⁹

6.1 Nové technologie v oblasti detekčních kontrol zavazadel

Povinnost zajistit detekční kontrolu zavazadel je specifikována národními předpisy jednotlivých států, u nás konkrétně vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb. V ustanovení § 16 této vyhlášky je popsána nutnost přezkoumávání zavazadel. Detekční kontroly zavazadel se v rámci ochrany civilní letecké dopravy řadí mezi základní bezpečnostní opatření. Z podstaty věci se proto týkají všech kabinových, doprovázených zapsaných i nezapsaných zavazadel, nedoprovázených zapsaných zavazadel, neidentifikovatelných zavazadel, veškerého nákladu, kurýrních zásilek, pošty a materiálu leteckého dopravce. Zvláštnímu režimu podléhají zavazadla a pošta osob požívajících diplomatických statusů.

Detekční kontroly jsou prováděny v několika fázích, pomocí technických, bio-senzorových nebo jiných prostředků, za účelem odhalení zbraní, výbušnin, radioaktivních, chemických, biologických a jiných nebezpečných látek a předmětů, které by mohly být použity ke spáchání protiprávního činu. V prvním stupni detekční kontroly je provedena automatická rentgenová detekce výbušnin. Pokud u zavazadla nebyla automatickou detekcí stoprocentně vyloučena přítomnost výbušnin, zbraní a ostatních nebezpečných látek, je zavazadlo postoupeno ke druhé fázi kontroly. Tuto provádí na základě rentgenových záznamů operátor rentgenového zařízení. Nemůže-li ani on nezávadnost obsahu zavazadla stoprocentně potvrdit, nastává fáze třetí. Donedávna byl třetí stupeň kontroly prováděn operátorem pomocí detektoru výbušnin, detektoru nebezpečných chemických látek a využitím služebních psů Policie ČR. Jsou-li jakékoli pochybnosti ještě po vykonání třetího stupně prohlídky, je požádán majitel zavazadla o vysvětlení, případně může být povolán pyrotechnik. V současné době jsou používána zařízení, které automatizovaně provádějí kombinovanou detekční kontrolu zavazadel, které se pohybují po pásu. Může to být například tunelový detektor

³⁹ ŠČUREK, R. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. [online].[cit. 2014-02-17]. Studijní text do předmětu Ochrana podniku. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostního managementu, Oddělení bezpečnosti osob a majetku, s. 94-96. Dostupné z http://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/content/sys-cs/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf

povrchových stopových částic, který plně automaticky detekuje přítomnost mikročástic na povrchu zavazadla a nedochází ke ztrátě mikročástic jako při ručním stěru a následnou cestou zařízení pro stopovou detekci výbušnin. V rámci inovace bezpečnostních technologií jsou postupně nahrazovány i konvenční rentgenové přístroje pro detekci zavazadel. Místo nich jsou postupně nasazována zařízení vybavená víceúrovňovými systémy elektronické detekce stop výbušnin (ETD) a technologiemi, jež využívají počítačovou tomografii založenou na automatizovaných detekčních systémech výbušnin (EDS). Některá velká mezinárodní letiště již disponují zařízeními, která dokáží pomocí vícenásobných zdrojů záření rentgenovat zavazadla ze tří různých úhlů. Jejich sofistikovanější verze, například Rapiscan Systems RTT 120 CT, dokáží zobrazit kontrolované zavazadlo v třídímním virtuálním modelu a barevně rozlišit zájmové oblasti a předměty.

6.2 Moderní metody profilace a identifikace cestujících

Výsledky nejrůznějších analýz vnějších i vnitřních rizik a statistik protiprávních činů v civilní letecké dopravě dokládají, že žádné standardní bezpečnostní kontroly při odbavování cestujících nejsou stoprocentně účinné. To platí zejména v případech, kdy se protiprávního jednání hodlají dopustit osoby seznámené s bezpečnostními procedurami realizovanými při ochraně civilního letectví, v horším případě pachatelé, kteří mají s jejich prováděním osobní zkušenost (bývalí zaměstnanci letišť, pracovníci bezpečnostní kontroly apod.). K těmto rizikovým aspektům je nutno zahrnout dramaticky se zvyšující počty letů a rostoucí nároky dopravních společností na rychlost přepravy, tím logicky i na rychlost odbavení cestujících. Na kontrolu jednoho cestujícího tak většinou zůstává bezpečnostním složkám pouze několik vteřin. Z toho vyplývá, že inovace v odbavovacích procesech jsou nevyhnutelné. Dosud využívané integrované bezpečnostních systémy, bezpečnostní aplikace a strategie jsou proto doplňovány o inovativní metody profilace cestujících.

Tato relativně mladá preventivní metoda umožňuje i v oblasti letecké bezpečnosti u zkoumaných osob nejenom posuzovat, nýbrž i hodnověrně měřit téměř všechny fyziologické funkce a jejich elektrické, impedanční, magnetické, akustické, chemické, mechanické, optické, tepelné, radiologické či ultrazvukové biosignály. Při současné míře poznání lze určit náhlou změnu tělesné teploty, srdeční frekvence, frekvence dýchání, teploty průtoku krevního řečiště, rozpoznat vnější projevy rozrušení

osob (nonverbální projevy), abnormality při analýze hlasu, v trajektorii pohybu apod.⁴⁰ Původně byl obor profilace používán při policejním vyšetřování a její metodika spočívala ve vytváření vzorců pachatelů určitých trestných činů. Moderní profilace používá jako vnější podněty tzv. podprahové obrazové a akustické stimuly (symboly teroristických organizací, zvuk střelby, výbuchu apod.), které spouštějí fyziologické signály zejména u osob skrývajících nějaký protiprávní „úmysl“.

