

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2012 – 2015

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Petr Kaláb

**Protiprávní činy v civilním letectví, jejich příčiny
a důsledky**

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Martin Harbich

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2012 – 2015

BACHELOR THESIS

Petr Kaláb

**Acts of Unlawful Interference in Civil Aviation,
Their Causes and Consequences**

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

Mgr. Martin Harbich

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 uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne...12. 3 2015...

Petr Kaláb

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych tímto poděkoval svému vedoucímu práce Mgr. Martinu Harbichovi za to, že mi umožnil se věnovat tomuto tématu v bakalářské práci, za jeho metodické vedení nejen v průběhu vedení této práce, ale i v době, kdy jsme měli možnost se tomuto oboru společně věnovat v praxi.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá ochranou civilního letectví před protiprávními činy. Rozebírá se z různých aspektů – historického, organizačního, legislativního, technologického a krizového. Jejím cílem je ukázat tuto problematiku ve vývoji ve smyslu příčin a následků.

KLÍČOVÁ SLOVA

Bezpečnost, bezpečnostní technologie, civilní letectví, legislativa, organizace, protiprávní činy, teroristické útoky.

ANNOTATION

Bachelor thesis deals with safeguarding civil aviation against act of unlawful interference. It delas with it from various aspects – historical, organisational, legislative, technological and crisis management. Its goal is to show this issue in sence of causes and consequences.

KEYWORDS

Civil aviation, legislation, organisations, security, security technologies, terrorist attacks, unlawful acts.

OBSAH

OBSAH	7
Úvod	11
1 Historické protiprávní činy vůči civilnímu letectví a způsoby jejich provedení	12
1.1 Příklady mezinárodních incidentů.....	12
1.1.1 10. říjen 1933	12
1.1.2 6. - 12. září 1970.....	12
1.1.3 13. říjen 1977	13
1.1.4 21. prosinec 1988.....	14
1.1.5 11. září 2001	15
1.1.6 Teroristické spiknutí 2006	17
1.1.7 25. prosinec 2009.....	18
1.2 Příklady tuzemských incidentů	19
1.2.1 Hromadný úlet DC-3 - 24.3.1950.....	19
1.2.2 26. leden 1972	19
1.2.3 28. prosinec 2006.....	19
2 Opatření USA přijatá po útocích 11. ZÁří 2001	21
2.1 Vyhodnocování rizik, práce s informacemi	21
2.1.1 Ministerstvo pro vnitřní bezpečnost	21
2.1.2 Klasifikace teroristického nebezpečí	21
2.1.3 Vyhodnocování informací o cestujících	22
2.2 Vyšší standard bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel.....	22
2.2.1 Federalizace bezpečnostní kontroly	22
2.2.2 Detekční kontrola zavazadel a nákladu na přítomnost výbušnin.....	22
2.2.3 Investice do technologií a inovací.....	22
2.3 Ochrana paluby letadla	23
2.3.1 Zvýšení odolnosti dveří kokpitu	23
2.3.2 Program vzdušných maršálů	23

2.3.3	Ozbrojení piloti	23
2.3.4	Kontrola kvality v oblasti security.....	24
3	Organizace zabývající se ochranou civilního letectví před protiprávními činy	25
3.1	Mezinárodní organizace vládního typu	25
3.2	Evropská konference pro civilní letectví	26
3.2.1	Evropská konference pro civilní letectví	26
3.2.2	Evropská komise.....	27
3.3	Mezinárodní organizace nevládního typu	28
3.3.1	Mezinárodní organizace kriminálních policíí	28
3.3.2	Mezinárodní organizace letecké dopravy	28
3.3.3	Mezinárodní rada letišť.....	29
3.4	Rozdělení odpovědnosti za bezpečnost civilního letectví v ČR	29
3.4.1	Úřad pro civilní letectví České republiky.....	30
3.4.2	Ministerstvo vnitra České republiky	31
3.4.3	Policie České republiky	32
3.4.4	Celní orgány.....	33
3.4.5	Ministerstvo obrany České republiky a Armáda České republiky.....	34
3.4.6	Provozovatelé letišť.....	34
3.4.7	Letečtí dopravci.....	35
3.4.8	Provozovatel letových provozních služeb	36
3.4.9	Civilní bezpečnostní služby	36
4	Legislativa v ochraně civilního letectví před protiprávními činy	37
4.1	Mezinárodní úmluvy	38
4.1.1	Úmluva o mezinárodním civilním letectví	38
4.1.2	Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla	39
4.1.3	Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel	39

4.1.4	Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví	40
4.1.5	Dodatkový protokol k Montrealské úmluvě	41
4.1.6	Úmluva o označování plastických trhavin pro účely jejich identifikace	41
4.1.7	Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectví a Protokol k doplnění Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Pekingská úmluva a Pekingský protokol)	42
4.2	Normy organizací ICAO a ECAC	43
4.2.1	Přílohy Úmluvy o mezinárodním civilním letectví	43
4.2.2	Dokument 30, část II. Evropské konference pro civilní letectví (ECAC)	44
4.3	Vybrané předpisy EU	45
4.3.1	Nařízení Evropského parlamentu a Rady	46
4.3.2	Nařízení Komise	48
4.3.3	Rozhodnutí Komise	49
4.4	Národní právní úprava	52
4.4.1	Zákon o civilním letectví	52
4.4.2	Příloha L17 a Národní bezpečnostní programy	53
4.4.3	Zvláštní právní předpisy	54
5	Technologické postupy a trendy ochrany civilního letectví před protiprávními činy	56
5.1	Rentgeny	56
5.2	Detektory kovů	57
5.3	Tělové scannery	58
5.4	Detektory výbušnin	60
5.5	Systémy rozpoznávání obličeje	62
5.6	Prostředky pro ochranu létajícího personálu během letu	63
5.7	Kontrola kabinových zavazadel	65
5.8	Kontrola zapsaných zavazadel	68
6	Řízení mimořádných situací protiprávního charakteru v civilním letectví	70

6.1	Základní principy řízení mimořádných situací	70
6.1.1	Rozdělení odpovědnosti a obecné principy	70
6.2	Předávání a vyhodnocování informací o protiprávním činu	72
6.2.1	Reakce na protiprávní čin.....	72
6.2.2	Pohotovostní plánování.....	75
6.2.3	Shrnutí a analýza informací o protiprávním činu.....	76
6.3	Situace v České republice	77
6.3.1	Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví.....	77
6.3.2	Národní plán pro řešení protiprávních činů.....	78
6.3.3	Národní štáb pro řešení protiprávních činů.....	79
6.3.4	Letištní pohotovostní plány.....	80
	Závěr.....	82
	Seznam použité literatury	83
	Seznam použitých českých zdrojů	83
	Seznam použitých zahraničních zdrojů	83
	Seznam použitých internetových zdrojů	83
	Legislativní zdroje	84
	Seznam zkratk	85
	Seznam obrázků	85
	Závěrečný list s bibliografickými údaji.....	86

ÚVOD

Téma této práce jsem si mimo jiné vybral na základě aktuálnosti tohoto tématu. Bezpečnost civilního letectví se vyvíjela ruku v ruce s vývojem samotného letectví. Postupem času se útoky na dopravní letadla staly způsobem řešení různých otázek. Nejdříve to byly různé typy bombových útoků, následně únosy ať již kvůli výkupnému, řešení izraelsko – palestinské otázky, útoky z ČSSR do Západního Německa, až po nechvalně známé 11. září 2001, kdy byla dopravní letadla použita jako zbraň k útoku. Na veškeré tyto incidenty musel svět reagovat a ideálně předejít tomu, aby se někdy opakovaly. Toto je jeden z hlavních motivů této práce. Chci ukázat, jak tento obor funguje, které organizace jej ovlivňují, jak vypadá legislativa nebo které technologické prostředky se k této ochraně používají. Každý z nás, kdo dnes cestuje letadlem, ať již kvůli práci nebo například na dovolenou, se s tímto setkává a akceptuje to, že musí projít bezpečnostní kontrolou, než je vpuštěn na palubu letounu. Je to však jen špička celého ledovce, a tudíž bych v této práci rád poukázal i na důvody, proč i bezpečnostní kontrola probíhá, jak probíhá a proč jsou omezení taková, jaká jsou.

1 HISTORICKÉ PROTIPRÁVNÍ ČINY VŮČI CIVILNÍMU LETECTVÍ A ZPŮSOBY JEJICH PROVEDENÍ

1.1 Příklady mezinárodních incidentů

1.1.1 10. říjen 1933

První prokázaný případ sabotáže v historii dopravního letectví byl pád Boeingu 247 (NC-13304) společnosti United Air Lines během letu na pravidelné vnitrostátní lince v USA. Zahynulo všech sedm osob na palubě, včetně tříčlenné osádky. Dopravní letadlo bylo na cestě z Clevelandu v Ohiu do Chicaga v Illinois, když krátce po 21. hodině tamějšího času poblíž Chestertonu v Indianě, asi patnáct kilometrů od Gary, spadlo na zem a vybuchlo.

Dostupné důkazy vedly letecké a federální úřady k závěru, že letoun zničila výbušnina na bázi nitroglycerinu, pravděpodobně načasovaná. Výbuch oddělil ocasní část letadla od zbytku trupu. Bomba se na palubu zřejmě dostala na letišti v Newarku skrytá v hnědém kufříku.

V případě však nedošlo k žádnému obvinění.¹

1.1.2 6. - 12. září 1970

Palestinští partyzáni v tomto časovém rozmezí provedli útok na pět letadel na transatlantických linkách s cílem v New Yorku.

Prvním případem byl let 93 společnosti Pan American World Airways, který měl na cestě

z Bruselu v Belgii mezipřistání v Amsterdamu. Boeing 747-121 (N752PA) měl na palubě 153 cestujících a sedmnáctičlennou posádku. Letadlo bylo uneseno a donuceno krátce přistát v Bejrútu, kde nastoupili další příslušníci skupiny s výbušninami, a let pokračoval do Káhiry. Tam krátce po přistání a nouzové evakuaci byl letoun vyhozen do vzduchu. Pravděpodobně šlo o čin namířený proti egyptské vládě za její účast v mírových rozhovorech s Izraelem.

¹ BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

Dalším uneseným letadlem byl proudový letoun USA. Stalo se tak při letu 741 společnosti Trans World Airlines, asi čtvrt hodinu po startu z Frankfurtu. Na palubě Boeingu 707-331B (N8715T) bylo 141 cestujících a desetičlenná posádka.

Třetí unesené letadlo byl McDonnell Douglas DC-8 společnosti Swissair se 143 cestujícími a dvanáctičlennou posádkou. K incidentu došlo při letu po startu z Curychu ve Švýcarsku.

Letouny Boeing 707 a DC-8 přistály v jordánské poušti. Za tři dny se k nim připojil další stroj typu BAC Super VC-10 (G-ASNG) společnosti British Overseas Airways Corporation se 114 osobami na palubě, který partyzáni unesli při letu 775 na lince Bombaj-Londýn krátce po mezipřistání v Bahrajnu. O několik dnů později všechna letadla zničily výbušniny. Rukojmí byli odvedeni a později propuštěni.

Vzdušným pirátům se však nepodařilo zmocnit Boeingu 707 izraelské společnosti El Al. Let 219 startoval z Amsterdamu se 158 osobami na palubě. Nad anglickým hrabstvím Essex se do akce pustili dva únosci, muž a žena. Kapitán však naklonil letadlo a oba únosci byli zpacifikováni. Muž byl během potyčky smrtelně postřelen, žena upustila odjištěný ruční granát, který byl naštěstí vadný, a tudíž nedošlo k výbuchu. Letoun bezpečně přistál na londýnském letišti Heathrow.²

1.1.3 13. říjen 1977

Letoun Boeing 737 společnosti Lufthansa byl 13. října 1977 unesen na trase mezi Baleárskými ostrovy a Německem. K únosu došlo nad Středozemním mořem čtyřčlennou skupinou teroristů (dva muži a dvě ženy). Na palubě se nacházelo 86 cestujících a 5 členů posádky. Vůdce teroristů, který se nechal oslovovat Mahmúd, později identifikován jako Zohair Júsef Akache. Mahmúd, nad Středozemním mořem přinutil kapitána letadla, aby změnil kurz a přistál v Římě, kde bylo doplněno palivo. Únosci požadovali propuštění jedenácti zadržených členů organizace Frakce Rudé Armády a 15 milionů dolarů. Vzhledem k negativní reakci místních orgánů v Itálii odletěl letoun z Říma na Kypr, kde přistál v Larnace. Zde bylo pod hrozbou únosců, že vyvolají explozi, opět doplněno palivo. Letadlo vzletlo a poté, co mu bylo odepřeno přistání na několika blízkovýchodních letištích, přistálo i přes zákaz v Bahrajnu a Dubaji. Posádka s letounem dále pokračovala do Salalah v Ománu, kde mu bylo opět odepřeno přistání, a tak změnil kurz a pokračoval do Adenu (Jemen). Místní úřady

² BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

však zablokovaly dráhu, tudíž byla posádka nucena přistát mimo dráhu. Tam vůdce teroristů Mahmúd dovolil kapitánovi letadla provést kontrolu podvozku letadla, zda nebyl poškozen při přistání. Kapitán při opuštění letadla stačil podat informace o teroristech, ale po návratu do letadla byl Mahmúdem zastřelen.

Vůdce teroristů poté nařídil druhému pilotovi vzlétnout a přistát v Somálském Mogadišu. Zde požadoval, aby bylo propuštěno 11 vězňů výše uvedené frakce. Ve 20.00 přistálo v Mogadišu letadlo se 30 příslušníky jednotky GSG-9 (německá protiteroristická jednotka). Ve 20:05 zahájily somálské jednotky palbu na přistávací plochu, aby odpoutaly pozornost únosců. Zároveň byli teroristé kontaktováni řídicí věží a bylo jim sděleno, že výměna rukojmí za vězně proběhne podle jejich požadavků. Spokojení únosci souhlasili s tím, že již brzy může začít výměna.

Přesně ve 20:07 členové GSG-9 odpálili nouzové dveře, vnikli dovnitř, nařídili cestujícím, aby si lehli, a zahájili palbu na teroristy. Tři z nich byli okamžitě zabiti. Čtvrtá teroristka byla při útoku zraněna, ale přežila. Nikdo z rukojmích nezemřel, tři byli zraněni.³

1.1.4 21. prosinec 1988

Jedná se o jeden z mediálně známějších případů, a to z důvodu, že tento incident byl ve své době nejhorším případem letecké sabotáže. Jde o zničení letu 103 společnosti Pan American World Airways (Pan Am) nad Skotskem. Zhruba čtrnáct dní před katastrofou obdrželi na velvyslanectví USA v Helsinkách telefonický vzkaz, který varoval před pokusem o sabotáž letounu Pan Am na lince mezi Frankfurtem a USA. O hrozbě se dozvěděly i další americké ambasády, veřejnost však nikoliv.

Let PA 103 startoval ve Frankfurtu. Při mezipřistání v Londýně do přistoupily na palubu Boeingu 747-121 (N739PA) asi dvě stovky dalších pasažérů. Zavazadla, teoreticky již prověřená ve Frankfurtu, byla do druhého letadla naložena bez další kontroly. Do předního zavazadlového prostoru byl také naložen kontejner obsahující kufr, který z Malty přes Frankfurt vypravili na londýnské letiště dva Libyjci. Proudový letoun odstartoval z letiště Heathrow s asi půlhodinovým zpožděním a směřoval do New Yorku. Vysoce výbušná látka, zřejmě Semtex, pravděpodobně skrytá v plášti radiomagnetofonu, vybuchla ve zmiňovaném kufříku na levé straně předního nákladového prostoru. Výbuch téměř okamžitě způsobil katastrofální poškození letadla,

³ BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

kokpit a přední část trupu se oddělily od zbytku stroje. Při dopadu hlavní části vřaku na zem odpadly všechny čtyři motory, zadní část trupu se rozletěla na kousky. Trosky a těla obětí byly rozptýleny na velkém prostoru, největší škodu však napáchaly v ulici Sherwood v obytné čtvrti městečka Lockerbie. Křídla a střední část trupu tam vytvořily velký kráter a explodovaly. Zahynulo všech 259 osob na palubě včetně šestnáctičlenné posádky. Jedenáct lidí přišlo o život na zemi, pět dalších bylo zraněno, více než dvacet domů bylo úplně zničeno nebo neopravitelně poškozeno.

Ke konci roku 1991 americké ministerstvo spravedlnosti oznámilo v souvislosti s tragédií Pan Am podání žaloby na dva údajné libyjské agenty zpravodajských služeb. Byli podezřelí, že bombu na palubu propašovali v kufříku, který cestoval do Německa z Malty na palubě letounu společnosti Air Malta a pak pokračoval na letu 103. Rada bezpečnosti OSN přijala rezoluci, která Libyi nařizovala vydat podezřelé pod hrozbou mezinárodních sankcí. V polovině roku 1998 vyslovila Libye souhlas s vydáním obou agentů s tím, že nebudou souzeni ve Spojených státech, ani ve Skotsku. Po zavedení sankcí Libye oznámila, že podezřelí mohou předstoupit před soud ve Skotsku. V roce 1998 podezřelí oznámili, že jsou připraveni předstoupit před soud v Haagu, když bude probíhat podle skotského práva. O rok později Libye oba muže vydala a v roce 2000 začal soudní proces. I když obvinění tvrdili, že s útokem nemají nic společného, soudce rozhodl o vině Abdala Midžrahiho a odsoudil ho na doživotí. Druhý obviněný Amin Fíma byl propuštěn. Když byl při odvolacím procesu v roce 2002 rozsudek potvrzen, Libye nabídla odškodné ve výši 2,7 mld USD, tedy 10 milionů dolarů každé rodině s tím, že budou zrušeny sankce USA a OSN proti Libyi.⁴

1.1.5 11. září 2001

Dne 11. září 2001 se odehrály pravděpodobně celosvětově nejznámější teroristické útoky v historii. Tato událost byla důležitá, protože byly zasaženy objekty vnímané jako symboly západní civilizace – Pentagon coby centrum vojenské síly USA a tři budovy WTC jako symbol globálního obchodu a globalizace. Během jedné hodiny se stalo něco, co nikdo neočekával. Bylo to poprvé, co byla dopravní letadla použita jako zbraň a navíc proti takto významným budovám. Ten den byla unesena celkem 4 dopravní letadla, z nichž tři dosáhla svého cíle.

⁴ WALLIS, Rodney. *Lockerbie: the story and the lessons*. Westport, Conn.: Praeger, 2001, xv, 177 p. ISBN 02-759-6493-0.