Tyto signály jsou nejrůznějšími senzory a skenery bezprostředně snímány a vyhodnocovány. V případě zjištění nestandardních hodnot či dalších podezřelých aspektů je automaticky informován bezpečnostní personál letiště, který okamžitě rozhoduje o dalším postupu. Je nutno zdůraznit, že všechny používané systémy profilace jsou prováděny bezkontaktně, neuchovávají osobní data, a proto je z pohledu ochrany osobních údajů nelze považovat za diskriminační. Jejich používání má jediný cíl – zajistit bezpečnější civilní leteckou dopravu.

6.3 Tělové skenery

Současný vědecký výzkum v oboru letecké bezpečnosti se věnuje vývoji sofistikovaných personálních skenerů s využitím elektromagnetických spekter. Již odzkoušená zařízení navíc disponují několika systémy, například programem analýzy chování podezřelých osob a biometrickými systémy. Do stávajících digitálních monitorovacích systémů jsou podle potřeb integrovány spektrometry o různých vlnových délkách.

Dnes je již prokázáno, že za předpokladu nalezení optimálních zdrojů záření a výkonných detektorů lze využít některé z oblastí elektromagnetických spekter pro detekci výbušnin ukrytých pod šaty. Pomocí takto koncipovaného personálního skeneru je možno „vidět“ pod oděv a odhalit tak předměty, které by mohly i při sebepoctivěji vykonané fyzické prohlídce uniknout. Zařízení je schopné odhalit pomocí terahertzových vln pod oblečením předměty připevněné k tělu, jako jsou např. drogy, keramické nože, zbraně, výbušniny. I když nejsou prokázána zdravotní rizika, setkalo

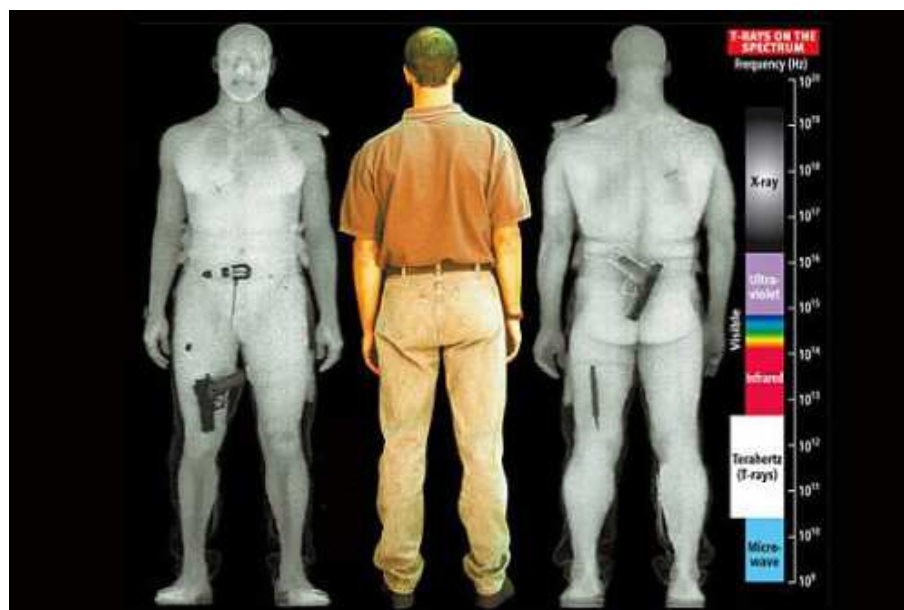
⁴⁰ CHUMCHAL, T. *Zajištění bezpečnosti na letišti pomocí profilace a identifikace cestujících*. Ostrava, 2013. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostních služeb. Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Mgr. Radomír Ščurek, Ph.D., s. 28-31. Dostupné z http://dSPACE.vsb.cz/bitstream/handle/10084/100030/CHU111_FBI_N3908_3908T005_2013.pdf?sequence=1

se zavádění tělových skenerů s velkým odporem, zejména v souvislosti s ochranou soukromí. Zařízení totiž poskytuje obraz celého těla včetně intimních partií.

Evropská unie v roce 2011 sjednotila podmínky používání tělových skenerů. Pokud je k detekční kontrole používán bezpečnostní skener s lidským posuzovatelem, musí být dodržena následující pravidla:⁴¹

- snímek nesmí být ukládán ani tisknut,
- snímek může být uchováván pouze po dobu nezbytnou k analýze v průběhu kontroly, potom musí být smazán,
- lidský posuzovatel musí být v oddělené místnosti a nesmí přijít do styku s kontrolovanou osobou,
- lidský posuzovatel musí být stejného pohlaví,
- na místě analýzy nesmějí být žádná technická zařízení umožňující záznam,
- snímek nesmí být spojen s identifikačními údaji kontrolované osoby,
- tvář musí být rozostřena, aby se zabránilo identifikaci osoby.

Obrázek 5: Obrazový výstup z tělového skeneru



Zdroj⁴²

⁴¹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy*. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014, s. 35. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

⁴² ELVOX SECURITY SYSTEMS. *Body Scanners*. [online]. [cit. 2014-02-18] Dostupné z <http://www.indiamart.com/elvox-security-systems/other-products.html>

Před detekční kontrolou tělovým skenerem musí být osoba informována o použité technologii, podmínkách spojených s kontrolou a s možností kontrolu skenerem odmítnout.