Počátkem roku 1999 povolal Usama bin Ladin své spolubojovníky do Afgánistánu s cílem prodiskutovat možné využití komerčních letadel jako zbraně a stanovit seznam potenciálních cílů v USA. V dubnu únosci obdrželi pasy a víza pro cesty do Spojených států. Na útoky 11. září se připravovali během pobytu v Německu mezi roky 1999 a 2001. Koncem dubna 2001 začali únosci přijíždět do USA s turistickými vízy a cestovními šeky vydanými na Blízkém Východě. Zapsali do leteckých škol a podnikali zkušební lety, aby zjistili, které letadlo bude mít požadovaný účinek.

11. září ráno údajně prošli bezpečnostními kontrolami na 4 letištích s noži, odlamovacími řezáky a zbraněmi skrytými na těle nebo v příručních zavazadlech. Přestože 8 útočníků bylo náhodně vybráno k další prověrce a gate agent vyhodnotil 2 z nich jako podezřelé, všichni byli vpuštěni na palubu letadel. V 8:19 posádka a pasažéři hlásili únosce letadla prostřednictvím palubního telefonu. Během rána nikdo ze služby řízení letového provozu, armády, ani záchranářů neměl navzájem přehled o tom, jak řeší vyvíjející se krizi druhé složky.

První unesené letadlo byl letoun typu boeing 767-200ER s číslem 11 společnosti American Airlines na pravidelné lince z Bostonu do Los Angeles. V 8:14 letadlo přestalo reagovat na pokyny letových dispečerů a dokonce kompletně přerušilo spojení. V 8:20 letadlo prudce změnilo kurz a v 8:21 personál letadla oznámil, že byl letoun unesen. V 8:46 narazil do severní věže WTC. V tomto letu zahynulo 90 lidí, z toho 11 členů posádky a 5 únosců.

Druhé unesené letadlo byl letoun typu boeing 767-200 s číslem 175 společnosti United Airlines na stejné lince jako první letadlo. V 8:42 letoun přerušil rádiové spojení a odchýlil se ze svého plánovaného kurzu. Několik lidí na palubě se úspěšně spojilo se svými příbuznými a informovalo je o tom, co se děje. V 9:03 letoun narazil do jižní věže WTC a odlomil kus této budovy. Na palubě zahynulo 60 lidí, z toho 5 únosců a 9 členů posádky.

Po nárazech těchto dvou letounů se zřítily obě věže takzvaných „dvojčat“. V 9:59 se zřítily jižní věž a následně v 10:28 také věž severní. Málo známým faktem je také to, že byla poškozena také třetí budova WTC takzvaná budova 7 World Trade Center. Poškodila se při pádu jižní věže, čímž začala hořet. Požáry vážně poškodily konstrukci budovy a to i díky několika tisícům litrům paliva uskladněným v budově.

Oficiálně přijímaná verze událostí je taková, že se věže zřítily z důvodu nárazu letadel, následnému rozšíření požárů podporovanými palivy havarovaných letadel a

způsobujících velmi vysokou teplotu, což mělo za efekt poškození nosné konstrukce budov, selhání materiálu a následné zřícení věží.

Třetím uneseným letadlem byl letoun typu boeing 757-200 s číslem 77 společnosti American Airlines na lince z Washingtonu do Los Angeles. Toto letadlo startovalo z letiště ve Washingtonu v 8:20. V 8:46 letadlo změnilo svůj kurz, ale v 8:50 se na něj opět vrátilo. V 8:56 se vypnul radiolokační systém letadla, ztratilo se z radarů a znovu opět objevilo v 9:33. Následně po prudkém sestupu narazilo v 9:38 do západní stěny Pentagonu.

Čtvrtým a posledním uneseným letadlem by letoun typu 757-200 společnosti United Airlines s číselným označením 93. Toto letadlo letělo na lince Newark – San Francisco. Let vystartoval v 8:42 se zpožděním 41 minut. Jak je patrné, všechna letadla měla startovat v přibližně stejnou dobu, ale nestalo se tomu tak. V 9:27 telefonoval jeden z cestujících své ženě a oznámil jí, že jeho letadlo bylo uneseno. V 9:24 jí volal znovu a dozvěděl se o útocích na WTC. Cestující se shodli na pokusu únosce jejich letu přemoci. Je otázkou, jak veliký měli úspěch, ale faktem je, že v 10:03 letadlo narazilo do země poblíž vesničky Shanksville v Pensylvánii. Z pozdějších analýz vyplynulo, že nejpravděpodobnějším cílem tohoto letu byl Capitol.

Z hlediska bezpečnosti civilního letectví byly tyto útoky jakýmsi mezníkem i jen tím, že poprvé bylo dopravní letadlo vnímáno jako možná zbraň. Do té doby fyzická bezpečnost letounu byla spíše na okraji zájmu všech, což bylo koneckonců hlavní příčinou, která tyto útoky umožnila. Je jednoznačné, že došlo k selhání všech struktur, jejichž úkolem bylo právě takovým situacím zabránit. Konkrétním důsledkům útoků z pohledu bezpečnosti je věnována samostatná kapitola níže v textu.⁵

1.1.6 Teroristické spiknutí 2006

V případě transatlantického leteckého spiknutí z roku 2006 šlo o úmysl odpálit tekutou trhavinu na palubě 7 letadel letících z Velké Británie do USA a Kanady. Spiknutí bylo odhaleno a zmařeno britskou policií dříve, než k němu mohlo dojít. Na základě toho byla okamžitě zavedena nebývalá bezpečnostní pravidla. Restrikce se sice během pár týdnů postupně snižovaly, ale možnost, aby si pasažér vzal na palubu letadla tekutinu, je stále omezena.

⁵ BABÁČEK, Mojmír. *11. září a tajné služby: promyšlený podvod*. 1. vyd. Všeň: Grimmus, 2010, 255 s. ISBN 978-80-87461-00-6.

Z přibližně 24 podezřelých, kteří byli zadrženi v Londýně a jeho okolí v noci 9. srpna 2006, bylo 16 obviněno z teroristických přestupků, dva byli 1. listopadu zproštěni obvinění. Osm mužů (Ahmed Abdullah Ali, Assad Sarwar, Tanvir Hussain, Oliver Savant, Arafat Khan, Waheed Zaman, Umar Islam, Mohammed Gulzar) bylo souzeno v souvislosti se spiknutím. Porotě se nepodařilo dospět k verdiktu o obvinění z pokusu zabít výbuchem letadla, ale v září 2009 shledal Aliho, Sarwara a Hussaina vinnými z pokusu o vraždu. V červenci 2010 byli Královským soudním dvorem odsouzeni na doživotí. Ve vězení musí strávit minimálně 20 let, než budou moci být podmíněčně propuštěni.⁶

1.1.7 25. prosinec 2009

Let 253 společnosti Northwest Airlines byl mezinárodním letem z amsterdamského Schipholu na Detroitské letiště v Michiganu USA. O Vánocích 25. prosince 2009 se stal cílem neúspěšného bombového atentátu Al-Kaidy, kdy se pasažér pokusil odpálit plastickou trhavinu všitou do spodního prádla. Na palubě letadla (jednalo se o Airbus A330-323E) bylo v té době 290 pasažerů.

Odsouzený atentátník, 23 letý Nigerijec Umar Farouk Abdulmutallab, měl plastickou trhavinu skrytou pod oblečením, ale nepodařilo se mu ji řádně odpálit. Toho využil holandský cestující Jasper Schuringa, jenž útočníka zpacifikoval, a s pomocí ostatních jej uhasil. Po přistání v Detroitu byl Abdulmutallab zatčen a odvezen s popáleninami do nemocnice. K útoku se 28. prosince 2009 přihlásila Al-Kaida na Arabském poloostrově (AQAP). Federální porota obvinila dne 6. ledna 2010 Abdulmutallaba z 6 trestních činů, včetně pokusu o použití zbraně hromadného ničení a pokusu o vraždu.

Jako reakce na tento útok se změnilы postupy při provádění bezpečnostní kontroly a také se začalo uvažovat o použití jiných, výkonnějších technologií⁷ pro tyto kontroly, především pak tzv. celotělových scannerů, jelikož standardní detektor kovů plastickou výbušninu neodhalí. Viz níže v kapitole věnované bezpečnostním technologiím

⁶ 2006 transatlantic aircraft plot. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot

⁷ Northwest Airlines Flight 253. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Northwest_Airlines_Flight_253

1.2 Příklady tuzemských incidentů

1.2.1 Hromadný úlet DC-3 - 24.3.1950

Dne 24.3.1950 uskutečnila skupina bývalých příslušníků RAF úlet tří Dakot (OK-WAR, OK-WDR a OK-WDS). Akce byla naplánována tak, že letadla budou unesena ranními linkami na tratích Brno - Praha, Ostrava -Praha, které měly pravidelný odlet v 6.30 ráno, a na trati Bratislava — Praha s pravidelným odletem v 7.00. Všechna letadla, včetně posádek, do výchozích míst únosu odlétla pravidelnými odpoledními linkami 23. 3. 1950. Všichni členové posádek po přistání odešli odpočívat do hotelu a ráno do služby nastoupili pouze s příručními zavazadly. Jelikož v té době nesměli s piloty létat jejich rodinní příslušníci, letěli buď jinými letadly nebo manželky pilotů letěly pod dívčími jmény. Kromě členů posádek byli do připravovaného únosu zasvěceni i někteří cestující, kterým se takto podařilo emigrovat. Hromadný úlet tří Dakot Československých aerolinií byl na obou stranách železné opony široce propagandisticky využit.⁸

1.2.2 26. leden 1972

Na palubě letounu McDonnell Douglas DC-9-32 (YU-AHT) společnosti Jugoslovenski Aerotransport (JAT) vybuchla bomba nad severozápadním Československem. Stroj se zřítil do hornaté oblasti poblíž České Kamenice. S jedinou výjimkou zahynulo všech 28 osob na palubě (22 cestujících a pětičlenná posádka). Let 364 startoval ze Stockholmu, měl mezipřistání v Kodani a pak pokračoval na Záhřeb a Bělehrad v Jugoslávii. Stroj se pohyboval za jasného počasí ve výšce asi deset tisíc metrů, když krátce po 17. hodině místního času došlo v předním zavazadlovém prostoru k výbuchu. Ze sabotážního aktu byli podezřelí chorvatští nacionalisté.⁸

1.2.3 28. prosinec 2006

Do skupiny útoků na letadlo s přímým dopadem na bezpečnost letu však patří i případy nepřizpůsobivého chování cestujících. Například při letu letounu Airbus 320 ruské společnosti Aeroflot na lince z Moskvy do Ženevy chtěl opilý pasažér vniknout do

⁸ KELLER, Ladislav a Bohdan KOVERDYNSKÝ. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2012, 215 s. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-11-1.

pilotní kabiny. Vykřikoval, že má výbušninu, a žádal změnu kurzu do Káhiry. Kapitán letadla oznámil nebezpečí únosu a požádal o přistání na letišti v Praze-Ruzyni. Letiště po přistání zmobilizovalo bezpečnostní složky. Posádka letounu společně s několika cestujícími však mezitím muže zneškodnila a po přistání byl předán českým úřadům. Při prohlídce letadla pyrotechniky nebyla nalezena žádná trhavina. Jevgenij Dogajev, údajný únosce, byl po mnohaletých peripetiích vydán v roce 2014 do ČR, kde je aktuálně souzen.

2 OPATŘENÍ USA PŘIJATÁ PO ÚTOCÍCH 11. ZÁŘÍ 2001⁹

11. září 2001 mělo za následek zásadní zvýšení bezpečnostních opatření nejen v letectví a nejen ve Spojených státech. Vzhledem k nadnárodnímu charakteru teroristického působení byla velmi rychle přijata opatření nejprve nejbližšími spojenci USA a nová pravidla se lavinovitě rozšířila i do dalších zemí. V Evropské unii tak byla již v roce 2002 přijata nová legislativa, která nastavila společné standardy ochrany civilního letectví, a postupně zajistila poměrně silné nástroje pro kontrolu a vymáhání jejich dodržování. Věnuji se zde opatřením v USA, jelikož právě tato země byla přímo zasažena těmito útoky, jejich reakce byla velice rychlá a následně dle jejich standardu se definovaly nové mezinárodní standardy.

2.1 Vyhodnocování rizik, práce s informacemi

2.1.1 Ministerstvo pro vnitřní bezpečnost

Jednou z příčin 11. září 2011 bylo identifikováno nedostatečné sdílení informací o bezpečnostních hrozbách mezi různými státními bezpečnostními agenturami působícími ve Spojených státech. Při vyšetřování příčin teroristického útoku se například zjistilo, že pokud by se včas podařilo poskládat jednotlivé střípky informací o teroristech působících v USA, kterými v dané době disponovaly CIA, FBI či Ministerstvo zahraničních věcí, šlo by útoku zabránit.

V březnu roku 2003 tak vzniklo spojením 22 jednotlivých úřadů a agentur centrální Ministerstvo pro vnitřní bezpečnost (Department of Homeland Security - DFIS). Součástí tohoto superministerstva se stal i speciální Úřad pro bezpečnost dopravy (Transportation Security Agency - TSA), který hraje klíčovou roli v prosazování zvýšených standardů ochrany civilního letectví.

2.1.2 Klasifikace teroristického nebezpečí

Záhy po 11. září 2001 vznikl v USA zárodek dnešního tzv. Národního poradního systému pro teroristické nebezpečí (National Terrorism Advisory System - NTAS). Systém byl představen v roce 2002 a zpočátku byl koncipován jako barevná stupnice teroristického ohrožení. Škála 5 stupňů začínala zelenou (nízké riziko teroru) a končila červenou barvou (vážné riziko teroristického útoku). Od roku 2006 byl však tento

⁹ Implementing commission 9/11 recommendations: Progress Report 2011. In: *U.S. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY* [online]. 2011 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/implementing-9-11-commission-report-progress-2011.pdf>

system široce kritizován pro svou nepoužitelnost v praxi. V roce 2011 tak byl nahrazen dnešním systémem, který za využití moderních komunikačních nástrojů (e-maily, sociální sítě) v případě teroristického nebezpečí sděluje pomocí stručného letáku konkrétnější obrysy hrozby, časový rozsah upozornění, kontakt pro zaslání poznatků či postupy, jak se hrozbě bránit.

2.1.3 Vyhodnocování informací o cestujících

V období před 11. září 2001 provádělo velmi limitované prověřování osob cestujících do USA pouze Ministerstvo zahraničí (Department of State - DS) v rámci vízového procesu, další prověření probíhalo až po příletu pracovníky Imigrační kontroly. DHS postupně vyvinulo program pro ověřování údajů o cestujících (API + PNR data leteckých dopravců), zdokonalilo systém udělování víz i bezvízový program, zaměřilo se i na bezpečnost cestovních dokladů. Údaje všech cestujících směřujících do USA a dokonce i těch, kteří přes území pouze přelétají, jsou ještě před odletem prověřovány v několika bezpečnostních databázích a pokud dojde k identifikaci podezřelého cestujícího, může se dokonce stát, že daný let nebude do vzdušného prostoru Spojených států vůbec vpuštěn.

2.2 Vyšší standard bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel

2.2.1 Federalizace bezpečnostní kontroly

V období před 11. září 2001 zajišťovali bezpečnostní kontroly cestujících na letištních zpravidla pracovníci soukromých bezpečnostních agentur. Šlo o lidi špatně placené, nedostatečně proškolené a kontrolované. O deset let poté disponovala TSA více než 50 tisíce pracovníky bezpečnostní kontroly zajišťujících provádění standardizovaných kontrol na více než 450 amerických letištích.

2.2.2 Detekční kontrola zavazadel a nákladu na přítomnost výbušnin

Po roce 2001 byl nově nastaven federální standard 100% kontroly zapsaných a příručních zavazadel na přítomnost výbušnin. Kromě toho byly položeny základy kontroly nákladu.

2.2.3 Investice do technologií a inovací

TSA začala již od svého vzniku masivně investovat do rozšíření a obnovy technologií pro kontrolu cestujících a nákladu. Podporuje také vývoj nových technologií, které

budou schopny lépe detekovat výbušné látky a nebezpečné předměty, u kterých je detekce standardně používanými zařízeními velmi obtížná.

2.3 Ochrana paluby letadla

2.3.1 Zvýšení odolnosti dveří kokpitu

Spojené státy již v listopadu 2011 schválily legislativu, kterou stanovily pro letadla operující

v obchodní dopravě zvýšený standard technické ochrany kokpitu. Tento požadavek se v roce 2003 promítl do evropských leteckých předpisů řady JAR a později i do příslušné přílohy Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

2.3.2 Program vzdušných maršálů

Po 11. září 2001 došlo, podobně jako po jiných závažných útocích na civilní dopravu, k oživení programu vzdušných ochránců. Tento program byl ve Spojených státech původně vytvořen v roce 1963 jako reakce na množství únosů, zejména těch mezi Kubou a USA. Před 11. září však tento program, za dobu své téměř čtyři desítky let trvající existence, prošel stagnací, a tak bylo aktivních vzdušných maršálů v té době jen několik desítek. Prezident George W. Bush proto nařídil masivní rozšíření programu, takže se velmi rychle podařilo celkový počet ozbrojených ochránců nasazovaných na paluby letadel zvýšit na několik tisíc. Podobně jako v USA začaly programy vzdušných maršálů vznikat nebo být znovu ožiovány v mnohých dalších zemích světa, včetně České republiky.

2.3.3 Ozbrojení piloti

Americká administrativa nastartovala po 11. září kromě projektu vzdušných maršálů také program „ozbrojených pilotů“. Program vycházel z toho, že vzdušní maršálové nejsou schopni svými kapacitami pokrýt veškeré lety amerických společností, a proto bude stát investovat do výcviku pilotů tak, aby byly využity veškeré možnosti, jak teroristům zabránit v ovládnutí letadel. Program na rozdíl od projektu vzdušných maršálů zůstal omezen primárně v USA, jelikož se ve většině zemí setkal s odmítnutím. Počátkem roku 2012 byly finanční prostředky na jeho běh razantně redukovány i v USA.

2.3.4 Kontrola kvality v oblasti security

11. září 2001 nepochybně přispělo také k rozvoji kontroly kvality bezpečnostních opatření

v civilním letectví v celosvětovém měřítku. Rezoluce přijatá v říjnu 2001 33. Shromážděním ICAO tak mimo jiné vyzvala Radu a Generálního tajemníka ICAO ke zvážení možnosti vytvoření Univerzálního programu SECURITY auditů. Tento krok byl patrně inspirován úspěšným Univerzálním programem SAFETY auditů, které ICAO nastartovala v roce 2006. Univerzální program zaujal nepochybně také evropské normotvůrce a po roce 2002 se tak audity evropské Komise postupně staly obávaným a respektovaným nástrojem prosazování striktních bezpečnostních pravidel v evropském prostoru.