Tělové skenery používají dvě různé technologie – terahertzové vlny nebo zpětný rozptyl ionizujícího záření. U druhého typu zařízení by byl v případě instalace v České republice potřebný souhlas Státního úřadu pro jadernou bezpečnost, který však zastává názor, že vzhledem k existenci alternativních metod nevyužívajících ionizující záření pro bezpečnostní kontrolu osob na letištích nebude povolení k provozu těchto zařízení vydávat.⁴³

⁴³ STÁTNÍ ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST. *Stanovisko SÚJB k instalaci a používání "bezpečnostních rentgenů pro účely kontroly osob.* [online]. © 6. 1. 2010 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z [http://www.sujb.cz/index.php?id=12&tx_ttnews\[tt_news\]=71](http://www.sujb.cz/index.php?id=12&tx_ttnews[tt_news]=71)

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo popsat základní aspekty ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Ochrana civilního letectví před protiprávními činy se vyvíjí již od samotného vzniku letectví. Její právní základ tvoří mezinárodní úmluvy a předpisy mezinárodních organizací, z nichž nejvýznamnější je Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO. Ta se podílí na tvorbě mezinárodních bezpečnostních standardů a přímo ovlivňuje podobu „aviation security“, tedy ochranu před protiprávními činy. V této práci jsou popsány nejdůležitější právní předpisy platné ve světě, jež jsou základem pro národní předpisy v oblasti civilního letectví. Vzhledem k celosvětovému rozsahu letecké dopravy je velmi důležité, aby standardy bezpečnosti byly jednotné a aby byla nastavena odpovídající úroveň bezpečnosti napříč všemi státy, do nichž jsou letecky přepravovány osoby nebo materiál.

V České republice je stěžejním dokumentem Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy, kterým se musejí řídit všechny subjekty, jež mají co dočinění s ochranou letecké dopravy. Jedním z těchto subjektů je provozovatel letiště, jehož bezpečnostnímu programu je v práci věnován poměrně velký prostor. V návaznosti na tento program následuje popis prostor na letišti z hlediska bezpečnostního členění a popis zajištění dílčích bezpečností – personální, objektové, organizační, režimové, administrativní, technické a inforatické.

Významnou součástí ochrany letecké dopravy jsou bezpečnostní a detekční kontroly. Právě na těchto činnostech je vidět rychlý vývoj jak v oblasti technologické, tak legislativní. S každým protiprávním činem v letecké dopravě jsou zaváděna nová opatření, resp. omezení, která znamenají pro cestující ve většině případů snížení komfortu cestování. Tyto změny se v letecké dopravě projevily především po ničujícím použití dopravních letadel k teroristickým útokům ve vzdušném prostoru USA v roce 2001. Vynalézavost a finanční možnosti teroristů nutí letecké společnosti investovat ohromné množství finančních prostředků do ochrany letišť a letadel. Jde o nikdy nekončící hledání rovnováhy mezi mírou bezpečnosti, vynaloženými prostředky na ochranu a zachováním největší přednosti letecké dopravy, již je rychlost. Důsledné detekční kontroly osob a zavazadel mohou neúměrně prodlužovat odbavovací proces, což je z obchodního hlediska pro každého leteckého dopravce nežádoucí.

Byly to právě útoky teroristů z 11. září 2001, které poukázaly na nedostatečné bezpečnostní opatření za letu. Po těchto útocích doznala letadla několika zásadních konstrukčních změn; například do kokpitu se během letu není možno dostat ani při použití násilí, nové bezpečnostní předpisy neumožní posádce za žádných okolností dveře otevřít. Byly přijaty nové postupy při školení pilotů a palubních průvodčích pro krizové situace, rozšířilo se nasazení bezpečnostních doprovodů na podstatně více letů.

Prakticky v každém bezpečnostním odvětví, tedy nejen v letecké dopravě, najdeme téměř vždy přímou souvislost mezi spáchaným protiprávním činem a selháním lidského faktoru. Proto je velmi důležitý výběr zaměstnanců, ověření jejich spolehlivosti a následná odborná příprava. Problematikou výcviku bezpečnostních pracovníků v civilním letectví se detailně zabývá Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky. Autor této práce sám absolvoval několik typů odborné přípravy a mohl tak hlouběji do této problematiky proniknout. Odborná kvalifikace, průběžná příprava a zejména praxe jsou pro pracovníky detekčních kontrol, kteří vyhodnocují výstupy z rentgenu, mimořádně důležitými faktory pro zodpovědný výkon práce. Jejich pochybení, zejména na menších letištích, kde není vícestupňová kontrola, může mít katastrofální důsledky. Problémem může být také postup při ověřování spolehlivosti. To je prováděno Úřadem pro civilní letectví na základě předložení výpisu z rejstříku trestů a uvedení zaměstnavatelů za posledních pět let. Vzhledem k následkům, které může způsobit úmyslné pochybení bezpečnostního pracovníka, by autor práce očekával prověřování daleko přísnější. Osvědčit by se mohl stejný postup jako při získávání zbrojního průkazu, tedy prověřování opisu rejstříku trestů včetně všech přestupků.

V mnoha organizacích je odborná příprava podceňována, a to zejména z ekonomických důvodů. I když Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy stanovuje pravidla pro kontroly subjektů, které mají co dočinění s leteckou bezpečností, má mnoho organizací z hlediska kvalitního personálu rezervy. Toto je však daleko širší problém, který se dotýká celého průmyslu komerční bezpečností.