3 ORGANIZACE ZABÝVAJÍCÍ SE OCHRANOU CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Letectví je odvětvím dopravy, pro které je typický jeho nadnárodní charakter. Počátky mezinárodní regulace a také organizačního zabezpečení dohledu nad jejich dodržováním byly položeny již ve dvacátých letech minulého století. Od té doby dochází k výraznému posunu. Jednak tím, jak rostl význam mezinárodních organizací a postupně se posilovaly jejich regulatorní, kontrolní a následně i sankční pravomoci, jednak tím, jak se rozvíjely aktivity různých zájmových a profesních organizací, které často velmi asertivně prosazují zájmy svých členů a také formulují bezpečnostní praxi svými doporučeními, manuály, případně výcvikovými programy.

Na národní úrovni je situace za posledních několik let poměrně stabilní. Vůdčí roli, tedy úlohu hlavního orgánu pro oblast ochrany civilního letectví hraje ministerstvo dopravy, sekundují mu ministerstvo vnitra a policie. Kromě správních úřadů mají ve formování politiky ochrany civilního letectví svoji roli také provozovatelé letišť, letečtí dopravci, handlingové společnosti a další subjekty zúčastněné na civilním letectví.

3.1 Mezinárodní organizace vládního typu¹⁰

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation - ICAO) je specializovanou agenturou Organizace spojených národů, která vznikla v roce 1947.

K vytvoření ICAO došlo na základě Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944. Úlohu ICAO vymezuje článek 44 a následující této úmluvy.

ICAO je spravována nezávislým orgánem označovaným jako Shromáždění a stálým exekutivním orgánem, který se označuje jako Rada. Shromáždění se schází jednou za tři roky a svolává ho Rada. Ta je odpovědná Shromáždění a na její činnosti se podílí vždy zástupci 33 zemí, kteří jsou voleni Shromážděním.

Protože protiprávní činy stále představují jednu z nejzávažnějších hrozeb pro civilní letectví, snaží se ICAO nastavit takové právní prostředí, které minimalizuje možnosti spáchání protiprávního činu. Primárním cílem je přitom chránit bezpečnost letecké dopravy tím, že se potenciálním pachatelům zabrání vstoupit do letadla.

¹⁰ *International Civil Aviation Organisation* [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

Pracovním uskupením, v němž je v ICAO diskutována problematika ochrany před protiprávními činy, je Bezpečnostní panel (AVSEC Panel). Jednání skupiny probíhá standardně 1x ročně v ústředí ICAO v Montrealu. Zástupci jednotlivých členských zemí jsou zde informováni o aktuálním vývoji v oblasti bezpečnosti civilního letectví a na základě závěrů z tohoto jednání se nastavují priority pro následující období.

V roce 1989 Rada ICAO schválila vytvoření Mechanismu finanční, technické a materiální pomoci v oblasti bezpečnosti civilního letectví pro jednotlivé členské státy. Smyslem Mechanismu je poskytnout zejména méně rozvinutým zemím pomoc potřebnou pro úplné dodržování standardů nastavených Přílohou 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

3.2 Evropská konference pro civilní letectví

3.2.1 Evropská konference pro civilní letectví¹¹

Evropská konference pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference - ECAC) je mezivládní organizací, která v současné době sdružuje celkem 44 členských zemí. Vznikla

v roce 1955 a jejím prioritním cílem je podporovat rozvoj bezpečné, efektivní a udržitelné letecké dopravy v evropském kontextu.

Všechny členské země ECAC naplňují bezpečnostní standardy stanovené Přílohou 17 k Úmluvě mezinárodním civilním letectví a navíc i standardy Dokumentu 30, doporučující normy organizace. Před několika lety ECAC nastartoval vlastní program dobrovolných bezpečnostních auditů a následně program technické pomoci, který pomáhá členským zemím v implementaci bezpečnostních pravidel. Důležitou roli ve vzdělávání bezpečnostních expertů hraje také vzdělávací institut (European Aviation Security Training Institute - EASTI) se sídlem v Bruselu.

Na základě rozhodnutí Výboru ředitelů civilního letectví (DGCA) jednotlivých členských států ECAC došlo v roce 2005 k rozhodnutí o zásadní změně organizace bezpečnostních struktur ECAC. Reorganizace byla vedena především snahou minimalizovat duplicitu v činnosti jednotlivých orgánů a obecně dosáhnout větší efektivity práce.

¹¹ *European Civil Aviation Conference* [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: https://www.ecac-ceac.org/about_ecac

Nejvyšším výkonným orgánem ECAC pro oblast bezpečnosti je DGCA (Meeting of Directors General of Civil Aviation), tomuto orgánu je podřízena Skupina pro řízení bezpečnostního programu (SPMG – Security Programme Management Group). Konzultačním a koordinačním orgánem, na němž se pravidelně setkávají výkonní pracovníci úřadů odpovědných za bezpečnost civilního letectví, zástupci pozorovatelských zemí a zástupci různých zájmových leteckých organizací, je Bezpečnostní fórum (Security Forum). V rámci bezpečnostních struktur ECAC dále působí pět pracovních skupin, jejichž úkolem je doplňování a provádění úprav bezpečnostní části Dokumentu 30 a současně zpracování metodických a výukových materiálů. Konkrétně se jedná o Technickou pracovní skupinu (Technical Task Force) jejímž cílem je především zpracovávání technických standardů a metodických postupů pro bezpečnostních zařízení. Dalšími pracovními skupinami jsou: Pracovní tým pro auditu a technickou asistenci (EAAT), Pracovní skupina pro výcvik (Training Task Force), k jejímž úkolům patří především rozvoj e-learningového vzdělávacího projektu ECAC a Pracovní skupina pro metodické materiály (Guidance Material Task Force).

3.2.2 Evropská komise¹²

Evropská komise (European Commission - EC) a její komisaři plní úlohu výkonného orgánu Evropské unie. Součástí jejich povinností je mimo jiné transformovat právní rámec zakotvený mezinárodními předpisy a úmluvami do práva EU.

Jedním z nejdůležitějších orgánů Komise, kde nové bezpečnostní normy vznikají, je Výbor pro bezpečnost civilního letectví, který působí v rámci Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu. Do výboru jsou vysíláni zástupci každé z členských zemí mající možnost ovlivňovat výslednou podobu právních norem. Za Českou republiku se jednání výboru účastní zástupci odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR. Kromě Výboru ustavila Komise také poradní skupinu zástupců subjektů, které se podílejí nebo jsou přímo dotčeny ochranou letectví před protiprávními činy. Tato skupina (označovaná zkratkou SAGAS - EU's Stakeholder Advisory Group for Aviation Security), ve které jsou zastoupeny také zájmové organizace leteckého průmyslu, přispívá k vyvážené podobě evropské legislativy.

¹² STAKEHOLDER ADVISORY GROUP FOR AVIATION SECURITY. [Http://www.eraa.org/policy/security/sagas](http://www.eraa.org/policy/security/sagas) [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

3.3 Mezinárodní organizace nevládního typu

3.3.1 Mezinárodní organizace kriminálních policíí¹³

Mezinárodní organizace kriminálních policíí (International Criminal Police Organisation - INTERPOL) byla založena v roce 1923. Roku 1949 jí OSN udělila statut svého konzultačního orgánu jako nevládní organizace. V dnešní době jde o druhou největší mezinárodní organizaci po OSN. Činnost organizace je financována jednotlivými členskými státy. V současnosti sdružuje INTERPOL 190 členských států. Jejím cílem je podpora mezinárodní policejní spolupráce v oblasti boje proti nadnárodnímu zločinu. Funguje 24 hodin denně, má k dispozici databázi hledaných, pohřešovaných osob a neidentifikovaných zemřelých. V roce 2002 Interpol oznámil, že byl vytvořen Seznam podezřelých a uprchlých teroristů (Terrorist Watch List). Přístup k tomuto nástroji mají prostřednictvím zabezpečených internetových stránek jednotlivé národní kanceláře Interpolu a další určené policejní útvary. Nepřetržitý provoz služeben Interpolu je velmi důležitý i pro podporu policejní činnosti v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Lokální policejní složky zodpovědné za bezpečnost na mezinárodních letištích jsou nezdárnými, kdo vyžadují po svých národních kancelářích Interpolu zahraniční spolupráci.

3.3.2 Mezinárodní organizace letecké dopravy¹⁴

Mezinárodní organizace letecké dopravy (International Air Transport Association - IATA) patří k jedné z celosvětově nejdůležitějších mezinárodních organizací, ačkoliv nejde o organizaci vládního typu. Byla založena v Havaně již v dubnu 1945. Jde o sdružení leteckých společností s cílem podporovat rozvoj spolehlivé, bezpečné a efektivní letecké dopravy ve prospěch zákazníků na celém světě. V roce 1945 zakládalo organizaci IATA 57 leteckých společností, nyní má IATA více než 270 členů ve více než 140 zemích světa. Do 60. let minulého století se IATA zabývala spíše otázkami provozní bezpečnosti létání a podporou rozvoje letecké dopravy. Koncem šedesátých let po vlně únosů letadel však začala podporovat i ochranu civilního letectví před protiprávními činy. IATA od té doby vydává různé doporučující materiály (například Bezpečnostní manuál), účastní se jednání mezinárodních institucí jako ICAO a ECAC a snaží se při

¹³ INTERPOL [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.interpol.int/About-INTERPOL/Overview>

¹⁴ International Air Transport Association [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

prosazování nových norem chránit zájmy leteckých společností. Například Návrh Bezpečnostních standardů leteckých společností byl zařazen ICAO jako modelový metodický materiál. IATA rovněž na komerční bázi pořádá konference, workshopy a vzdělávací programy k problematice bezpečnosti civilního letectví, které jsou určeny nejen pro pracovníky leteckých společností, ale i pro zaměstnance letišť či státních organizací odpovědných za ochranu.

3.3.3 Mezinárodní rada letišť¹⁵

Mezinárodní rada letišť (Airports Council International - ACI) sdružuje světová letiště po celém světě. Jde o neziskovou organizaci, jejímž primárním úkolem je posilovat spolupráci sdružených letišť, včetně vládních organizací, leteckých dopravců a výrobců letadel. ACI má podle údajů z internetových stránek dohromady 591 členů provozujících 1861 letišť ve 177 zemích světa. Založením v roce 1948 ve Washingtonu patří mezi jednu z nejstarších leteckých asociací. Dnes sídlí v Montrealu a její působnost je rozdělena do 5 geografických regionů. ACI při prosazování zájmů svých členů úzce spolupracuje s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), Mezinárodní asociací letecké dopravy (IATA) a Mezinárodní federací pilotů (IFALPA).

ACI má šest stálých pracovních výborů a jeden podvýbor. Jeden ze šesti samostatných výborů se věnuje otázkám security.

3.4 Rozdělení odpovědnosti za bezpečnost civilního letectví v ČR¹⁶

Základní rozdělení odpovědnosti mezi resorty a další organizace zúčastněné na civilním letectví je dáno zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Řadu změn přinesla jeho novela zákonem č. 225/2006 Sb., kterou došlo především k přenosu řady kompetencí v oblasti security z Úřadu

pro civilní letectví České republiky na odbor civilního letectví Ministerstva dopravy České republiky. Působnost dalších státních orgánů lze vyčíst ze zvláštních zákonů, především ze zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky (kompetenční zákon), v platném znění a ze zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, v platném znění. Ucelený rozpis úkolů

¹⁵ AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL. *Http://www.aci.aero/About-ACI/Overview/Mission-Objectives-Structure* [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

¹⁶ KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

jednotlivých subjektů je uveden v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, v části VI.

3.4.1 Úřad pro civilní letectví České republiky

Působnost Úřadu pro civilní letectví (ÚCL) v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy byla novelou zákona o civilním letectví z roku 2006 proti dřívější právní úpravě značně omezena a většina kompetencí přešla pod Ministerstvo Dopravy. V roce 2015 však byla navrácena a nyní je ÚCL, respektive oddělení ochrany před protiprávními činy vrcholným orgánem odpovědným za bezpečnost civilního letectví v ČR.

ÚCL tak nyní:

- Vytváří systém ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zavádí, koordinuje a kontroluje bezpečnostní opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy;
- Zřizuje po projednání s dotčenými ústředními orgány státní správy jako zvláštní koordinační a poradní orgán Meziresortní komisi pro bezpečnost civilního letectví (MKBCL) a zabezpečuje její činnost;
- Podílí se na přípravě a projednání mezinárodních smluv z oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy včetně přípravy příslušných částí dvoustranných leteckých dohod;
- Vydává národní bezpečnostní programy a uveřejňuje je v Letecké informační příručce;
- Schvaluje, po projednání s Policií České republiky a u mezinárodního letiště také s celními orgány, bezpečnostní program provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta a jeho změny;
- Stanovuje, mění nebo ruší po projednání s Policií České republiky a u mezinárodního letiště také s celními orgány zvláštní bezpečnostní opatření v bezpečnostním programu provozovatele malého letiště a rozhoduje o jejich změně nebo zrušení;
- Stanovuje opatření a postupy zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy nad rámec bezpečnostního programu a rozhoduje o jejich zrušení;

- Vydává osvědčení odborné způsobilosti pracovníků provádějících bezpečnostní kontroly;
- Vydává povolení k výkonu kontroly zavádění a plnění opatření a postupů uvedených
v bezpečnostním programu provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta;
- Vydává osvědčení k provádění bezpečnostních školení;
- Vede seznam schválených agentů a známých odesílatelů a zajišťuje aktualizaci jednotné evropské databáze;
- Vykonává státní dozor v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy
v rozsahu své působnosti a projednává správní delikty v rozsahu své působnosti;
- Ověření spolehlivosti osob, které bez doprovodu vstupují do vyhrazených bezpečnostních prostor letišť a nejsou v pracovněprávním vztahu k leteckému dopravci a poskytovateli leteckých služeb;
- Vydává osvědčení technické způsobilosti technických prostředků a bezpečnostních zařízení používaných při bezpečnostní kontrole;
- Vykonává státní dozor v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy
v rozsahu jemu svěřené pravomoci, tedy v činnostech vymezených v předchozích dvou bodech a v rozsahu své působnosti projednává jako prvoinstanční úřad správní deliktů

3.4.2 Ministerstvo vnitra České republiky

Působnost Ministerstva vnitra vyplývá především z kompetenčního zákona a spočívá v odpovědnosti za veřejný pořádek a další věci vnitřního pořádku a bezpečnosti, zbraně a střelivo a krizové řízení. Další působnost vyplývá také ze zákona o Policii ČR, podle kterého je Policie ČR podřízena Ministerstvu vnitra, v oblasti bezpečnosti civilního letectví tak má především tyto úkoly:

- Ve spolupráci s Policií ČR, zpravodajskými službami, Ministerstvem dopravy ČR a ÚCL provádí vyhodnocování bezpečnostních hrozeb pro civilní letectví a následně o zjištěných poznacích informuje dotčené subjekty;

- Ve spolupráci s Policií ČR vyhodnocuje požadavky jiných států o povolení cesty ozbrojených bezpečnostních doprovodů na území České republiky a stanovuje podmínky, za nichž mohou být ozbrojené bezpečnostní doprovody na území České republiky realizovány;
- Zástupce Ministerstva vnitra ČR nominovaný ministrem vnitra vykonává místopředsednickou pozici v rámci Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví.

3.4.3 Policie České republiky

Působnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti civilního letectví je dána především zákonem o Policii ČR, zákonem o ochraně státních hranic a zákonem o pobytu cizinců na území České republiky, zákonem o zbraních a střelivu, trestním a přestupkovým zákonem.

Prakticky tak Policie ČR:

- Chrání bezpečnost osob a majetku a spolupůsobí při zajišťování veřejného pořádku, byl-li porušen, činí opatření k jeho obnovení;
- Vede boj proti terorismu;
- Odhaluje trestné činy, koná o nich vyšetřování a zjišťuje jejich pachatele;
- Odhaluje přestupky, zjišťuje jejich pachatele a v prvním stupni v rozsahu své působnosti projednává správní delikty;
- Zajišťuje ochranu státních hranic a s tím související agendu vstupu a výstupů osob na mezinárodních letištích s vnější hranicí;
- Zajišťuje ochranu ústavních činitelů České republiky a bezpečnost chráněných osob, kterým je při jejich pobytu na území České republiky poskytována osobní ochrana podle mezinárodních dohod;
- Projednává v první stupni správní delikty v rozsahu své působnosti;
- Vyjadřuje se k bezpečnostnímu programu provozovatele letiště, leteckého dopravce, poskytovatele letových provozních služeb, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti a schváleného agenta a jejich změnám;
- Vyjadřuje se k stanovení, změně a zrušení zvláštních bezpečnostních opatření v bezpečnostním programu malého letiště, která zohlední specifické podmínky malého letiště;
- Podílí se na zpracování letištních pohotovostních plánů;

- V případě ohrožení letadla provozovatele leteckých činností nebo na základě jeho požadavku přijímá ve spolupráci s ostatními bezpečnostními složkami letiště opatření k zajištění bezpečnosti jeho pravidelných, nepravidelných nebo speciálních letů;
- Vykonává dohled nad přilétajícími a odlétajícími osobami a zjišťuje osoby, které by mohly být hrozbou pro civilní letectví;
- Řídí bezpečnostní opatření při mimořádných událostech a krizových situacích;
- Provádí školení a výcvik policistů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy;
- Spolupodílí se na ostraze neveřejného prostoru letiště a na vojenských letištích s povoleným civilním mezinárodním provozem postupuje v součinnosti s Vojenskou policií.

3.4.4 Celní orgány

Působnost Celní správy ČR v oblasti ochrany civilního letectví je dána především celním zákonem, Celním kodexem Společenství a dále postupy dohodnutými s provozovateli letišť a následně upravených v rámci bezpečnostních programů letišť nebo letištních pohotovostních plánů.

Příslušné Celní úřady tak na letištích vykonávají především tyto činnosti:

- Provádějí celní kontrolu a dohled nad pohybem zboží;
- Rozhodují o zničení nebo znehodnocení zboží, které by mohlo ohrozit život nebo zdraví osob, anebo znehodnotit nebo zničit jiné zboží, a o povinnosti uhradit náklady za zničení nebo znehodnocení tohoto zboží;
- Kontrolují doklady potřebné k vývozu, dovozu nebo tranzitu zboží, zejména úřední povolení k dovozu nebo vývozu výrobků (licenci) a k dovozu nebo vývozu vojenského materiálu;
- Provádějí řízení a rozhodnutí o porušení celních předpisů a rozhodují o případném zajištění zboží důležitého pro takové řízení.
- Od roku 2006 vymáhá v rámci tzv. „dělené správy“ pokuty, které uložily jiné správní úřady a předepsané náklady řízení, které nebyly zaplacený ve lhůtě splatnosti.
- V rámci zákonných oprávnění a pro potřeby plnění povinností stanovených právními předpisy usměrňuje pohyb osob a dopravních prostředků v celním prostoru celního úřadu.

3.4.5 Ministerstvo obrany České republiky a Armáda České republiky

Působnost Ministerstva obrany ČR a Armády ČR sice spočívá v obraně státu před vnějším napadením, přesto má ale i významné úkoly v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V Národním bezpečnostním programu je působnost Ministerstva obrany ČR a Armády ČR vymezena takto:

- Zajišťuje zvláštní úkoly v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy na základě zvláštních předpisů a meziresortních dohod. Toto vymezení je obecné a nedají se odvodit konkrétní úkoly AČR. Pokud se vyjde z ostatních předpisů a dohod, dá se vymezit několik základních úkolů Armády České republiky v ochraně civilního letectví, a to zejména:
 - V případě hrozby použití letadla jako zbraně může ministr obrany nařídít sestřelení civilního letadla;
 - Pokud Policie ČR nemá dostatečné vlastní kapacity k zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti, může Vláda České republiky rozhodnout v souladu s §22 zákona o Policii ČR o povolání vojáků v činné službě k posílení výkonu služby;
 - Podílí se na určování zakázaných a omezených prostorů v letovém provozu.

3.4.6 Provozovatelé letišť

Provozovatelé letišť odpovídají dle zákona o civilním letectví a prováděcích předpisů především za koordinaci a zavádění bezpečnostních opatření a postupů na letištích, která jsou v jejich správě. Při koncipování bezpečnostních opatření jsou povinni postupovat v souladu s právními předpisy a Národním bezpečnostním programem a zohledňovat také své poznatky a hodnocení bezpečnostní situace na jimi provozovaných letištích.

Klíčovými úkoly provozovatele každého letiště je především zajištění kontroly vstupu a bezpečnostních kontrol osob, zavazadel, nákladu, pošty a palubního vybavení. Při realizaci těchto opatření je provozovatel odpovědný za jejich účinnost a při jejich provádění spolupracuje s policií.

Provozovatel letiště musí dle Národního bezpečnostního programu postupovat tak, že před zahájením provozu zpracuje svůj bezpečnostní program a ten předloží Ministerstvu dopravy tak, aby ke schválení došlo ještě před zahájením provozu. Tím je

zajištěna centrální kontrola státu nad nastavením bezpečnostních opatření na jednotlivých letištích a garantována stejná úroveň bezpečnostních opatření u všech provozovatelů letišť. Pokud dojde ke změně podmínek důležitých pro zajištění dostatečné úrovně ochrany, musí provozovatel změny zapracovat do programu a do 30 dnů tuto aktualizovanou verzi předložit Ministerstvu dopravy. To poté, co žádost o schválení programu obdrží, zašle program k připomíncekám Policii ČR, a pokud jde o letiště s vnější hranicí, také Celní správě.

Důležitou povinností provozovatele je také vydat podmínky pro vstup a pobyt cestujících, ostatních osob a vozidel v prostoru letiště, a do 30 dnů od vydání je zveřejnit.

Provozovatel odpovídá rovněž za zavedení systému vnitřní kontroly bezpečnostních postupů a opatření tak, aby postupy byly efektivní. O výsledcích této kontrolní činnosti musí minimálně každé čtvrtletí informovat ministerstvo dopravy.

Povinnost zřídit Letištní výbor pro bezpečnost je praktickým nástrojem, který NBP předepisuje provozovateli za účelem koordinace bezpečnostních opatření na letišti.

NBP pamatuje i na otázku řešení mimořádných událostí a dalších mimořádných bezpečnostních situací a ukládá provozovateli zpracovat po dohodě s policií a dalšími zainteresovanými subjekty bezpečnostní části letišť pohotovostních plánů.

3.4.7 Letečtí dopravci

Letečtí dopravci jsou nejdůležitějšími aktéry letecké dopravy z ekonomického hlediska. Na úspěšnosti jejich obchodních modelů nejvíce záleží, zda počet přepravených cestujících poroste a zda se budou dále rozvíjet i letiště. Dopravci také nesou největší podnikatelské riziko - mnohým se každoročně nepodaří dosáhnout zisku, jiní rovnou krachují. Ekonomická situace dopravců má samozřejmě i dopady na bezpečnost.

Podobně jako provozovatelé letišť, i leteckým společnostem NBP ukládá povinnost zpracovat svůj bezpečnostní program, pravidelně ho aktualizovat a zajistit kontrolu kvality definovaných bezpečnostních opatření.

Z konkrétních bezpečnostních opatření je třeba zmínit povinnost přijmout taková opatření, která zabrání vstupu nepovolaných osob do letadla a odepřít vstup takovým osobám, u nichž nebyla provedena bezpečnostní kontrola. Dopravce je povinen rovněž zajistit, že detekční kontrolu a bezpečnostní kontrolu pro něj realizují certifikovaní

pracovníci a rovněž používané technické detekční prostředky mají osvědčení technické způsobilosti.

Dopravce odpovídá také za ochranu zapsaných zavazadel od okamžiku jejich odbavení až do odletu letadla. Tuto odpovědnost zpravidla deleguje na svou handlingovou společnost. Letecký dopravce dále musí zajistit, aby se zavazadla cestujících, kteří se nedostavili k odletu, nedostala do letadla. Další důležitou povinností je provádět bezpečnostní prohlídky a kontroly letadla před uvedením do provozu a během průletové údržby. Za letu pak nesmí dojít ke vstupu nepovolaných osob do kokpitu letadla.

3.4.8 Provozovatel letových provozních služeb

Provozovatelem letových provozních služeb se zjednodušeně rozumí služba řízení letového provozu.

Tyto subjekty zákonitě odpovídají především za provozní bezpečnost, tedy safety, avšak i v oblasti security mu NBP stanoví určité úkoly. Podobně jako dva výše zmíněné subjekty, i řízení letového provozu je povinno zpracovat svůj bezpečnostní program, udržovat ho aktuální, a zajistit účinnou vnitřní kontrolu.

Na rozdíl od provozovatelů letišť a leteckých dopravců, kteří jsou majoritním podílem svých činností angažováni ve vyhrazených bezpečnostních prostorech letišť, provozovatelé letových provozních služeb mají často svá sídla nebo technická navigační zařízení umístěna mimo letiště. To klade zvýšené nároky na zabezpečení a ochranu takových zařízení. NBP proto ukládá provozovatelům povinnost vést seznam využívaných leteckých staveb a zařízení a zajistit jejich účinnou ochranu před vstupem nepovolaných osob.

3.4.9 Civilní bezpečnostní služby

Civilní bezpečnostní služby hrají svou roli při ochraně civilního letectví především jako objekty pro vykonávání specifických činností. V mezinárodním měřítku to není neobvyklé. Mnoho letišť v celosvětovém měřítku si najímá civilní bezpečnostní služby (např. London Heathrow). V českém prostředí z 5 veřejných mezinárodních letišť se to týká pouze Mezinárodního Letiště Pardubice, kde firma G4S zajišťuje činnosti spojené s ostrahou letiště a bezpečnostní kontrolou osob a zavazadel.

Specifikem působení soukromých bezpečnostních agentur ve prospěch subjektů působících

v civilním letectví je to, že musí získat souhlas Letištního výboru pro bezpečnost nebo statutárního orgánu provozovatele letiště. Souhlas musí být udělen písemně, měl by být vydáván na kratší období, zpravidla na jeden rok a musí být prokazatelně oznámen ministerstvu dopravy.

Tento status je regulován zejména normou ČSN EN 16082, která stanovuje: „požadavky na kvalitu organizace, procesy, zaměstnance a management poskytovatele bezpečnostních služeb a/nebo jeho nezávislých poboček a podniků podle obchodního práva jako poskytovatele ve vztahu k bezpečnostním službám civilního letectví.

Stanoví kvalitativní kritéria pro poskytování civilních bezpečnostních služeb požadovaných veřejnými a soukromými klienty nebo kupujícími. Tato evropská norma je vhodná pro výběr, posuzování, přidělování a ověřování nejvhodnějšího poskytovatele bezpečnostních služeb civilního letectví.“¹⁷ Díky této normě se Letištním výborům pro bezpečnost nabízí možnost využití této normy jako referenčního rámce pro nastavení požadované kvality bezpečnostních agentur působících na daném letišti

4 LEGISLATIVA V OCHRANĚ CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Civilní letecká doprava má již od samého počátku mezinárodní charakter. Proto hrají v její regulaci velký význam mezinárodní předpisy. Vzhledem k začlenění České republiky do Evropské unie dále hrají zásadní roli evropské normy, v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy jsou tyto normy navíc přímo aplikovatelné, což znamená, že narozdíl třeba od norem definovaných ICAO není nutné je zvlášť aplikovat v národním právu.

¹⁷ ČSN EN 16082. *Letištní a letecké bezpečnostní služby*. Brusel: Evropský výbor pro normalizaci, 2011. Dostupné z: <http://www.technickenormy.cz/>

Oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy je stále ještě výrazně méně mezinárodně regulována než oblast provozní bezpečnosti. Je to dáno především historickým vývojem. Zatímco nehody letadel se objevují již od samého počátku civilního letectví, fenomén protiprávních činů začíná letectví v celosvětovém měřítku negativně ovlivňovat až v sedmdesátých letech minulého století.

4.1 Mezinárodní úmluvy¹⁸

4.1.1 Úmluva o mezinárodním civilním letectví

Úmluva o mezinárodním civilním letectví byla podepsána v Chicagu dne 7. prosince 1944 a je základním mezinárodním předpisem pro oblast civilního letectví. Podle místa uzavření dohody se běžně označuje jako Chicagská úmluva.

V bývalém Československu byla Chicagská úmluva vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č. 147/1947 Sb. a je platná od 4. dubna 1947. Úmluva samotná nedoznala za dobu svých více než šedesáti let platnosti výraznějších změn, narozdíl od jejích příloh (tzv. Annexů), které zásadním způsobem ovlivňují fungování civilního letectví v celosvětovém rozměru.

V článku 1 úmluvy je zakotven jeden ze základních principů, který má značný význam i pro řešení mimořádných situací a protiprávních činů v civilním letectví, a sice že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím. To znamená, že civilní letadlo není možné chápat jako „pohyblivé území“ státu registrace nebo provozovatele letadla a na každé letadlo se vztahují zákony státu, nad jehož územím přelétá. Toto ustanovení ještě jednou zdůrazňuje čl. 11.

Pro oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy je nejdůležitější přílohou Annex 17 nebo v češtině používané L 17. Blíže se tomuto předpisu věnuji níže u norem ICAO.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví dále ustanovuje Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) jako vrcholnou mezinárodní organizaci odpovědnou za rozvoj letectví a prosazování jednotlivých ustanovení úmluvy. Definuje rovněž organizační strukturu ICAO a její pravomoci.

¹⁸ KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

4.1.2 Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla byla podepsána

v Tokiu dne 14. září 1963. Podle místa uzavření dohody se běžně označuje jako Tokijská úmluva. Ta je pro bývalé Československo platná od 23. května 1984 a byla uveřejněna ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102/1984 Sb.

Jak již samotný název úmluvy napovídá, vztahuje se k ochraně integrity letadla, cestujících a posádky. Pokud stručně shrneme obsah dohody, lze říci, že opravňuje kapitána letadla přijmout adekvátní opatření včetně násilí k zachování bezpečnosti na palubě. Dohoda zdůrazňuje nedotknutelnost uneseného letadla a cestujících bez ohledu na to, kde může být letadlo donuceno přistát. Tokijská úmluva mimo jiné stanovuje, že v případě únosu letadla a jeho přistání v některé ze zemí, která je signatářem dohody, povolí tato země letadlu, cestujícím, posádce a nákladu pokračovat do cílové destinace, jakmile je to možné, a vezme do vazby únosce nebo jiné pachatele protiprávních činů.

Tokijská úmluva je pokusem definovat některé sporné body v mezinárodním právu, její praktický význam je ale často zpochybňován. Únos letadla je obvykle trestným činem, který se odehrává na trase mezi dvěma zeměmi. Navíc může být unesené letadlo registrováno ve třetí zemi. Proto hovoří článek 3 úmluvy o tom, že stát registrace má primární jurisdikci. Ale přesto přetrvávají legislativní mezery - dohoda neposkytuje dostatečné právní nástroje pro to, aby stát registrace letadla mohl skutečně stíhat pachatele. Může totiž přijmout jurisdikci a přitom odmítnout stíhat pachatele. Tento nedostatek se snaží řešit až později vydané úmluvy, především Haagská úmluva.

4.1.3 Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Koncem šedesátých let poznamenala civilní letectví vlna únosů. Proto se v nizozemském Haagu setkali zástupci států, v nichž k únosům došlo, aby projednali možnost vytvoření nového mezinárodního nástroje, který měl únosům zabránit. Na základě této diskuse byla 16. prosince 1970 v Haagu podepsána Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel neboli Haagská úmluva. Pro bývalé Československo vstoupila v platnost 6. května 1972 a byla ve Sbírce zákonů zařazena jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb.

Úmluva zavazuje členské státy, aby pachateli udělily „přísný trest“. Podobně jako je tomu u jiných mezinárodních konvencí, i zde je problém, jak si takový přísný trest vykládat. To, co znamená přísný trest pro jeden stát, nemusí být takto vnímáno jinde, například tam, kde je běžně vykonáván trest smrti.

V případě bombového útoku na letadlo Pan Am nad městečkem Lockerbie byli oba podezřelí, bývalí agenti lybijských tajných služeb, nakonec souzeni v Nizozemí, neboť tato země trest smrti nepřipouští. Jeden z obžalovaných byl při procesu osvobozen a druhý dostal doživotní trest — k velké nespokojenosti řady pozůstalých obětí útoku a ke znepokojení mnohých právních expertů ve Spojených státech.

Konvence se rovněž zabývá otázkou jurisdikce. Ze zkušeností s aplikací Tokijské úmluvy vyplynulo, že ustanovení o primární jurisdikci státu registrace letadla není funkční. Proto bylo při koncipování Haagské úmluvy dohodnuto zavedení tříступňového uplatnění jurisdikce, tedy jurisdikce státu registrace letadla, jurisdikce státu prvního přistání uneseného letadla a státu, v němž má provozovatel letadla své hlavní působíště nebo trvalé bydliště.

4.1.4 Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví

Třetí nejdůležitější mezinárodní konvencí v oblasti bezpečnosti civilního letectví se stala Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví. Úmluva byla podepsána v Montrealu dne 23. září 1971 a běžně se označuje jako Montrealská úmluva. Pro bývalé Československo vstoupila v platnost 9. září 1973 a byla vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č. 16/1974 Sb.

Hlavním smyslem úmluvy je napomoci účinnému boji proti sabotážím a bombovým útokům

v letadlech během letu. Úmluva například definuje jednání, která musejí být smluvními stranami uzákoněna jako trestné činy. Všechny smluvní strany se rovněž zavázaly, že učiní vše pro potlačení tohoto typu trestných činů.

Každý smluvní stát je podle Montrealské úmluvy povinen přijmout nezbytná opatření k uplatnění své pravomoci nad trestnými činy v těchto případech: pokud byl trestný čin spáchán na území tohoto státu, pokud byl trestný čin spáchán proti letadlu nebo na palubě letadla registrovaného v tomto státu, když letadlo, na jehož palubě byl spáchán

trestný čin, přistane na jeho území s údajným pachatelem, který je ještě na palubě, a také v případě, když trestný čin je spáchán proti letadlu nebo na palubě letadla pronajatého bez posádky nájemci, který má v tomto státě hlavní místo obchodního provozu a jestliže takové místo nemá, má-li v něm své trvalé bydliště.

4.1.5 Dodatkový protokol k Montrealské úmluvě

V polovině 80. let minulého století se začaly množit teroristické útoky proti letištím. I když tyto činy evidentně měly nadnárodní charakter, nebylo je v tehdejší době možné postihnout jako mezinárodně trestné činy. Proto v průběhu 26. Shromáždění ICAO v roce 1986 bylo vydáno doporučení vypracovat nový mezinárodně právní dokument o potlačování násilných činů na letištích. Nový dokument byl projednán a přijat na diplomatické konferenci o leteckém právu, která se uskutečnila v Montrealu ve dnech 9. - 24. února 1988. Dodatkový protokol k Montrealské úmluvě vstoupil pro naši republiku v platnost dne 18. dubna 1990 a byl vyhlášen ve Sbírce mezinárodních smluv jako sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 138/2002 Sb.

4.1.6 Úmluva o označování plastických trhavin pro účely jejich identifikace

Úmluva se skládá ze dvou částí, samotné úmluvy a technické přílohy, která je její nedílnou součástí. Byla podepsána v Montrealu dne 1. března 1991, vládou ČSFR byla schválena

18. prosince 1991 a jako nástroj mezinárodního práva nabyla účinnosti dne 21. června 1998⁴⁴. Úmluva si klade za cíl zlepšení kontroly a omezení použití neznačených a nezjistitelných plastických trhavin. Jednotlivé strany úmluvy jsou povinny zajistit efektivní kontrolu nad takovými plastickými trhavinami, které neobsahují žádný z detekčních prostředků popsanych v technické příloze této úmluvy. Každý stát musí mimo jiné přijmout nezbytná opatření k zákazu výroby neznačených plastických trhavin, omezení jejich přepravy uvnitř i vně státu. Zároveň musí dbát na kontrolu vlastnictví a přepravy trhavin, které byly vyrobeny ještě před přijetím úmluvy. Úmluva mimo jiné uložila všem signatářským státům, aby během tří let zničily, znehodnotily nebo co nejdříve spotřebovaly všechny zásoby neoznačených trhavin, které nejsou v držení policie nebo armády.

4.1.7 Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokol k doplnění Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Pekingská úmluva a Pekingský protokol)

Ve dnech 30. srpna až 10. září 2010 se na základě rozhodnutí Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) ze dne 30. října 2009 v Pekingu konala Diplomatická konference, jejímž cílem bylo přijmout změny Montrealské úmluvy z roku 1971 a Haagské úmluvy z roku 1970.

Změny Montrealské a Haagské úmluvy reagují na snahy mezinárodního společenství a zejména ICAO odpovědět na nové hrozby vznikající v civilním letectví, zvláště na ty, které se objevily v souvislosti s teroristickými útoky 11. září 2001 a v letech následujících.

Jedná se zejména o použití civilního letadla jako zbraně, použití civilního letadla k protiprávnímu rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek a použití takových látek při útoku na civilní letadlo.