Závěr práce je věnován novým technologiím v civilním letectví. Popisuje zejména technologie používané v detekčních kontrolách, moderní metody profilace a identifikace cestujících a zavádění tolik diskutovaných tělových skenerů. Právě tělové skenery rozdělují laickou i odbornou veřejnost. Jejich zastánci argumentují zejména faktem, že kontroly odhalí i výbušniny v tělesných dutinách a na těle. Odpůrci akcentují

skutečnost porušování ochrany soukromí, především formou dokonalého zobrazení tělesných proporcí.

Bezpečnost civilního letectví je velmi širokou a zajímavou problematikou. V mezinárodním měřítku je zajímavé porovnávat úroveň bezpečnosti v jednotlivých státech. Zjištěné aspekty samozřejmě ovlivňují i všechna letiště v České republice. Bezpečnostní procedury souvisí také s cílovou destinací, což je názorně vidět na zvýšených bezpečnostních opatřeních při letech do USA nebo na zvyšujícím se počtu bezpečnostních doprovodů na palubě letadel směřujících například do Izraele. Letecká doprava bude vždy v popředí zájmu teroristických organizací. Proto je nezbytné bezpečnostní procedury neustále vylepšovat, poučit se z každého pokusu o protiprávní čin a aktivně přistupovat k preventivním opatřením. K tomu mohou být nápomocny zejména výzkumy v oblasti detekce látek a stále modernější a dokonalejší technologie využitelné k ochraně letecké dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

BÍNA L. a Z. ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.

BUKOVAN, M. *Bezpečnost v letecké cargo dopravě*. Ostrava, 2012. Bakalářská práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostních služeb. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Daniel Maršálek. Dostupné z http://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/94530/BUK051_FBI_B3908_3908R005_2012.pdf?sequence=1

DAŠKO, M. *Bezpečnost v letecké dopravě*. Brno, 2012. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Matěj Obuch. Dostupné z <https://dspace.vutbr.cz/xmlui/bitstream/handle/11012/11826/Bezpe%C4%8Dnost%20v%20leteck%C3%A9%20doprav%C4%9B%20-%20Da%C5%A1ko%20M..pdf?sequence=1>

HRŮŠA, J. *Perimetrická ochrana Letiště Praha a.s.* Ostrava, 2012. Bakalářská práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostních služeb. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Daniel Maršálek. Dostupné z https://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/94384/HRU347_FBI_B3908_3908R005_2012.pdf?sequence=1

CHUMCHAL, T. *Zajištění bezpečnosti na letišti pomocí profilace a identifikace cestujících*. Ostrava, 2013. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostních služeb. Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Mgr. Radomír Ščurek, Ph.D. Dostupné z http://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/100030/CHU111_FBI_N3908_3908T005_2013.pdf?sequence=1

KELLER L. a B. KOVERDYNSKÝ. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945 - 1992*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2012. ISBN 978-80-87567-11-1.

KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví - historie, organizace, standardy a postupy*. Praha: odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007.

KOVERDYNSKÝ, B. *Protiprávní činy v československém civilním letectví 1945-1992*. Praha: odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2010.

LUKÁŠ L. a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management I*. 1. vyd. Zlín: VeRBuM, 2011. ISBN 978-80-87500-05-7.

ŠČUREK, R. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009.

[online].[cit. 2014-02-17]. Studijní text do předmětu Ochrana podniku. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostního managementu, Oddělení bezpečnosti osob a majetku. Dostupné z http://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf

Seznam použitých internetových zdrojů

ECAC. *ECAC's Strategy for the Future*. [online]. © 15. 12. 2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z https://www.ecac-ceac.org/download?doc=/ECACs_Strategy_for_the_Future/ECAC_Strategy_for_the_Future.pdf

ELVOX SECURITY SYSTEMS. *Body Scanners*. [online].[cit. 2014-02-18] Dostupné z <http://www.indiamart.com/elvox-security-systems/other-products.html>

ICAO. *Convention on International Civil Aviation 9th Edition*. [online]. © 1. 7. 2006 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z http://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf

ICAO. *ICAO Strategic Objectives 2014-2016*. [online].[cit. 2014-02-17]. Dostupné z <http://www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *EU legislativa*. [online]. © 11. 11. 2013 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6ADC5285-C290-4B69-BA11-5CC6435920DF/0/SCHEMA_LEGISLATIVA_EU_listopad_13.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Legislativa AVSEC*. [online].[cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9B45BD7C-0954-4E60-A892-78D71EBBF38E/0/10_leg_rozdeleni.PNG

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Oddělení ochrany civilního letectví*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/odbor_cl/osp/

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Organizační struktura MD*. [online]. [cit. 2014-02-18]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/78421B3C-E821-4A77-BC77-B7B0F3C84A25/0/org_str_1_2_2014.doc

MINISTERSTVO OBRANY ČR. *Odpověď na dotaz o násilném ukončení letu civilního letadla*. [online]. © 13. 4. 2011 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.mocr.army.cz/images/id_15001_16000/15635/025_ukonceni_letu_letadla_110413.doc

ŘÍZENÍ LETOVÉ PROVOZU ČR. *IATCC Praha*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=1371

STÁTNÍ ÚŘAD PRO JADERNOU BEZPEČNOST. *Stanovisko SÚJB k instalaci a používání "bezpečnostních rentgenů pro účely kontroly osob*. [online]. © 6. 1. 2010 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z [http://www.sujb.cz/index.php?id=12&tx_ttnews\[tt_news\]=71](http://www.sujb.cz/index.php?id=12&tx_ttnews[tt_news]=71)

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Celková organizační struktura ÚCL*. [online]. © 1. 11. 2013 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z http://www.caa.cz/file/5654_13_1/

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD. *O nás*. [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z <http://www.uzpln.cz/cs/o-nas>