Původně se předpokládalo, že na konferenci bude přijat pouze protokol měnící Montrealskou úmluvu, nikoli kompletně nová úmluva. Nakonec se však delegáti shodli na potřebě přijetí nového dokumentu, a to především proto, že Montrealská úmluva byla již jednou v minulosti měněna (Protokolem o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví z roku 1988), takže navržený postup práci s instrumentem v praxi usnadní, neboť se nebude muset pracovat se dvěma protokoly. Argumentováno bylo také tím, že zavedením trestného činu přepravy nebezpečných materiálů se mění předmět úmluvy, který již necílí pouze na bezpečnost civilního letectví, proto je žádoucí tuto skutečnost odrazit i v názvu úmluvy. V zájmu zaručení co největšího počet ratifikací byl nakonec tento návrh pořádatel země v rámci všeobecného hlasování o přijetí nových právních nástrojů podpořen a konference přijala novou úmluvu, která však ve skutečnosti znamená včlenění změn, které byly přijaty na konferenci, do původního znění Montrealské úmluvy, ve znění Protokolu o boji s protiprávními činy na letištích. Pekingská úmluva pak bude mít přednost mezi smluvními stranami před Montrealskou úmluvou.

Souhlas se sjednáním Úmluvy o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a Protokolu doplňujícího Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění vyslovila Česká republika usnesením ze dne 8. září 2011. Dohoda pak byla podepsána dne 23. listopadu 2011 v Montrealu.

4.2 Normy organizací ICAO a ECAC

4.2.1 Přílohy Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

Na přelomu 60. a 70. let minulého století zasáhla civilní letectví vlna protiprávních činů s katastrofálními následky na životech cestujících i majetku.

V reakci na tento vývoj se v červenci roku 1970 uskutečnilo mimořádné zasedání Shromáždění ICAO.

V závěru tohoto zasedání se mimo jiné objevil i požadavek na stanovení základních standardů ochrany civilního letectví před protiprávními činy, a to buď zakotvením těchto standardů do některé ze stávajících příloh Úmluvy o Mezinárodním civilním letectví, nebo vytvořením přílohy nové. Na základě činnosti několika pracovních skupin tak nakonec vznikla nová příloha, která nesla číslo 17. Rada ICAO ji schválila v březnu 1974. Příloha obsahuje závazné standardy a doporučení pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Příloha 17 řeší zejména administrativní a koordinační aspekty ochrany civilního letectví před protiprávními činy a technické detaily ochrany. Každý smluvní stát musí podle tohoto předpisu vytvořit národní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Předpis dále nastavuje určitou koordinaci mezi subjekty odpovědnými v daném státě za bezpečnost, když říká, že letečtí dopravci sami o sobě mají primární odpovědnost za ochranu svých cestujících a majetku, a proto musejí státy zabezpečit, aby si dopravci vytvořili vlastní systém bezpečnosti.¹⁹

Předpis byl od svého vzniku několikrát doplněn. Zatím poslední editace dokumentu nabyla účinnosti k 1. červenci 2011.

Kromě přílohy 17 se k ochraně civilního letectví vztahují i vybraná ustanovení některých dalších příloh; jen namátkově lze vyjmenovat např. Přílohy 8 (definice „security“ požadavků na vybavení letadel); Přílohy 9 (usnadnění odbavovacího procesu a požadavky na bezpečnost cestovních dokladů) nebo Přílohy 10 (definice kódu sekundárního radaru v případě vyhlášení nouze, vč. zvláštního kódu pro protiprávní čin).

¹⁹ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *L 17: BEZPEČNOST: OCHRANA MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY* [online]. 2011. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/36F562DD-CF88-45B0-8971-F0178B6E9C2F/0/L17_cely.pdf

Bezpečnostní standardy rámcově upravené v Příloze 17, jsou dále rozvedeny v obsáhlém dokumentu označovaném jako Bezpečnostní manuál ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Manuál byl poprvé publikován v roce 1971 (označován jako Doc 8973). Dokument obsahuje detailní návody a doporučení, jak konkrétní bezpečnostní opatření v praxi realizovat.²⁰

4.2.2 Dokument 30, část II. Evropské konference pro civilní letectví (ECAC) ²¹

Evropskou konferenci pro civilní letectví zakládalo v roce 1955 pouhých 19 evropských zemí.

V době zpracování rukopisu (konec roku 2012) měla organizace již 44 členů, nejzápadnějším

z nich byl Island a nejvýchodněji ležel Ázerbajdžán. Základním předpisem členských zemí pro bezpečnostní oblast je druhá část tzv. Dokumentu 30 - „Security“. Předpis pochází z roku 1985 a zpočátku byl postaven na ustanoveních Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

V současné době je postup spíše opačný. Řada standardů, které jsou nejprve „otestovány“

v členských státech ECAC, jsou později vkládány do Přílohy 17. Navíc se Dokument 30 stal základem pro vybudování letecké bezpečnostní legislativy Evropské unie.

Struktura dokumentu je velmi podobná Příloze 17. Předpis obsahuje obecné bezpečnostní principy, organizaci a rozdělení odpovědnosti za jednotlivé bezpečnostní opatření, stanovuje povinnost zpracovat národní bezpečnostní program, letištní bezpečnostní programy a popisuje standardy jednotlivých bezpečnostních opatření (bezpečnost letišť a letadel, postupy ve vztahu k cestujícím a jejich zavazadlům, postupy ve vztahu k nákladu a poště, standardy personálu a technické specifikace bezpečnostního zařízení) a v neposlední řadě základní principy řešení protiprávních činů v civilním letectví.

Ve srovnání s ostatními předpisy je určitou nevýhodou Dokumentu 30, narozdíl od Přílohy 17 nebo předpisy EU, složitější vynutitelnost jeho dodržování. Předpis sice stanoví určité standardy, tato pravidla však mají spíše podobu „nejlepší praxe“ a nelze

²⁰ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security manual for safeguarding civil aviation against act of unlawful interference – 9th Edition – (Doc8973 – Restricted). Montreal: ICAO, 2014

²¹ KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

Oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy je dnes regulována třemi druhy závazných unijních právních aktů. Jde o nařízení Evropského parlamentu a Rady, Nařízení Komise a rozhodnutí Komise.

4.3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady

Tento typ právního předpisu je schvalován Radou společně s Parlamentem a je obecně závazným pravidlem na všech úrovních. Narozdíl od směrnic, které jsou adresovány členskými státy, a rozhodnutím, která mají přesně určené adresáty, je nařízení závazné pro všechny. Je přímo účinné, což znamená, že tvoří takové právo, které uplatňuje přímou účinnost ve všech členských státech stejně jako národní právo, a to bez jakékoliv další intervence ze strany státní moci členských států.

S účinností od 29. dubna 2010 je klíčovým právním předpisem EU **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení č. 2320/2002** ze dne 11. března 2008. Strukturu Nařízení přiblížím v následujícím textu.

V úvodních ustanoveních tohoto nařízení se uvádí jeho účel, kterým je ochrana osob a zboží

v rámci Evropské unie. Tohoto účelu má být dosaženo stanovením společných pravidel, základních norem v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy a mechanismů pro jejich kontrolu. Nařízení se vztahuje na letiště sloužící civilnímu letectví, na provozovatele poskytující služby na těchto letištích, na subjekty dodávající zboží nebo poskytující služby na tato letiště nebo jejich prostřednictvím. Nařízení rovněž stanoví standardy uplatňované na palubě leteckých dopravců. V úvodních ustanoveních se dále zdůrazňuje princip zavádění bezpečnostních opatření na základě hodnocení rizik, připomíná se zásada ekonomiky bezpečnostních opatření - například podporou principu „one stop security“ v rámci EU i v širším mezinárodním kontextu, a v neposlední řadě se na několika místech zdůrazňuje normotvorná a kontrolní pravomoc Komise vůči členským státům.

V jednotlivých ustanoveních Nařízení je poté znovu uveden účel jeho vydání, oblast působnosti (Zde je dobré upozornit na koncept, dle kterého se norma vztahuje na všechny subjekty poskytující služby na letištích, tudíž i na letecké dopravce, kteří však nejsou přímo uvedeni mezi adresáty normy), definice pojmů, stanovené oblasti úpravy jednotlivými typy unijních regulačních nástrojů.

Zvláštní pozornost je věnována také financování bezpečnostních opatření. Finálnímu znění příslušného článku předcházela velká diskuse a výsledkem je kompromis, který nepřinesl Komisi prosazovanou formu harmonizace přístupu k financování mezi jednotlivými členskými státy - rozhodnutí na způsobu financování ochrany civilního letectví se ponechává na rozhodnutí jednotlivých členských států, musí přitom být pouze respektována obecná právní pravidla Společenství.

Nařízení dále obsahuje úpravu uplatňování bezpečnostních opatření mezi jednotlivými členskými státy, dále vůči třetím zemím a odkaz na koordinaci kontrolních mechanismů ICAO a Komise.

Další část nařízení je věnována základním pilířům ochrany civilního letectví na národních úrovních členských států - stanoví se principy vytváření a prosazování bezpečnostních programů (národního bezpečnostního programu, národního programu řízení kvality, bezpečnostního programu letiště, leteckého dopravce a dalších subjektů působících v oblasti ochrany civilního letectví). V závěru nařízení je znovu připomenuta pravomoc Komise provádět kontrolu dodržování společných standardů, povinnost předložit každoročně zprávu o uplatňování nařízení Evropskému parlamentu a povinnost členských států zavést účinné sankce za porušování společných standardů.

V příloze č. 1 nařízení jsou definovány základní normy pro zabezpečení ochrany civilního letectví před protiprávními činy týkající se bezpečnosti letiště, letadel, ochrany cestujících a kabinových zavazadel, ochrany zapsaných zavazadel, standardů zajištění ochrany nákladu a pošty, opatření k zajištění bezpečnosti za letu, otázky nábory a výcviku zaměstnanců a dále standardy pro vybavení používané k bezpečnostní kontrole.

Příloha č. 2, která byla do předpisu vložena Nařízením Komise č. 18/2010, upravuje, jak již bylo naznačeno výše, standardy kontroly kvality bezpečnostních opatření. V příloze je sankční zmocnění pro příslušné národní orgány odpovědné za kontrolu kvality, cíle a povinný obsah národního programu řízení kvality, standardy zajištění kontroly na úrovni jednotlivých provozovatelů, metodika provádění bezpečnostních auditů, inspekcí, testů a průzkumů a dále náležitosti podávání zpráv o kontrolní činnosti a principy nápravy nedostatků identifikovaných při kontrole. Příloha upravuje rámcově i kvalifikační kritéria pro auditory a jejich pravomoci. V závěru přílohy je nastavena povinnost členských států podávat Komisi každoročně zprávu o plnění svých povinností v oblasti kontroly kvality.

4.3.2 Nařízení Komise

Nařízení Komise je z právního hlediska podobné Nařízení Evropského parlamentu a Rady, odlišný je pouze proces schvalování. Tento typ mezinárodního právního předpisu je rovněž přímo závazný pro všechny adresáty práv a povinností, jež norma zakládá.

Nařízení Komise (ES) č. 272/2009 bylo vydáno 2. dubna 2009 a doplňují se jím základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení

č. 300/2008, především pro oblast detekčních kontrol. Nařízení definuje především povolené metody detekční kontroly pro jednotlivé kategorie osob a zboží, typově určuje kategorie předmětů, u kterých může být zakázáno vnesení do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště nebo na palubu letadel, dále určuje důvody k povolení vstupu do neveřejného prostoru letiště a vyhrazených bezpečnostních prostor a povolené metody kontrol vozidel, bezpečnostních kontrol a prohlídek letadel. Dále jsou upravena kritéria pro uznávání bezpečnostních norem třetích zemí, standardy provádění bezpečnostních kontrol nákladu a pošty, vymezena kritéria pro stanovení kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostorů a definován nábor pracovníků a jejich odborný výcvik. Důležité je také ustanovení poslední části tohoto nařízení, které popisuje výjimečné podmínky, za nichž lze použít zvláštní bezpečnostní postupy nebo osvobození od bezpečnostních kontrol.

Nařízení Komise č. 297/2010 ze dne 9. dubna 2010, kterým se mění nařízení č. 272/2009. Nedlouho po vydání nařízení č. 272/2009 si Komise uvědomila, že nebude možné v původně předpokládaném termínu zavést na letištích v rámci EU technologie umožňující detekci kapalných výbušnin, což se mělo dle původního předpisu uskutečnit do 29. dubna 2010. Proto vydala Komise nařízení č. 297/2010, kterým se datum pro zajištění „schopnosti detekční kontroly kapalin, aerosolů a gelů“ pro všechna letiště v EU posouvá o tři roky, na 29. dubna 2013. Členskými státy se touto normou současně nařizuje, aby do 29. dubna 2011 povolily vnášení kapalin, aerosolů a gelů získaných na letištích třetí země nebo na palubě letadla leteckého dopravce třetí země do vyhrazených bezpečnostních prostor a na palubu letadel pod podmínkou, že je zabalena dle standardů Mezinárodní organizace pro civilní letectví a balení současně obsahuje dostatečný důkaz o zakoupení v neveřejném prostoru letiště nebo na palubě letadla během předcházejících 36 hodin.

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanovují postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany před protiprávními činy je pro členské státy velmi nelibým právním aktem. Upravuje totiž podrobnosti provádění inspekcí realizovaných Komisí, stanovuje pravomoci Komise při kontrolní činnosti, kvalifikační kritéria inspektorů, náležitosti oznámení inspekce, její přípravy, techniky provádění inspekcí a podrobnosti nápravných opatření. Klíčovým ustanovením tohoto nařízení je zejména čl. 15, který se využije v případě, že Komise při kontrolní činnosti narazí na prověřovaném letišti na takový nedostatek, u kterého se má za to, že má významný dopad na celkovou úroveň ochrany letectví před protiprávními činy ve Společenství. V takovém případě jsou o této skutečnosti informovány příslušné orgány všech dalších členských států. V praxi to znamená, že lety z tohoto letiště jsou považovány za „nebezpečné“ a neuplatňuje se na ně právo „one stop security“, tj. cestující a jejich zavazadla se podrobují při transferu v dalších unijních zemích bezpečnostní kontrole.

Nařízení Komise (EU) č. 185/2010 ze dne 4. března 2010, kterým se stanovují prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, je dalším právním aktem Komise. Vychází z nařízení 300/2008 a upřesňuje opatření přijímaná pro provádění společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví. Kromě toho stanoví další doplňující společné základní normy. Toto prováděcí nařízení je možno chápat jako určitý „výkladový slovník“ nebo „závaznou metodickou pomůcku“ ke standardům zavedeným v nařízení 300/2008. V něm najdeme upřesnění opatření pro oblast bezpečnosti letiště, bezpečnosti letadel, podrobnosti provádění kontrol cestujících a jejich kabinových zavazadel, zacházení se zapsanými zavazadly, nákladem a poštou, poštou a materiály leteckého dopravce, palubními zásobami, zatím prázdnou kapitolu o opatřeních k zajištění bezpečnosti letu, rozsáhlou úpravu naopak najdeme k náboru a odborné přípravě pracovníků. Závěrečná část předpisu upravuje standardy týkající se bezpečnostních zařízení. K nařízení Komise č. 185/2010 jsou postupně vydávány další četné změnové předpisy.

4.3.3 Rozhodnutí Komise

Rozhodnutí je právním aktem, kterým evropské instituce rozhodují o jednotlivých případech. Může být schvalováno Radou, Radou společně s Evropským parlamentem nebo Komisí.

S využitím tohoto právního nástroje mohou komunitární instituce požadovat po členském státu, konkrétně určenému subjektu nebo osobě plnění konkrétních

povinností, udělit pokuty nebo povinnost zdržet se určitého jednání. Rozhodnutí je vždy uplatňováno pro jednotlivé případy a jeho adresáti musí být jednotlivě určeni, avšak současně je závazné jako celek.

Rozhodnutí nejsou veřejně publikována a mohou být příslušnými národními autoritami poskytnuta pouze těm subjektům, které jsou odpovědné za jejich provádění nebo pokud mají na jejich zpřístupnění oprávněný zájem. V oblasti ochrany před protiprávními činy jsou důležité zejména:

Rozhodnutí Komise č. 774 ze dne 13. dubna 2010, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti obsahující informace uvedené v čl. 18 písm. a) nařízení (ES) č. 300/2008 (tedy opatření a postupy, jejichž zveřejnění je z hlediska ochrany před protiprávními činy nežádoucí). Toto rozhodnutí má podobnou strukturu jako příloha č. 1 nařízení č. 300/2008 a nařízení č. 185/2010. V podstatě jde o výčet výjimek z obecných bezpečnostních opatření nastavených ve výše uvedených předpisech vyšší právní síly nebo o konkrétní postupy provádění bezpečnostních opatření či specifikace typových detekčních standardů bezpečnostních zařízení.

Rozhodnutí Komise č. 2604 ze dne 23. dubna 2010, kterým se mění rozhodnutí Komise č. 2010/777/EU ze dne 13. dubna 2010 ve vztahu k palubním a letištním zásobám (dodávkám) tekutin, aerosolů a gelů.

4.4 Národní právní úprava

4.4.1 Zákon o civilním letectví²³

Základní úpravu ochrany civilního letectví před protiprávními činy v ČR vytváří zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Zákon obecně upravuje podmínky provozování letišť, leteckých staveb, leteckých činností, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a podmínky výkonu státní správy včetně sankcí za porušení zákona.

Klíčovou částí z hlediska bezpečnosti je část 8 - přímo označená jako „ochrana civilního letectví před protiprávními činy“. Protiprávním činem se podle tohoto zákona rozumí nejenom trestné činy, ale i přestupky nebo jiné správní delikty, které mohou závažným způsobem ohrozit nebo narušit bezpečnost civilního letectví. Zákon rovněž určuje, který centrální orgán státní správy je odpovědný za vytváření, zavádění, koordinaci a kontrolu bezpečnostních opatření k jeho ochraně. Tímto orgánem je Ministerstvo dopravy ČR. Zákon rovněž zmiňuje vztah zákona o civilním letectví a zvláštního zákona, který se rovněž dané oblasti velmi úzce dotýká - zákona o Policii ČR, a sice tak, že „oprávnění Policie ČR podle zvláštních zákonů, nejsou zákonem o civilním letectví dotčena“.

Dále jsou vymezena práva a povinnosti provozovatelů letišť, leteckých dopravců a poskytovatelů letových provozních služeb. Důležité je také zakotvení povinností cestujících a ostatních osob, které vstupují nebo se zdržují v prostorách letišť. Dalším významným ustanovením je § 86b, který stanoví, že předpokladem pro výkon některých činností v civilním letectví je ověření spolehlivosti těchto osob. Ověřování spolehlivosti zaměstnanců leteckých dopravců a dalších provozovatelů leteckých služeb je zákonem svěřeno jejich zaměstnavatelům, ostatních osob pak na základě předložených údajů provádí Úřad pro civilní letectví.

²³ ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů ČR, ročník 1997, částka 17. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>> [cit. 2015-02-20]. ISSN 1211-1244

4.4.1.1 Prováděcí vyhláška k zákonu o civilním letectví²⁴

Vyhláška Ministerstva dopravy ČR č. 410/2006 je podzákoným právním předpisem vydaným

k provedení zákona o civilním letectví po změnách zákonem č. 225/2006 Sb. Upřesňuje zejména náležitosti bezpečnostních programů zpracovávaných provozovateli letišť, leteckými dopravci a dalšími subjekty působícími v civilním letectví, dále stanovuje způsob provádění bezpečnostní kontroly, ověřování odborné způsobilosti pracovníků bezpečnostní kontroly, technické způsobilosti bezpečnostních zařízení, náležitosti letištních identifikačních průkazů, provádění kontrol vozidel při vjezdu do neveřejných prostorů letiště a detaily ověřování spolehlivosti. V současné době je vedena diskuze nad způsobem jeho provádění, jelikož tato prověrka se vydává pouze na základě čestného prohlášení a výpisu z rejstříku trestů. Tato prověrka se jeví jako nedostatečná, a tak je navrhován návrat alespoň k policejnímu prověření žadatele.

4.4.2 Příloha L17 a Národní bezpečnostní programy

V oblasti bezpečnosti civilního letectví byla předložena Příloha 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a základní bezpečnostní předpis Evropské konference pro civilní letectví— Dokument 30.

Obecná rovina těchto předpisů byla přizpůsobena české realitě (v předpisech řady L jsou rozděleny odpovědnosti mezi jednotlivé orgány státní správy a provozovatele jednotlivých typů leteckých činností) a předpisy byly Ministerstvem dopravy ČR vydány. Jejich závaznost se odvozuje od § 102, odst. 2 zákona o civilním letectví, který stanovuje, že *„Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány*

a) Mezinárodní organizací pro civilní letectví,

b) Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie,

c) Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL,

²⁴ ČESKO. Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů ČR*, ročník 2006, částka 132. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>> [cit. 2015-02-20]. ISSN 1211-1244

a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy. Tyto předpisy se uveřejňují v Letecké informační příručce a jsou k dispozici na Ministerstvu dopravy a na Úřadu.“²⁵

Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropských společenství a Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL, a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy. Tyto předpisy se uveřejňují v Letecké informační příručce a jsou k dispozici na Ministerstvu dopravy a Úřadu pro civilní letectví. Závaznost takto stanovených povinností pro soukromé subjekty je podle některých právníků sporná, praktická aplikace však dosud nepřinesla v běžném provozu žádné větší problémy.

K předpisu L17 byly původně národní bezpečnostní programy vydávány Ministerstvem dopravy jako dodatky. V současnosti jsou všechny národní bezpečnostní programy vydávány samostatně, bez vazby na předpis L17, a to zejména v souladu s přímo aplikovatelným právem EU. Programy byly a zůstávají tři.

Základním předpisem je Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy (NBP), z něj vychází Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví (NPBV) a Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy (NPŘK). Aktuální NBP byl schválen Bezpečnostní radou státu a je platný od 5. 3. 2015. Je určen jak pro subjekty spadající do působnosti resortu dopravy (provozovatelé letišť, letečtí dopravci, poskytovatele letových provozních služeb a dalších), tak i ostatním subjektům, včetně Policie ČR a celních orgánů.

4.4.3 Zvláštní právní předpisy

Otázky přímo nebo nepřímo související s oblastí ochrany civilního letectví před protiprávními činy jsou kromě zákona o civilním letectví upraveny také v řadě dalších právních předpisů.

Pro Policii ČR jsou významná především ustanovení zákona o Policii ČR. V roce 2008 byl přijat nový policejní zákon (č. 273/2008 Sb.) a změny v předpise se dotkly i oblastí ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Původní speciální ustanovení o

²⁵ ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů ČR, ročník 1997, částka 17. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>> [cit. 2015-02-20]. ISSN 1211-1244

oprávnění policisty při zajišťování bezpečnosti civilního letectví obsažené v § 20b byly vypuštěny, v § 42 nového zákona však jsou obecněji formulovaná oprávnění k zastavení a prohlídce dopravního prostředku, za který se samozřejmě považují i letadla. Tato oprávnění jsou nastavena poměrně široce a umožňují příslušníkům policie prohlédnout letadlo, zavazadla, věci i osoby, které se v něm nacházejí. Policista je navíc při zajišťování bezpečnosti v dopravních prostředcích oprávněn k bezplatné přepravě těmito prostředky a k bezplatnému používání telekomunikačních zařízení zde instalovaných. Má také možnost dopravní prostředek otevřít a v případě potřeby si do něj, byť násilím, zjednat přístup. Kromě tohoto speciálního ustanovení platí i nadále obecná ustanovení opravňující požadovat prokázání totožnosti nebo vyžadovat vysvětlení.²⁶

²⁶ ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In Sbírka zákonů ČR, ročník 2008, částka 91. Dostupné na: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>> [cit. 2015-20-02]. ISSN 1211-1244

5 TECHNOLOGICKÉ POSTUPY A TRENDY OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Každý orgán, fyzická a právnická osoba, která zajišťuje ochranu civilního letectví před protiprávními činy, je povinna vybavit své pracoviště potřebným bezpečnostním zařízením nezbytným pro provádění předepsaných bezpečnostních opatření. Provozovatelé letišť, letečtí dopravci a ostatní provozovatelé bezpečnostních zařízení jsou povinni zajistit, aby veškerá bezpečnostní zařízení využívaná při zajišťování bezpečnosti civilního letectví byla kromě jiného schválena Úřadem pro civilní letectví. Tento úřad schvaluje bezpečnostní zařízení na základě předložení platných certifikací o provedených testech daného zařízení vydaných subjektem schváleným Úřadem pro civilní letectví.

5.1 Rentgeny²⁷

Rentgenování je jeden ze zásadních způsobů bezpečnostního prověřování předmětů. Spolu

s využíváním ostatní techniky a metod detekce umožňuje zjištění a vyhodnocení obsahu předmětů, což snižuje riziko při zneškodňování nástražných systémů. Rentgeny jsou základem bezpečnostní prohlídky cestujících, jejich zavazadel, poštovních zásilek a nákladních kontejnerů i osobních automobilů na letišti.

Pro účely bezpečnostní kontroly jsou v praxi používány pásové rentgeny, kde se kontrolované předměty pohybují po dopravníkovém pásu skrz tunel. Zdroj rentgenového záření a detekční část se nacházejí po stranách tunelu. Zdroj ozařuje kontrolovaný objekt v tenké rovině kolmé na pohyb dopravníkového pásu a detekční část tvoří pruh na protilehlé straně, případně pak v perspektivě. U rentgenů se zpětným rozptylem probíhá v této rovině tenký paprsek, detekční část v případě zpětné rozptýlení je tvořena plochou na straně zdroje. Skenování v podélném směru zajišťuje pohyb zavazadla po pásu. Pásové rentgeny díky skenovacím principům či dodatečných technologiím umožňují automaticky detekovat také nebezpečné látky, výbušniny a drogy.

Při bezpečnostních kontrolách letišť se používají také rentgeny na kontejnery a vozidla. Tyto přístroje mají podobný skenovací princip jako rentgeny pásové, nákladní

²⁷ ŠČUREK, Radomír a Pavel ŠVEC. *Ochrana letišť před protiprávními činy*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 135 s. Svět křidel. ISBN 978-807-3850-715.

kontejner, automobil je skenován plynulou rychlostí. Dále může být na letištích využito také rentgenů na osoby, kde je zdroj rentgenového záření s detekční částí ve společné skříni, a kontrolovaná osoba se k této skenovací jednotce postaví nejprve čelem a pak zády. V praxi jsou nejčastěji využívány pyrotechnické rentgeny. Jejich principem je využití schopností pronikání rentgenových paprsků i přes neprůhledné materiály, a proto jsou používány ke kontrole zavazadel a podezřelých předmětů bez jejich otevření. Rentgenové záření je pohlcováno prohlíženým předmětem v závislosti na charakteru látky, ze které je vyroben. Rentgenové záření je více pohlcováno látkami s větším atomovým číslem, například materiály obsahující kovy ho pohlcují více, a proto se jeví na stínítku rentgenového zařízení jako tmavší. V rentgenových zařízeních dochází k převodu neviditelného záření na viditelné na stínítku nebo pomocí elektronických prvků. Na monitoru se pak různé materiály liší svými barvami pro lepší rozeznání jednotlivých předmětů.

Při běžném výkonu služby se využívají všechny technické možnosti rentgenových přístrojů, jako je regulace intenzity záření, rozlišování organických a anorganických materiálů, zvětšování části obrazu, případně zvýrazňování, možnost rentgenování z různých směrů apod.

5.2 Detektory kovů²⁸

Bezpečnostní prohlídky obecně sestávají z použití průchozího detektoru kovů, rentgenu, ručního detektoru kovů, případně detektoru stopových částic výbušnin. Průchozí detektor kovů vydává akustický a optický signál při přítomnosti kovového předmětu větších rozměrů. To slouží především pro vyhledávání střelných a chladných zbraní. Při vyšší nastavené citlivosti lze vyhledávat i menší kovové předměty (části výbušných systémů, náboje atd.). U modernějších přístrojů pak světelné diody zároveň indikují přibližnou výši polohy detekovaného předmětu, případně i stranu či střed těla. Osoba, u které detektor při průchodu vydá signál, je požádána obsluhou, aby se pokusila dotýknout kovový předmět nalézt, vyndat a položit do košíku na pás rentgenu, přičemž je ještě fyzicky zkontrolována pracovníkem bezpečnostní kontroly.

²⁸ MGR. ING. RADOMÍR ŠČUREK, PH.D. *Vybrané technické prostředky detekce a pyrotechnická ochrana na letištích* [online]. VŠB TU Ostrava FBI, Oddělení bezpečnosti osob a majetku KBM, 2008. Dostupné z: <https://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/content/sys-cs/resource/PDF/letiste.pdf>

Na letištích se pro bezpečnostní kontrolu nejčastěji používají detektory s vyváženou indukčností. Zde elektronika napájí budící cívku, kolem které vzniká střídavé magnetické pole. Druhá cívka, snímací, umístěná v tomto poli je nastavena a elektronicky vyvážena tak, aby na výstupu vyhodnocovacích obvodů bylo bez přítomnosti kovu nulové napětí. Libovolný kovový předmět způsobí rozvážení a příslušnou odezvu k upozornění obsluhy na jeho přítomnost.

Nejznámějším využitím průchozích detektorů kovů je detekce zbraní. Při ní se citlivost přístroje kalibruje tak, aby detekoval adekvátní požadované množství kovu. Nastavovat vyšší citlivost není technický problém, ale detektor pak ztrácí efektivnost, neboť počet falešných poplachů je vysoký a obsluha následně v tento přístroj ztrácí důvěru, jelikož jsou vyvolávány různými kovovými součástmi oděvů prohlížených osob.

Doplňkem průchozího rámu jsou ruční detektory. Slouží pro přesné dohledání polohy kovové položky na těle osoby v případě pozitivní detekce průchozím detektorem. Kontrola se provádí skenováním po povrchu celého těla v těsné vzdálenosti. V posledních letech se však upouští od používání ručních detektorů, převážně kvůli rozšíření nekovových materiálů.

Princip obou typů detektorů je shodný. Oba využívají vlastního magnetického pole. Jejich základem jsou cívky schopné vytvářet v prostoru kontroly časově proměnné magnetické pole a snímat jej v kontrolovaném prostoru, jelikož se mění v případě přítomnosti kovů. Detektory registrují nejen feromagnetické kovy (ocel), ale i nemagnetické kovy (hliník, zlato), a jsou schopny registrovat i tvrdá feromagnetika (trvalé magnety). Největší výzvou při používání těchto detektorů je jejich správná kalibrace. Pokud je citlivost příliš nízká, pak je zde riziko nemožnosti identifikace nebezpečného předmětu. Jak je patrné již z názvu, zásadní nevýhodou těchto přístrojů je nemožnost detekovat nekovové materiály. Zobrazování nekovových předmětů u osob umožňují například rentgeny na osoby a milivize.

5.3 Tělové scannery

Jak již bylo zmíněno, klasické rámové detektory nemohou vidět pod oblečení a nemají tak šanci odhalit, zda cestující nese na těle přilepený sáček s drogami, hořlavou kapalinou nebo výbušninou. Řešením je využití tzv. tělových scannerů. Po incidentu z 25. prosince 2009, kdy došlo k pronesení chemické látky a jejímu zneužití na palubě letadla Northwest 253 Amsterdam-Detroit, výrazně vzrostla poptávka po těchto zařízeních. Zatímco např. letiště v Amsterdamu nebo Manchesteru přistoupila velmi

rychle k jejich instalaci s poukazem právě na případ letu NW253, jiní provozovatelé letišť je nezavedli. Na těchto letištích si pak každý cestující může vybrat, zda chce projít standardní fyzickou prohlídkou či právě tělovým scannerem. Společné požadavky EU jejich používání nenařizují.

Ačkoliv je tato technologie v médiích označována jako rentgenování, její princip je trochu odlišný. Detekováno je nikoliv průchozí záření jako u klasických rentgenů, ale slabé rentgenové záření, které se od povrchu těla odrazí. Nejde zde o prozařování těla, ale pouze oblečení. Rentgen vytváří dvourozměrný obraz. Dávky záření, které cestující obdrží, jsou zanedbatelné (odpovídají množství záření, které cestující vstřebá v letadle za dvě minuty letu).

I když zdravotní rizika u tohoto zařízení výrobci vylučují, je tu minimálně ještě jedno kontroverzní hledisko, a to je ochrana soukromí. Výrobci i provozovatelé letišť však cestující uklidňují. Shodně tvrdí, že obrazové výstupy budou mít rozostřený obličej, systém automaticky vymaže vlasy, obočí a řasy, a nebude možné obrazový výstup tisknout. Pro ochranu soukromí by uspořádání pracoviště mělo znemožnit kontakt obsluhy detektoru s kontrolovanou osobou. Operátor zařízení tak s danou osobou nemá vizuální kontakt a stejně tak je zachována obsluha dle pohlaví – muži kontrolují pouze muže a ženy pak opět jen ženy.

Na letištích mohou být k bezpečnostní kontrole použity přístroje k detekci malých kovových předmětů ukrytých v tělních dutinách. Detektor BOSS (Body Orifice Security Scanner) je systém pro skenování rychlým, neinvazivním, spolehlivým, levným a jednoduchým způsobem. Detekuje britvy, čepele, náboje, klíče, jehly, kovové trubičky, vřetena a nežádoucí schránky na kovové předměty. BOSS je efektivní preventivní prostředek pro bezpečnější a snadnější provádění nepříjemného úkolu spočívajícího v prohlížení tělesných dutin, nohou, lýtek a chodidel. Magnetická pole o nízké intenzitě nepředstavují žádné riziko pro osoby s kardiostimulátory nebo těhotné ženy.²⁹

Milivize umožňuje detekovat u osob i pod několika vrstvami oděvu ukryté zbraně kovové i nekovové, výbušniny, drogy a různý kontraband, a to na základě dvousměrného snímání. Toto snímání funguje na principu milimetrového elektromagnetického záření vysílaného dvěma rotujícími anténami kolem těla. Odražené vlny pak vytváří odpovídající 3D obrazu na monitoru. Předměty ukryté pod

²⁹ *Body Orifice Scanner* [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://bodyorificescanner.com/welcome/b-o-s-s-specifications/>

oděvem absorbují nebo odráží toto záření, a tak je může obsluha na monitoru detekovat jako tmavší oblasti odpovídajících obrysů, podobně jako na rentgenovém obrazu. Jedná se o pasivní detekční metodu.

Jelikož milivize snímá odražené záření nejen lidského těla, bude výsledný kontrast závislý i na teplotě okolí. Dále bude záviset na vlastnostech hledaného předmětu (schopnost propouštět a schopnost odrážet milimetrové vlny) a na vlastnostech oděvu, pod nímž jsou sledované předměty ukryty.

Pro bezpečnostní prohlídku osob je nevhodnější provedení milivize jako „brány“, kde se před kamerovou částí kontrolovaná osoba zastaví, pořídí se její obraz zepředu. Potom se podobně jako u personálního rentgenu otočí pro zobrazení zezadu. Je ale i možné provedení milivize jako pozorovací a monitorovací kamery umístěné na pohyblivé hlavici pro kontrolu osob pohybujících se v prostorách letiště. Toto provedení se může použít i pro osobní prohlídku plynule za sebou jdoucích osob. Spolehlivost prohlídky pak bude ale nižší. Energie vyzařovaná při použití milimetrových vln se přibližně rovná úrovni záření mobilního telefonu při volání.³⁰

5.4 Detektory výbušnin³¹

Vyhledávání výbušnin u osob nemůže plně vyřešit pouze milivize či osobní rentgeny. U omezeného počtu kontrolovaných osob je sice možný pracný ruční odběr stopových částic nasáváním okolních par nebo otěrem oblečení a pokožky kontrolované osoby, není to ale vhodná metoda pro kontrolu všech osob. Pro tento účel jsou vhodné průchozí kabinkové detektory stopových částic s automatickým odběrem vzorků. V nich jsou kontrolované osoby buďto vystaveny jednorázovému proudu vzduchu nebo je využíváno přirozeného proudění par kolem lidského těla směrem vzhůru, což je ihned analyzováno.

Do této kategorie patří tak zvaný „analytický čichač“, který svým vzhledem připomíná běžný bezpečnostní rám, ale kontrolovaná osoba se v něm musí na několik vteřin zastavit. Lehce ji ovane vzduch, který s sebou strhne nepatrné částičky z oděvu a rukou, a zanes je do analytického zařízení. Následně dochází k automatickému

³⁰ ŠČUREK, Radomír a Pavel ŠVEC. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 135 s. Svět křidel. ISBN 978-807-3850-715.

³¹ MGR. ING. RADOMÍR ŠČUREK, PH.D. *Vybrané technické prostředky detekce a pyrotechnická ochrana na letišti* [online]. VŠB TU Ostrava FBI, Oddělení bezpečnosti osob a majetku KBM, 2008. Dostupné z: <https://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/letiste.pdf>

porovnání takto odebraných vzorků se vzorky uloženými v elektronické databázi. Zařízení je schopno detekovat výbušné látky, narkotika či jiné zakázané látky. Kabinkové detektory výbušnin s automatickým odběrem stopových částic zaregistrují u osob výbušniny s vysokou tenzí par (např. TNT) či značkovače u nověji vyrobených plastických výbušnin obsahujících pentrit nebo hexogen. Zřídka však detekují neoznačené plastické výbušniny a také opět nedetekují, stejně jako detektory stopových částic při kontrole stěrem, výbušniny dostatečně izolované od okolí vhodným obalem. Plastické výbušniny vyrobené ilegálně totiž neobsahují povinné „aromatické“ látky, jejichž přidávání je povinné od roku 1998, a je tedy možné je rozpoznat až při teplotách nad padesát stupňů Celsia. Výbušnina je však velmi nebezpečná položka, která se nesmí dostat na palubu letadla, a to ani v poměrně malém množství. Proto je nezbytné kabinkový detektor stopových částic u kontroly osob doplnit ještě jiným fyzikálním principem, který detekuje výbušniny.