Seznam ostatních zdrojů

ČSN EN 160802 Letištní a letecké bezpečnostní služby. In: *Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví*, březen 2012. Dostupné z <http://www.unmz.cz>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Bezpečnost Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy L17*. [online]. © 15. 7. 2013 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/data/print/L-17_cely.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy*. [CD-ROM]. č. j. 862/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky*. [CD-ROM]. č. j. 863/2013-220-AVS/1. Praha: Letecká informační služba. © 1. 2. 2014. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy*. [CD-ROM]. č. j. 26/2012-220-AVS. Praha: Letecká informační služba. © 1. 8. 2012. Dostupné z <http://order.rlp.cz/>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002., In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2008, L 97/72. Dostupné také z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:097:0072:0084:CS:PDF>

Nařízení komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2010, L 55/1. Dostupné také z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:055:0001:0055:CS:PDF>

Nařízení komise (EU) č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, kterým se doplňují společné základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2010, L90/1. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:090:0001:0003:CS:PDF>

Smlouva č. 138/2002 Sb. m. s. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví přijatou dne 23. září 1971 v Montrealu. In: *Sbírka mezinárodních smluv České republiky*. 2002, částka 58. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3816>

Smlouva č. 6/2003 Sb. m. s. Sdělení ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce. In: *Sbírka mezinárodních smluv České republiky*. 2003, částka 4. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4022>

Úmluva č. 147/1947 Sb. ze dne 7. prosince 1944 o mezinárodním civilním letectví. In: *Sbírka zákonů a nařízení republiky Československé*. 1947, částka 68. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=242>

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Opatření obecné povahy*. [online]. © 31. 10. 2012 [cit. 2014-03-10]. č. j. 6535-12-701. Dostupné z http://www.caa.cz/file/6294_1_1/download

Vyhláška č. 410/2006 Sb. ze dne 14. srpna 2006 o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 132. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4978>

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102/1984 Sb. ze dne 24. července 1984 o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1984, částka 20. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2119>

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16/1974 Sb. ze dne 27. prosince 1973 o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1974, částka 2. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1756>

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 36/1988 Sb. ze dne 7. března 1988 o Mezinárodní úmluvě proti braní rukojmí. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1988, částka 6. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2226>

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb. ze dne 15. srpna 1974 o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1974, částka 17. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1771>

Zákon č. 225/2006 Sb. ze dne 25. dubna 2006, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 74. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4920>

Zákon č. 258/2002 Sb. ze dne 24. května 2002, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 97. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3916>

Zákon č. 40/2009 Sb. ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5405>

Zákon č. 49/1997 Sb. ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17. Dostupné také z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3008>

SEZNAM ZKRATEK

ACS	Přístupový systém
AČR	Armáda České republiky
AVSEC	Letecká bezpečnost
CAPPS	Systém předběžného hodnocení cestujících
CBRNE	Nebezpečné látky (chemické, biologické, radioaktivní, jaderné, výbušné)
CCTV	Kamerový systém
CPSRA	Kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru
ČSA	České Aerolinie
ČSN	Česká technická norma
DCS	Odbavovací systém
ECAC	Evropská konference pro civilní letectví
EDS	Systém detekce výbušnin
EP	Evropský parlament
ES	Evropské společenství
ETA	Elektronická registrace a kontrola cestujících
ETD	Stopová detekce výbušnin
EU	Evropská unie
EZS	Elektrický zabezpečovací systém
FFA	Federální letecký úřad
HHMD	Ruční detektor kovu
HRCM	Vysoce rizikový náklad (pošta)
IATA	Mezinárodní organizace letecké dopravy
IATCC	Národní integrované středisko řízení letového provozu
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICT	Informační a komunikační technologie
JAR	Společné letecké předpisy
LEDS	Systém detekce kapalných výbušnin
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
NBP	Národní bezpečnostní program
NGA	Národní autorita
NPBV	Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví ČR

NPŘK	Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy
NVS	Nástražný výbušný systém
OSN	Organizace spojených národů
PČR	Policie České republiky
PIR	Pasivní infračervený detektor
PZTS	Poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RTG	Rentgen
ŘLP ČR	Řízení letového provozu České republiky
SKV	Systém kontroly vstupu
SMS	Krátká textová zpráva
SNB	Sbor národní bezpečnosti
SRA	Vyhrazený bezpečnostní prostor
StB	Státní bezpečnost
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
WTMD	Průchozí detektor kovu

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Legislativa AVSEC	17
Obrázek 2: Ukázka zakázaných předmětů	30
Obrázek 3: Ukázka použití WTMD a HHMD	32
Obrázek 4: Kontrolní rentgen.....	34
Obrázek 5: Obrazový výstup z tělového skeneru	53