Jedná se například o nukleární kvadrupólovou rezonanci NQR (je to nedestruktivní radiofrekvenční metoda založená na detekci charakteristické odezvy pevných látek vystavených krátkému intenzivnímu elektromagnetickému poli bez užití intenzivního statického magnetického pole). Pomocí této metody se zjišťuje zastoupení některých atomových jader nacházejících se v daných chemických vazbách výbušnin, a to bez ohledu na jejich rozložení v prostoru. Při detekci výbušnin se vyhledávají například jádra dusíku, která jsou obsažena

v chemických vazbách f pentritu, hexogenu nebo TNT. Dále by se určitě měla nukleární kvadrupólová rezonance využívat v pásovém tunelovém provedení pro prohlídku zavazadel, určených do nákladových prostorů letadla. Předností této metody je automatická a poměrně spolehlivá detekce daného sortimentu výbušnin bez ohledu na jejich tvar (včetně tenkých pláštíků), pozměněnou hustotu nebo průměrné protonové číslo. Velký počet obalů, které jinak mohou izolovat výbušninu před detektory stopových částic, tak nebude stínit výbušninu před detekcí kvadrupólovou rezonancí. Měla by proto být nezbytnou součástí spolehlivé přístrojové sestavy bezpečnostní prohlídky příručních zavazadel. Jako většina popsaných metod však také není metodou postačující. Proto musejí zůstat důležitým prostředkem při vyhledávání výbušnin u osob a příručních zavazadel detektory stopových částic s ručním odběrem vzorků. Měly by se však používat až pro vyšší stupně prohlídky, to znamená pro důkladnější kontroly vytipovaných podezřelých osob, a to především z důvodu časové

náročnosti. Některé země a letecké společnosti, například Izrael, však kontrolují všechna zavazadla a osoby na potenciální stopové množství těchto látek.

5.5 Systémy rozpoznávání obličeje³²

Systém rozpoznávání obličeje je počítačová aplikace pro automatickou identifikaci nebo potvrzení totožnosti osoby podle digitálního obrazu nebo video záznamu. Jednou možností je porovnání vybraných rysů obličeje z obrazu s databází.

Některé algoritmy rozpoznávání obličeje identifikují tvář podle orientačních bodů nebo rysů na zobrazeném obličeji dotyčného. Takto například algoritmus analyzuje přibližnou pozici, velikost a/ nebo tvar očí, nosu, lícních kostí a čelisti. Tyto informace jsou poté použity k vyhledání shodných rysů. Další algoritmy normalizují galerii obličejů, komprimují data a uloží ta, která jsou užitečná pro rozpoznání. Zkoumaný obraz je pak porovnán s daty.

Rozpoznávající algoritmy mohou být rozděleny na 2 základní – geometrický, který porovnává rozlišovací znaky, a fotometrický, využívající statistiky, díky níž dochází k extrakci obrazu do hodnoty a následnému porovnání se šablonami k odstranění odchylky.

Nově vznikajícím trendem, slibujícím dosažení lepších přesností, je trojrozměrné rozpoznání obličeje. Tato technika využívá 3D sensory k zachycení informací o tvaru tváře. Výsledná informace je poté použita k identifikaci charakteristických rysů na povrchu tváře, jako jsou kontury očních důlků, nosu a brady.

Jednou z výhod této metody je, že není ovlivněna změnami světla jako jiné techniky. Dokáže také identifikovat tvář i při pohledu z různých úhlů. 3D data bodů na obličeji výrazně zlepšují přesnost rozpoznání tváře. 3D výzkum je umocněn vývojem sofistikovaných senzorů, které lépe zachycují 3D portrét tváře. Sensory fungují pomocí strukturovaného světla promítaného na povrchu tváře. Tucet i více senzorů může být umístěno na stejný čip CMOS - každý snímač zachytí jinou část spektra.

Začátkem roku 2015 schválila vláda finanční prostředky na implementaci zařízení pro detekci tváře na Letišti Václava Havla v Praze. Systém by měl být plně funkční v roce

³² *FACE RECOGNITION HOMEPAGE* [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.face-rec.org/>

2016. Skenery budou propojené s databází hledaných osob a budou také monitorovat osoby pohybující se prostory letiště.³³

5.6 Prostředky pro ochranu létajícího personálu během letu³⁴

Dle 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 se přijímají tato opatření:

- Zabraňuje se neoprávněným osobám, aby za letu vstoupily do kabiny posádky letadla,
- Potenciálně nebezpeční cestující se za letu podrobují odpovídajícím bezpečnostním opatřením (například přeprava deportovaných osob je od určitého stupně rizika povolena pouze s bezpečnostní eskortou).
- K zabránění protiprávním činům za letu se přijímají odpovídající bezpečnostní opatření, mezi něž patří důsledná příprava a školení posádky letadla a palubních průvodčích.
- Vyjma zbraní přepravovaných v nákladovém prostoru se na palubě letadla nesmějí přepravovat zbraně, pokud nebyly splněny podmínky ochrany vyžadované podle vnitrostátního práva a dotyčnými státy nebylo uděleno povolení.
- Bod 3 se vztahuje rovněž na bezpečnostní doprovod, pokud je ozbrojen.

Nová podoba systému ochrany letišť přinesla předpoklad výrazného zlepšení podmínek pro bezpečnost letecké dopravy. Koncem roku 2009 se však ze strany nebezpečných cestujících objevily pokusy, jak tuto ochranu překonat a dopravit na palubu letadla výbušninu – viz výše. V národních bezpečnostních programech ochrany civilního letectví se proto mimo jiné objevila potřeba zavedení bezpečnostních doprovodů letadel, a to buď ozbrojených, nebo neozbrojených. Hlavním smyslem těchto opatření je odradit pachatele od jeho činu a v případě vzniku nestandardní situace zajistit rychlý a účinný zákrok. V USA byl po útocích 11. září 2001 realizován dobrovolný program pro piloty amerických leteckých společností. Vybraný člen posádky projde specializovaným výcvikem a po

³³ Letiště Václava Havla se zařadí po bok Heathrow či Dubaje. ČT24 [online]. 2015 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/298741-letiste-vaclava-havla-se-zaradi-po-bok-heathrow-ci-dubaje/>

³⁴ BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

jeho úspěšném zakončení je zařazen na pozici „Federal Flight Deck Officer“. Díky tomu je pozice jednoho z pilotů vykonávána osobou vyzbrojenou střelnou zbraní.

Tento program má celou řadu jak příznivců, tak i odpůrců nejen mezi odborníky, ale i samotnými piloty. Někteří odborníci varují před zneužitím střelných zbraní na palubě. Teroristé mohou disponovat informacemi o výskytu ozbrojených osob na palubě a v důsledku tak můžeme hovořit o riziku zneužití zbraně nepovolanou osobou. Některé evropské státy jsou ochotny ozbrojené policejní doprovody tolerovat, určité země je však rozhodně odmítají. V letadlech českých dopravců mohou jako ozbrojený doprovod sloužit pouze policisté. Policie ČR má Oddělení doprovodu letadel, který bylo založeno v roce 2004, a jejichž úkolem je chránit letouny hlavně na linkách do rizikových destinací. České aerolinie využívají přítomnosti těchto policistů na letech do Izraele a do USA. Na požádání však mohou dohodnout policejní doprovody i do jiných zemí.

Takoví specialisté dnes standardně působí i v amerických, německých, australských či kanadských letadlech. Izrael a jeho národní aerolinie El Al takovéto strážce používá na všech svých letech a to již od 70. let 20. století. V USA musí být tyto policisté ozbrojeni, vycvičeni a kvalifikováni pro ochranu cestujících, posádky a letounu. Washington navíc žádá od aerolinií ostatních zemí, aby takový doprovod na vybrané linky také nasazovaly.

Dle nařízení č. 300/2008 si každý členský stát ponechává pravomoc rozhodovat o nasazení členů bezpečnostního doprovodu v letadlech registrovaných v daném členském státě na letech dopravců, jimž vydal licenci. Rovněž si ponechává právo zajišťovat v souladu s odstavcem 4.7.7 přílohy 17 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví a v rámci ustanovení této úmluvy, aby se v případě těchto členů jednalo o státní zaměstnance, kteří byli speciálně vybráni a vyškoleni s ohledem na požadované aspekty bezpečnosti na palubě letadla. Členem bezpečnostního doprovodu se rozumí: *„Osoba schválená orgánem státní správy Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku, která má být nasazena v letadle za účelem ochrany tohoto letadla a cestujících na palubě proti protiprávnímu činu. Za tuto osobu se nepovažují osoby, jako jsou osobní tělesní strážci, kteří v letadle poskytují výhradní osobní ochranu konkrétnímu jedinci nebo skupině osob.“*³⁵

³⁵ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. L 17: BEZPEČNOST: OCHRANA MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY [online]. 2011. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/36F562DD-CF88-45B0-8971-F0178B6E9C2F/0/L17_cely.pdf

Členové bezpečnostního doprovodu jsou vycvičeni zabránit případnému teroristickému útoku či únosu letadla. Spolupráce s těmito bezpečnostními pracovníky (používá se označení „*sky* nebo *air marshals*“) je součástí výcviku palubních průvodčích. Postupy posádek letadel mohou být u leteckých společností zcela odlišné. Detailní informace pak pochopitelně nejsou zveřejňovány.

Zlepšování bezpečnosti na letištích vede teroristy k hledání jiných postupů k likvidaci letících dopravních letadel. Jedním z nich je například použití střely země-vzduch, kterou je možné za určitých podmínek zasáhnout startující nebo přistávající letadlo. Tuto skutečnost potvrzuje případ, kdy dne 28. listopadu roku 2002 vzlétlo z keňské Mombasy letadlo společnosti Arkia Airlines, v kterém se do Tel Avivu vraceli izraelští turisté. Po přistání jim posádka sdělila, že stroj byl krátce po startu napaden dvěma raketami. Kapitán letadla po přistání vypověděl, že kouřové chvosty raket zahlédl v okamžiku, kdy stroj dosáhl výšky 130 metrů. K útoku se později přihlásili islamisté ze sítě Al-Kajda. Mnozí letečtí experti se domnívají, že letoun typu Boeing 757 tehdy ochránil protiraketový systém, který používají letadla izraelských národních aerolinií El Al. Jde o aplikaci známého zařízení používaného ve vojenských letounech, které je schopno vypuštěné rakety identifikovat a přesměrovat. Systém v okamžiku, kdy zaregistruje blížící se raketu, začne vypouštět orientovaný proud horkého vzduchu, který nalétávající střelu donutí zaměřit se na nový cíl a odvrátí tak útok proti samotnému letadlu. Popsaný útok raketou na letadlo nebyl jediný. V roce 2004 zasáhla raketa odpálená iráckými povstalci jeden z motorů amerického nákladního Airbusu A300 po jeho startu z letiště v Bagdádu. Pilotům se však podařilo s letounem v pořádku přistát zpět v Bagdádu. V listopadu 2005 zatkl nizozemské úřady devatenáctiletého muslima Samira Azúze, který chtěl sestřelit raketou SA-7 některý ze strojů izraelských aerolinií v blízkosti amsterodamského letiště Schiphol.

5.7 Kontrola kabinových zavazadel

Kabinovým zavazadlem se rozumí zavazadlo, které je přepravováno společně s cestujícím

v kabině letadla. Zavazadla typu kabát, šála, přikrývka, dámská kabelka jako doplněk oděvu, malý fotoaparát apod., nepodléhají vážení a každý cestující si je přepravuje sám a také si za ně ručí. Veškerá tato zavazadla se však musí vejít do prostoru nad hlavami cestujících. Podstatou kabinového zavazadla je, že si v něm cestující může

přepravovat předměty, které chce mít po dobu letu při sobě. Na druhou stranu existuje celá řada předmětů, které v kabinovém zavazadle dle platných mezinárodních předpisů není možné přepravovat.

Cestující nesmí u sebe mít zbraně, střelivo, nože, nůžky, pilníky, hračky odpovídající skutečným útočným zbráním (například i stříkací pistole na vodu) a všechny další předměty bodné a sečné povahy. Je potřeba upozornit, že do kategorie předmětů vyloučených z přepravy však mohou být i deštníky s dlouhým hrotem, pálky, ale také například náhradní struny k hudebnímu nástroji. Tyto předměty budou v bodě bezpečnostní kontroly vyloučeny z přepravy – cestující s nimi nesmí pokračovat do vyhrazeného prostoru letiště a na palubu letadla. Pokud si takové předměty přeje cestující ponechat, musí tyto předměty nechat odbavit jako další zapsané zavazadlo, kde se však vystavuje riziku překročení množstevního nebo váhového limitu.

Látky nebezpečné povahy (výbušniny a střelivo, hořlaviny, žíraviny, stlačené plyny, jedy nebo toxické a infekční materiály, okysličující látky, radioaktivní materiál, magnetický materiál a ostatní nebezpečné zboží) lze přepravovat pouze jako zboží na letecký nákladní list za zvláštních přepravních podmínek.

Jak již bylo zmíněno dříve, Evropská komise zavedla v roce 2006 pravidla, kde omezuje množství tekutin vnášené na palubu letadla. Tato pravidla se týkají všech letů, které mají svůj počátek v jakékoliv zemi Evropské unie. Ostatní země pak mají své vlastní předpisy. Například v Izraeli se nehledí na velikost balení přepravovaného, ale pouze na samotné množství tekutiny. Veškerá tato opatření se však týkají pouze tekutin, které si cestující s sebou přinesl k bodu bezpečnostní kontroly. Tato omezení se tudíž nevztahují na tekutiny, které byly zakoupeny za bodem bezpečnostní kontroly, za pasovou kontrolu či na palubě letadla. Pro možnost přenesení takto zakoupené tekutiny na další lety, jsou tyto tekutiny zabaleny do předepsaného průhledného igelitového obalu, který je následně s účtenkou zapečetěn.

Konkrétní pravidla:

- Je povoleno mít malé množství tekutin v příručním zavazadle nebo přímo u sebe.
- Tyto tekutiny musí být v jednotlivých obalech, z nichž každý může mít maximální objem 100 ml.
- Tyto obaly musí být v jednom průhledném uzavíratelném plastovém sáčku s kapacitou ne větší než 1 litr.

- Jedna osoba smí převážet pouze jeden sáček.

K usnadnění provádění bezpečnostní kontroly tekutin je každý cestující povinen předložit pracovníkům bezpečnostní kontroly všechny vnášené tekutiny k provedení detekční kontroly (vyndat je ze zavazadla), odložit svrchní část oděvu (bundu, kabát či sako), která bude podrobena detekční kontrole samostatně, zatímco bude procházet přes detektor kovu; dále všechny části oděvu obsahující kovové části a veškerý (i nekovový) obsah kapes. V mnoha případech je také požadováno sundání obuvi, která je buď zkontrolována na samostatném scanneru, nebo dána na dopravníkový pás rentgenu. Je také nutné vyndat ze zavazadla větší elektronické přístroje, jako jsou tablety, laptopy apod., které jsou dále podrobovány kontrole samostatně. Omezení na množství převážených kapalin budou trvat nejpozději do roku 2016, do kdy mají všechna letiště povinnost vybavení se detektorem kapalných výbušnin.

Tekutinami pro účely této kontroly se rozumí:

Voda a ostatní nápoje, polévky, sirupy, parfémy, gely (včetně vlasových a sprchových), pasty (včetně zubní), líčidla, krémy, pleťové vody a oleje, spreje (zde je dobré dát si pozor, zda tento sprej ačkoliv v nádobě menší nebo rovno 100ml není rovněž hořlavý), obsahy nádob se zvýšeným tlakem, včetně holicí pěny, jiné pěny a deodoranty, směsi látek kapalných s pevnými, všechny ostatní věci podobné konzistence.

Veškerá tato pravidla se týkají pouze kabinových zavazadel. Množství tekutin převážené v zapsaném zavazadle není nijak limitováno. Na palubu letadla je samozřejmě možné přepravovat pouze předměty, které jsou na palubě nezbytné. Týká se to například kojenecké stravy pro dítě, inzulínu pro diabetika, francouzských holí či berlí pro zraněného člověka apod. Tyto předměty jsou pak následně kontrolovány separátně, např. ochutnávkou, v případě léků je nutné lékařské potvrzení o nezbytnosti přítomnosti na palubě letadla.

5.8 Kontrola zapsaných zavazadel³⁶

Zapsaná zavazadla jsou taková zavazadla, která cestující odevzdá při odbavení k přepravě dopravci a jsou určena k přepravě v nákladovém prostoru letadla. K přepravě jsou přijímána pouze zavazadla dobře uzavřená, nepoškozená, bez ostrých hran nebo výrazně neznečištěná. Každé musí být opatřeno vně i uvnitř jmenovkou s uvedením jména (musí souhlasit se jménem na letence) a místa bydliště.

Postup činnosti se zapsaným zavazadlem v režimu odbavení:

- Na odbavovací přepážce je na zavazadlo po zvážení připevněna zavazadlový štítek, jehož část je odtržena a jako doklad nalepena na palubní vstupenku, případně cestovní pas. Údaje o zavazadle a podávajícím cestujícím jsou v rámci odbavení současně zapsány do systému DCS (Departure Control System). Na některých letištích může také zaveden tzv. „Bag Manager“ systém pro sledování a odbavení zavazadel. Umožňuje nejen správné odbavení zavazadel, ale i jejich sledování po celou dobu dopravy do cílové stanice. Tento systém lze pak spojit se systémem detekce a rozdělování nebezpečných zavazadel EDS (Electronic Detection System).
- Prostřednictvím rentgenu pak probíhá bezpečnostní kontrola zavazadla. Na letištích s větším provozem je zavedena tříúrovňová rentgenová kontrola. Jednotlivé úrovně jsou charakterizovány vždy vyšší citlivostí používaných rentgenových zařízení. Rentgeny první úrovně poskytují dvourozměrné zobrazení černobílou nebo barevnou technikou. Pokud není při této kontrole indikován v zavazadle nebezpečný předmět, je zavazadlo přímo přesunuto k naložení do letadla. V praxi tento výsledek představuje přibližně 80% zavazadel. Při podezření třeba jen na náznak nebezpečného předmětu je zavazadlo přesunuto k citlivějšímu rentgenu druhé úrovně s trojrozměrným barevným zobrazením. Nejvyšší třetí úroveň rentgenové kontroly (pro niž zůstává asi 1% zavazadel) pouze upřesňuje charakter nebezpečného předmětu. Pokud je při této kontrole identifikován nebezpečný předmět, je zavazadlo vyseparováno a provádí se úplná fyzická kontrola obsahu zavazadla a zavazadla samotného v

³⁶ DOC. MGR. ING. BC. RADOMÍR ŠČUREK, PH.D. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letištích* [online]. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava: Fakulta bezpečnostního inženýrství, 2009. Dostupné z: https://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf

případě podezřelé konstrukce za přítomnosti majitele, případně policie ČR. Pro kontrolu se používají vysoce kapacitní a kontinuálně pracující velmi výkonné rentgenové detekční systémy s vysokým průnikem a rozlišením.