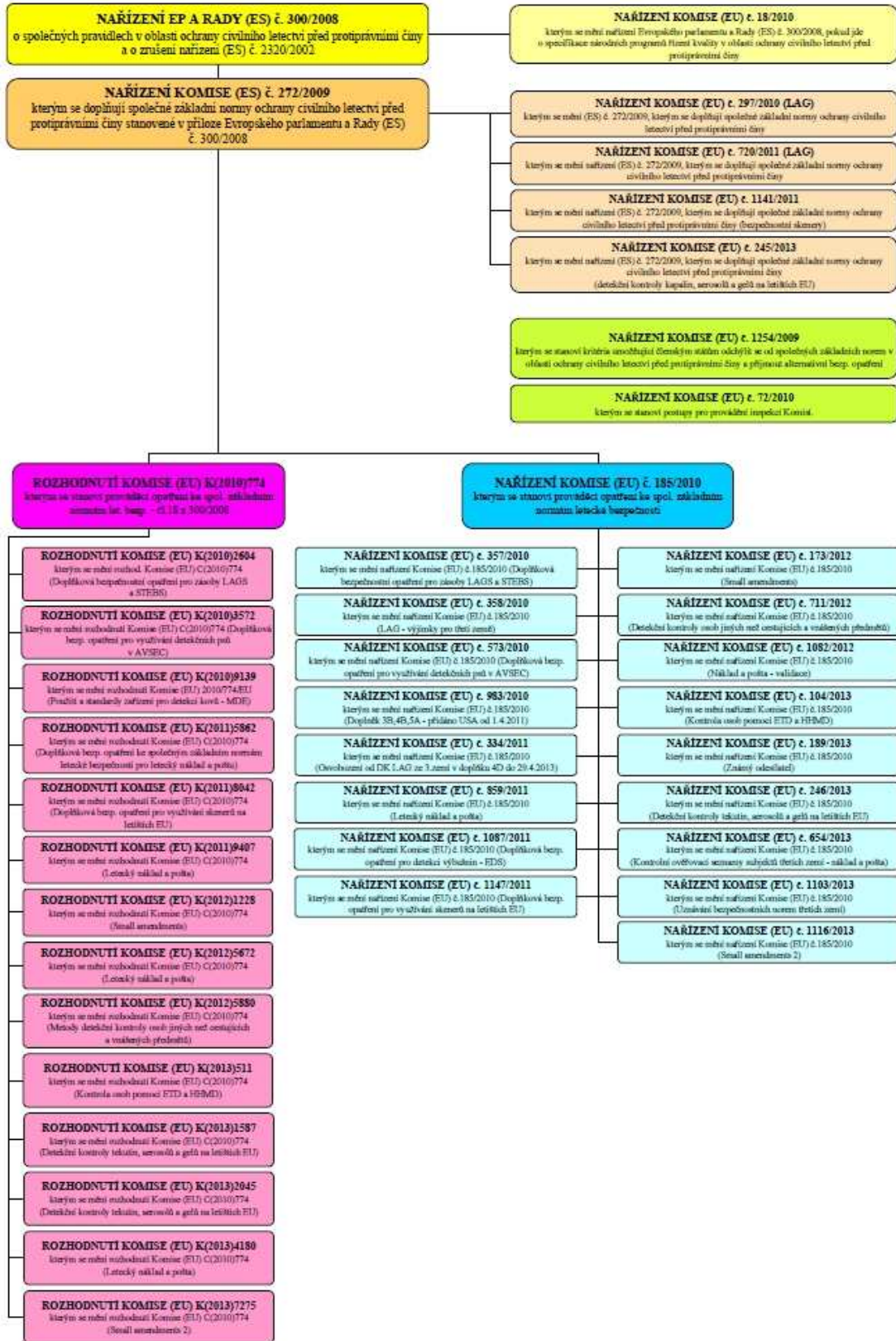
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Schéma legislativy EU	I
Příloha B – Organizační schéma ÚCL.....	II
Příloha C – Potvrzení o ověření spolehlivosti	III
Příloha D – Potvrzení o absolvování odborné přípravy	IV
Příloha E – Tabulka typů odborné přípravy	V
Příloha F – Osvědčení MD ČR k provádění detekčních kontrol	VI

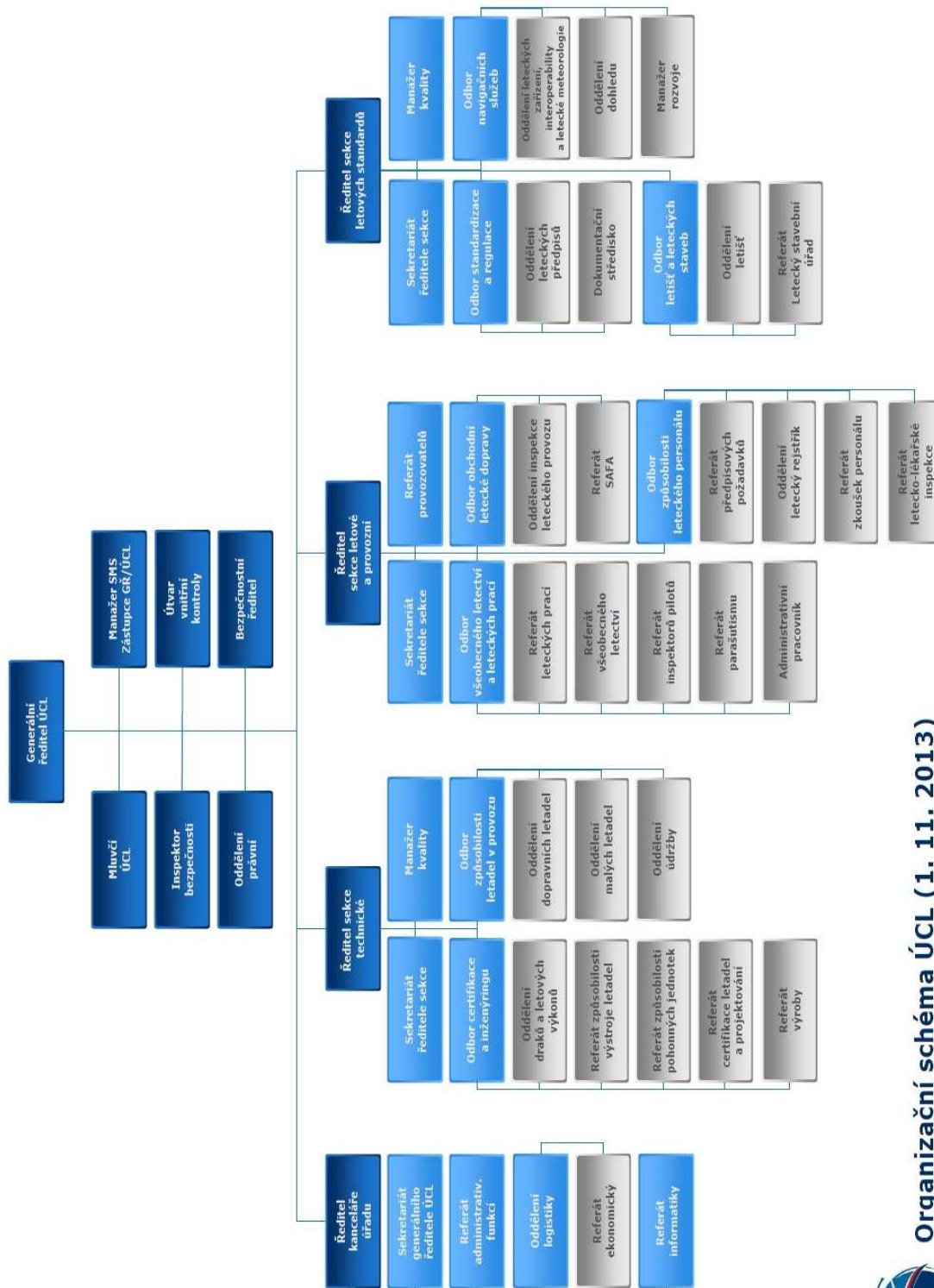
PŘÍLOHY

Příloha A – Schéma legislativy EU

Schéma EU legislativy s účinností od 29. dubna 2010 (poslední aktualizace 11.11. 2013)



Příloha B – Organizační schéma ÚCL



Organizační schéma ÚCL (1. 11. 2013)



Příloha C – Potvrzení o ověření spolehlivosti



letišťe Ruzyně
160 08 PRAHA 6

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÁ REPUBLIKA

Č.j: 13/740/2498/ROS
Výtisk číslo: 1
Počet listů: 1

POTVRZENÍ O OVĚŘENÍ SPOLEHLIVOSTI

Na základě prohlášení k způsobilosti k právním úkonům
a na základě bezúhonnosti

Jméno, příjmení: **Petr Žák, DiS.**
Datum narození: **■■■■■■**
Místo narození: **Kyjov** Státní občanství: **Česká republika**

Potvrzení vystaveno dne: 24.10.2013

Platnost dokladu: 23.10.2018

Držitel tohoto potvrzení splňuje podmínky ověření spolehlivosti dle §86b zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Podpis oprávněné osoby:



Příloha D – Potvrzení o absolvování odborné přípravy



[ev. č. 1B- 16/10/2013]

P O T V R Z E N Í

o absolvování bezpečnostního školení

Tímto se potvrzuje, že

Petr Žák. DiS

Narozen(a): **14. 11. 1979**

*úspěšně absolvoval(a) bezpečnostní školení dle Národního programu bezpečnostního výcviku v
civilním letectví České republiky (NPBV) v následujícím rozsahu odborné přípravy:*

**B 17 - Zvláštní odborná příprava osob, které mají na
vnitrostátní nebo místní úrovni obecnou odpovědnost za
zajištění toho, aby bezpečnostní program a jeho provádění
splňovaly všechny právní předpisy**

Závěrečná zkouška byla vykonána: V Ostravě, dne: 16.10.2013

Toto potvrzení platí do: 31. 10. 2014

Jmenovaný instruktor provádí školení na základě Osvědčení č.j. 42/2012-220-
AVS/27, které mu bylo uděleno odborem civilního letectví Ministerstva Dopravy
ČR dne 28.8.20012

Vydáno: V Ostravě, dne: 16.10.2013



Příloha E – Tabulka typů odborné přípravy

Tabulka typů odborné přípravy

Bod NPBV	Platnost osvědčení v letech	Název odborné přípravy	Podmínka absolvování	Vyučovací hodiny	Pokud absolvoval / lze snížit počet hodin na	Platnost školení (aktualizace)	Předběžná příprava / hodnocování snímků
5.1		Příprava k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti					
5.1.4		A1 - Obecná příprava k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti		2		2 roky	
5.1.5		A2 - Obecná příprava k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti		4 (3+1)		2 roky	
5.1.6		A3 - Aktualizace odborné přípravy k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti		2		2 roky	
5.2		Odborná bezpečnostní příprava		6			
5.2.1		B1 - Základní odborná příprava					
5.2.2.1	5	B11 - Zvláštní odborná příprava osob provádějících detekční kontroly osob, kabinových zavazadel, vnášených předmětů a zapsaných zavazadel bez využití RTG	B1	10 (7+2+1)		1 rok	
5.2.2.2	3	B12 - Zvláštní odborná příprava osob provádějících detekční kontroly osob, kabinových zavazadel, vnášených předmětů a zapsaných zavazadel s využitím RTG	B1	30 (20+9+2)	B11 / 20 (13+5+2)	1 rok	ANO
5.2.2.3	3	B13 - Zvláštní odborná příprava lidských posuzovatelů u bezpečnostních skenerů	B1	30 (20+9+2)	B11 / 24 (16+6+2)	1 rok	ANO
5.2.2.4	5	B14 - Zvláštní odborná příprava osob provádějících kontroly vozidel	B1	4 (2+1+1)		1 rok	
5.2.2.5	5	B15 - Zvláštní odborná příprava osob provádějících kontroly vstupu, dozor a hlídky	B1	4 (2+1+1)		1 rok	
5.2.2.6		B16 - Zvláštní odborná příprava osob, které přímo dohlížejí na osoby provádějící bezpečnostní kontroly (dohlížitelé)	B1	6 (4+1+1)		1 rok	
5.2.2.7		B17 - Zvláštní odborná příprava osob, které mají na vnitřní nebo místní úrovni obecnou odpovědnost za zajištění toho, aby bezpečnostní program a jeho provedení splňovaly všechny právní předpisy (řídící pracovníci v oblasti bezpečnosti)	B1	2		2 roky	
5.2.3		Bezpečnostní pracovníci působící v oblasti nákladu, pošty, palubních zásob a leteckých dodávek a odbavení cestujících					
5.2.3.1	5	C11 - Odborná příprava osob provádějících detekční kontroly nákladu a pošty bez využití RTG		8 (6+1+1)	B11 / 4 (2+1+1)	1 rok	
5.2.3.2	3	C12 - Odborná příprava osob provádějících detekční kontroly nákladu a pošty s využitím RTG		24 (16+6+2)	B12 / 8 (6+1+1) C11 / 16 (10+4+2)	1 rok	ANO
5.2.3.3	5	C21 - Odborná příprava osob provádějících detekční kontroly pošty a materiálů leteckého dopravního prostředku, palubních zásob a leteckých dodávek bez využití RTG		8 (6+1+1)	B11 / 4 (2+1+1)	1 rok	
5.2.3.4	3	C22 - Odborná příprava osob provádějících detekční kontroly pošty a materiálů leteckého dopravního prostředku, palubních zásob a leteckých dodávek s využitím RTG		24 (16+6+2)	B12 / 8 (6+1+1) C21 / 16 (10+4+2)	1 rok	ANO
5.2.3.5		C3 - Odborná příprava osob provádějících bezpečnostní kontroly nákladu nebo pošty jiné než detekční kontroly nebo osob, které mají přístup k identifikovatelnému leteckému nákladu nebo identifikovatelné letecké poště		6 (5+1)		1 rok	
5.2.3.6		C4 - Odborná příprava osob provádějících bezpečnostní kontroly pošty a materiálů leteckého dopravního prostředku, palubních zásob a leteckých dodávek jiné než detekční kontroly		6 (5+1)		1 rok	
5.2.3.7		C5 - Odborná příprava osob zajišťujících spojení zavazadel s cestujícími		4		1 rok	
5.2.4		Lékařská příprava a bezpečnostní pracovníci působící v oblasti odhazování a prohlídky letadel					
5.2.4.1		D1 - Odborná příprava posádek letadel		6		1 rok	
5.2.4.2		D2 - Odborná příprava osob provádějících bezpečnostní prohlídky letadel		4 (3+1/2) + x	D1 / 2	1 rok	
5.2.4.3		D3 - Odborná příprava osob zajišťujících ochranu letadel		4	D1 / 2	1 rok	
5.3		Odborná příprava pracovníků střední správy, auditorů a instruktorů					
5.3.1		E1 - Odborná příprava pracovníků střední správy		kurz			
5.3.2		E2 - Odborná příprava národních auditorů		40 (25+15)		2 roky	
5.3.3		E3 - Odborná příprava pověřených auditorů		min 20			
5.3.4		E4 - Odborná příprava instruktorů bezpečnostních školitelů		2		1 rok ^{b)}	
5.4		Předběžná odborná příprava		8		6 měsíců	
5.4.1		F1 - Aktualizace odborné přípravy					
5.4.2		F2 - Předběžná odborná příprava osob obsluhujících bezpečnostní zařízení					
5.5		Odborná příprava osob na malých letištích					
5.5.1		G1 - Odborná příprava osoby odpovědné za bezpečnost na letišti, pro které lze uplatnit ustanovení § 85a odst. 6, zákona o civilním letectví, a spadající do kategorie dle nařízení Komise (EU) 1254/2009		16		2 roky	
5.5.2		G2 - Odborná příprava osob na malých letištích		2		2 roky	
5.5.3		G3 - Odborná příprava pilotů provádějících fyzickou detekční kontrolu bez využití technických prostředků a bezpečnostních zařízení		4 (3+1)		2 roky	

^{b)} Pro odbornou přípravu pověřených auditorů a řídicích pracovníků v oblasti bezpečnosti 2 roky

Příloha F – Osvědčení MD ČR k provádění detekčních kontrol

č.j.: 86/2014-220-AVS/3

MINISTERSTVO DOPRAVY
ČESKÁ REPUBLIKA

OSVĚDČENÍ

odborné způsobilosti k provádění detekčních kontrol

Ministerstvo dopravy dle ustanovení § 88 odst. 1 písm. c) bodu 4 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů

osvědčuje, že

Petr Žák, DiS.

narozen ██████████

je odborně způsobilý k:

provádění kontroly vozidel
provádění kontroly vstupu, dozoru a hlídky
provádění detekční kontroly nákladu a pošty bez využití RTG

Toto osvědčení pozbývá platnosti dne 12.2.2019

V Praze dne 13.2.2014

 
Za Ministerstvo dopravy
Bc. Jana Podolková

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Petr Žák

Obor: Bezpečnostní studia

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Rok: 2014

Počet stran textu bez příloh: 49

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 10

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 12

Počet ostatních zdrojů: 21

Vedoucí práce: JUDr. Tereza Jonáková