- Zkontrolované zavazadlo s nezávadným obsahem postupuje do zavazadlové haly (třídírny), kde je zařazeno podle destinace a pak se ukládá na přepravní vozíky či do přepravních kontejnerů. O způsobu naložení a umístění zavazadla v letadle jsou vedeny další záznamy v palubní dokumentaci.
- Na odbavovací ploše (rampě) jsou zavazadla nakládána do letadla a kontrolována systémem poskytujícím informace o naložení.
- Pro automatizovanou kontrolu zavazadel pohybujících se po pásu na přítomnost částic výbušnin se používá pásový tunelový detektor povrchových stopových částic pracující na principu optické analýzy hoření, což je vybuzené skenovacím laserovým paprskem. Laserový paprsek skenuje povrch kontrolovaného zavazadla a pro detekci stačí ohřát pouze povrchové mikročástice. Ty, pokud jsou hořlavé, shoří. Optické senzory pak registrují konkrétní světelné záblesky. U mikročástic výbušnin je při dané intenzitě záblesku jeho trvání podstatně kratší než u ostatních hořlavých mikročástic. Tato metoda je také vhodná i pro detekci částíček plastických výbušnin zůstávajících na povrchu kontrolovaného zavazadla, je plně automatizovaná a nedochází ke ztrátám mikročástic cestou do vlastní analyzační části přístroje tak, jak je tomu u ostatních detektorů stopových částic.

6 ŘÍZENÍ MIMOŘÁDNÝCH SITUACÍ PROTIPRÁVNÍHO CHARAKTERU V CIVILNÍM LETECTVÍ

Problematika zvládnání mimořádných a krizových situací v civilním letectví je dosud v mezinárodních bezpečnostních normách, jako je Příloha 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, Dokument 30 ECAC a v legislativě EU řešena minimálně. V Příloze 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví jsou tak zakotveny pouze základní principy informování o protiprávním činu, spolupráce subjektů poskytujících letové provozní služby (řízení letového provozu) či základní zásady řešení protiprávních činů. Další unifikace již spočívá pouze v tom, že se členské státy vyzývají, aby si „maximálně pomáhaly a spolupracovaly“. Na rozhodnutí příslušných národních autorit je pak ponechána definice konkrétních postupů pro řešení protiprávních činů.³⁷

Důvodem, který standardizaci rovněž omezuje, a který je také uveden v Bezpečnostním manuálu ICAO, je fakt, že ve světě jsou stále velké rozdíly v národních právních úpravách a organizační struktuře bezpečnostních složek a státy tak mohou základní principy definované v Příloze 17 naplnit značně odlišnými způsoby.

6.1 Základní principy řízení mimořádných situací³⁸

6.1.1 Rozdělení odpovědnosti a obecné principy

ICAO ve svém Bezpečnostním manuálu především doporučuje, aby si každý členský stát ve své národní legislativě určil jeden subjekt (organizaci, úřad), který bude primárně zodpovědný za řízení opatření pro případ protiprávního činu v civilním letectví. Tento subjekt by měl koordinovat veškerá přijímaná opatření s úřadem odpovědným za bezpečnost civilního letectví, provozovatelem letiště, dotyčnou leteckou společností a dalšími subjekty na letišti nebo mimo letiště. Pokud jsou za řízení opatření pro případ protiprávních činů na zemi a ve vzduchu odpovědné odlišné státní orgány, je nezbytné, aby mezi těmito subjekty byl formou dohody dopředu nastaven systém rozdělení odpovědnosti, aby nedocházelo při přechodu pravomocí od jednoho subjektu k druhému ke zmatkům.

³⁷ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. L 17: BEZPEČNOST: OCHRANA MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY [online]. 2011. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/36F562DD-CF88-45B0-8971-F0178B6E9C2F/0/L17_cely.pdf

³⁸ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security manual for safeguarding civil aviation against act of unlawful interference – 9th Edition – (Doc8973 – Restricted). Montreal: ICAO, 2014

Každý stát by měl mít připravené nouzové postupy a opatření, které by měly zahrnovat způsoby identifikace krizového stavu, plánování odezvy na krizi a samozřejmě i samotného řešení mimořádné situace. Za tímto účelem by měl mít zpracovány flexibilní pohotovostní plány pro každý typ mimořádné situace a tyto plány by měly být vyhotoveny i na lokální úrovni každého z letišť v souladu se základními principy nastavenými v rámci Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Bezpečnostní manuál přitom rozlišuje mezi pohotovostními plány (emergency plans) a krizovými plány (contingency plans). Zatímco pohotovostní plány jsou primárně zaměřeny na způsob reakce na vzniklou mimořádnou situaci a způsob minimalizace negativních následků vzniklé události, krizové plány jsou zaměřeny spíše na prevenci a zaměřují se na definici stupňů rizika, jejich vyhodnocování a adekvátními bezpečnostními opatřeními přijímanými v reakci na tato hodnocení.

Pokud je unesené letadlo na zemi na letišti, neměly by odpovědné orgány přistupovat k žádným akcím bez přihlédnutí k vůli kapitána daného letadla a příslušných úřadů státu, jehož letecká společnost dané letadlo provozuje (pokud je možné vyjádření těchto subjektů získat), s přihlédnutím ke všem relevantním okolnostem případu a názoru provozovatele letadla. Prioritou při přijímání jakýchkoli opatření ovšem musí být bezpečnost cestujících a posádky na palubě letadla.

Při úvahách o možných opatřeních je klíčovým faktorem skutečnost, že nejbezpečnější místo pro unesené letadlo je na zemi. Proto by měla být přijata veškerá možná opatření, aby se ho podařilo udržet na zemi až do úspěšného vyřešení incidentu. Tohoto cíle je možné dosáhnout například prodlužováním vyjednávání tím, že se odmítá nebo zpožďuje natankování letadla nebo odkazuje na problémy s řízením letového provozu. I přes tuto zásadu by se však bezpečnostní složky neměly uchýlit k poškození letadla, což by znemožnilo další let nebo pohyb po zemi (například poškození podvozku), neboť takové akce by mohly být nebezpečné pro letadlo a pro lidi na palubě.

Plány pro řešení protiprávních činů v civilním letectví by měly být postaveny na následujících základních zásadách:

- nejbezpečnější místo pro letadlo, které se stalo předmětem protiprávního činu je na zemi (s přihlédnutím k tomuto faktoru by národní krizové plány měly být úzce provázány s letištními pohotovostními plány);

- prioritou pro veškerá opatření bezpečnostních složek je dosáhnout propuštění cestujících a posádky, což je důležitější než jiné faktory, jakými jsou například zájem na zadržení a potrestání pachatelů nebo ochrana majetku;
- je nezbytné, aby v každém státě byl nastaven takový systém, který umožní, aby pachatelé byli konfrontováni s dobře organizovanou a efektivní odezvou bezpečnostních složek, aby se zabránilo vzniku škod nebo zranění případně, aby se tyto škodlivé následky minimalizovaly;
- dokud není příslušným úřadům s rozhodovací pravomocí jasné, že všechny ostatní možnosti byly vyčerpány a vyjednáváním není možno dosáhnout dalšího pokroku, musí být vyjednávání vždy upřednostňováno před silovým řešením;
- vyjednávání by mělo být prováděno vyškolenými a vycvičenými osobami s velkou zkušeností - tyto charakteristiky zaručují větší pravděpodobnost úspěchu;
- obecně by se do přímého vyjednávání neměly zapojovat osoby, které jsou oprávněny činit přímá rozhodnutí, a tyto osoby by rovněž neměly být přímo dostupné v operačním středisku nebo řídicím štábu na letišti;
- musí být nastaveny postupy a vybavení pro zabezpečenou komunikaci mezi letadlem a vyjednávači;
- letadlo by mělo být, pokud je to prakticky možné, zaparkováno na odlehlém místě tak, aby se minimalizovaly negativní dopady protiprávního činu na běžný provoz na letišti.

6.2 Předávání a vyhodnocování informací o protiprávním činu³⁹

6.2.1 Reakce na protiprávní čin

V případě vzniku protiprávního činu v civilním letectví musí každý smluvní stát ICAO, který je odpovědný za poskytování provozních letových služeb, sbírat a shromažďovat všechny nezbytné informace o ohroženém letu a předávat tyto informace všem dalším státům, které mohou tomuto letadlu poskytovat provozní letové služby. Rovněž musí být informovány složky na letišti známého nebo předpokládaného přistání, aby na těchto místech mohla být včas přijata příslušná bezpečnostní opatření, informace o protiprávním činu musí být také předána místnímu úřadu odpovědnému za bezpečnost, dotčeným poskytovatelům provozních letových služeb, příslušným

³⁹ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security manual for safeguarding civil aviation against act of unlawful interference – 9th Edition – (Doc8973 – Restricted). Montreal: ICAO, 2014

provozovatelům letišť, provozovateli letecké dopravy a dalším dotčeným subjektům, a to co nejdříve je to možné.

Rychlý a systematický sběr a další předávání informací týkajících se letadla, které se stalo objektem nezákonného zmocnění, vyžaduje úzkou spolupráci mezi bezpečnostními složkami a dotčenými pracovišti letových provozních služeb ve státech, přes jejichž vzdušný prostor letadlo letí nebo může letět. Zvláště důležitá je komunikace mezi řídicím bezpečnostním pracovníkem a příslušným pracovištěm letových provozních služeb v místě, kde došlo ke zjištění činu. Cílem tohoto opatření je především zajistit, aby se informace v průběhu geneze protiprávního činu shromažďovaly a distribuovaly postupně a na všech dotčených místech tak mohla být příslušnými složkami neprodleně přijímána adekvátní opatření.

Prvotní informace by měla být odeslána všem bezpečnostním složkám a řízením letového provozu v celé oblasti, která může být činem dotčena. Na druhé straně by nemělo dojít ke zbytečně široké distribuci. Pozornost je třeba věnovat směru letu, doletu letadla, blízkosti státních hranic jiných států nebo jiných letových oblastí a potřebě poskytnout jakékoli předchozí varování. Takovou informaci je vhodné poskytnout nejpozději do jedné, maximálně dvou hodin od vzniku mimořádné situace. Minimálně by však měly být informovány všechny přilehlé státy nebo státy, které leží v předpokládané ose letu letadla. Je žádoucí, aby veškeré bezpečnostní složky a stanoviště řízení letového provozu postupovaly v průběhu letu ve vzájemné shodě.

Stát, ve kterém letadlo přistálo, musí poskytnout informaci o události státu registrace letadla a státu provozovatele, a to co nejrychlejší cestou. Součástí výměny Informací by mělo být také potvrzení přijetí zprávy, aby byl odesílatel informován, že příjemce zprávu skutečně obdržel.

Pokud je ze všech okolností zřejmé, že bezpečnostní opatření mohou být zrušena, měl by příslušný úřad odpovědný za bezpečnost civilního letectví tuto informaci předat dotčeným státům, letišťům a provozovatelům letecké dopravy.

K nejdůležitějším informacím, které by postupně měly být předány příslušným úřadům, patří především:

- známá nebo předpokládaná trasa letu;
- známá nebo předpokládaná destinace a předpokládaný čas přiletu;

- doplňková data z letového plánu, jako jsou výdrž paliva (pokud možno v hodinách a minutách) nebo počet osob na palubě, a to jak cestujících, tak i posádky;
- složení letové posádky a její znalosti a zkušenosti s předpokládanou trasou letu;
- přítomnost bezpečnostního doprovodu na palubě;
- dostupnost navigačních map a ostatní pomocné dokumentace na palubě letadla;
- předpokládanou „výdrž“ letové posádky vzhledem k letovému času již strávenému na palubě.

K dalším důležitým informacím patří především:

- počet a jména cestujících a pachatelů;
- počet a zdravotní stav případných zraněných osob na palubě;
- počet, typ a jakákoli další informace o zbraních, výbušninách a dalším zápalném materiálu nebo zařízeních, které mají nebo mohou mít pachatelé k dispozici;
- fyzický stav letové posádky a případných bezpečnostních doprovodů přítomných na palubě.

Nejefektivnějším způsobem pro přenos výše uvedených informací je ten, že pracoviště provozních letových služeb si předávají informace týkající se letového provozu a služby pátrání a záchrany a současně si bezpečnostní složky v každém z dotčených států vyměňují další relevantní informace mezi sebou.

Každý členský stát, v němž letadlo, které se stalo objektem protiprávního činu, přistálo, musí co nejdříve informovat stát registrace letadla a stát provozovatele letadla a stejně tak předat další relevantní informace:

- státu registrace letadla a státu provozovatele letadla;
- každému státu, jehož občané byli zraněni nebo zemřeli;
- každému státu, jehož občané byli zadrženi jako rukojmí;
- každému státu, jehož občané jsou nebo mají být na palubě;
- Mezinárodní organizaci pro civilní letectví a dalším relevantním mezinárodním / regionálním organizacím.

Aby se informace o možné hrozbě rozeslaly okamžitě a současně byly dostatečně chráněny před zneužitím, mohou být ke komunikaci použity:

- telefon, elektronická pošta nebo AFS (aeronautical fixed Service) k hlášení jakéhokoli incidentu, který by měl nastat v následujících 12 hodinách;
- elektronická pošta nebo AFS k hlášení incidentu, který má nastat později než za 12 hodin a současně ne později než za 12 dní;
- doporučenou poštu pro hlášení incidentu, který se má stát za více než 12 dní.
- síť ICAO Aviation Security Point of Contact (AVSEC PoC).

6.2.2 Pohotovostní plánování

Od roku 2007 je součástí svazku 6 Bezpečnostního manuálu také samostatná kapitola věnovaná principům pohotovostního plánování pro oblast protiprávních činů.

Kapitola opětovně zdůrazňuje především nutnost zpracování pohotovostních a krizových plánů, a to jak na národní úrovni (především orientovány na řešení protiprávních činů ve vzduchu), tak na úrovni jednotlivých letišť (protiprávní činy na zemi).

Postupy obsažené v pohotovostních a krizových plánech by měly především zahrnovat opatření pro opakovanou bezpečnostní kontrolu cestujících, zavazadel, nákladu, pošty a zásob v návaznosti na předání informace o hrozbě, opatření přijímaná v reakci na nezákonné zmocnění se letadla nebo jeho sabotáž, opatření při vzniku protiprávního činu na letišti, hrozbu protiprávním činem, prohledání podezřelého výbušného zařízení nebo jiného potenciálního rizika na letišti nebo v letadle a plány pro další zacházení s těmito předměty.

Národní a letištní plány by měly být co nejjednodušší a snadno pochopitelné a měly by obsahovat zejména tyto části: platná pravidla pro řešení protiprávního činu, varianty řešení, opatření pro realizaci, dostupné zdroje, jasně definované odpovědnosti a rozhodovací procesy.

Součástí plánovacího procesu by mělo být také pravidelné hodnocení rizika / hrozeb. Toto hodnocení by mělo probíhat za koordinace všech zainteresovaných složek na národní úrovni.

Podobně je důležitou součástí plánovacího procesu také prověřování efektivity a správnosti nastavených postupů a procesů, které by mělo probíhat formou

pravidelných cvičení organizovaných jak na národní, tak i na lokální úrovni. Plné prověření plánů by mělo probíhat v intervalu jednou za dva roky, cvičení v menším rozsahu pak alespoň jednou ročně.

6.2.3 Shrnutí a analýza informací o protiprávním činu.

Jakmile jsou bezpečnostní opatření související s daným protiprávním činem ukončena, je úkolem úřadu odpovědného za bezpečnost civilního letectví provést analýzu a vyhodnocení události. V závislosti na charakteru a závažnosti události by si měl vyžádat také písemné zprávy od účastníků události. Každý z účastníků akce by měl sdělit svou úlohu, problémy a úspěchy, které zaznamenal, vztahy k dalším účastníkům, efektivitu komunikace a případné připomínky k potřebě doplnění krizových plánů nebo bezpečnostních programů.

Výsledky této analýzy by měly být poskytnuty všem účastníkům společně s doporučeními příslušného úřadu pro bezpečnost civilního letectví na zlepšení nebo úpravy národní politiky nebo právního rámce. Každé takové opatření by mělo být při nejbližší možné příležitosti také oznámeno ICAO.

Na základě analýzy a vyhodnocení by měla být poté příslušným úřadem odpovědným za bezpečnost civilního letectví zpracována komplexní zpráva o události, která by měla být poskytnuta všem provozovatelům letišť, bezpečnostním pracovníkům, členům bezpečnostních komisí a dalším, kteří o zprávu projeví oficiální zájem. Účelem zprávy je podělit se o zkušenosti s těmi, kteří nebyli osobně zúčastnění a mohou se tak lépe připravit na případný protiprávní čin v budoucnu.

Každý stát je povinen poskytnout organizaci ICAO zprávu o všech protiprávních činech v civilním letectví, ať již byl čin úspěšný či neúspěšný. Pro tento účel vytvořilo ICAO vzorové formuláře, ve kterých jsou uvedeny veškeré náležitosti hlášení. Poskytuje se jak předběžná správa o protiprávním činu v civilním letectví, tak i závěrečná zpráva, která by již měla pokud možno zahrnovat i výsledky vyšetřování daného činu. Předběžná zpráva by měla být zpracována a zaslána ICAO do 30 dnů od výskytu události.

Pokud je v návaznosti na daný protiprávní čin potřeba neprodleně přijmout nápravná opatření, měly by příslušné státy a ICAO poskytnout veškeré detaily o události taktéž neprodleně. Pokud je to prakticky možné, závěrečná zpráva by měla být zaslána do 60 dnů od výskytu události, a to přinejmenším státem, ve kterém událost začala a státem,

ve kterém událost skončila. Tyto státy by měly zprávu doručit státu, který převzal vyšetřování (pokud k tomu došlo), státu registrace letadla, státu provozovatele letadla, všem státům, jehož občané byli zabití, zraněni nebo zadrženi v důsledku události, a také všem státům, které poskytly relevantní informace, zařízení, experty nebo jinou pomoc pro zvládnutí události a Mezinárodní organizací pro civilní letectví.

6.3 Situace v České republice

V roce 2010 došlo k vytvoření Národního plánu pro řešení protiprávních činů, který nastavil pravidla centrálního řízení protiprávních činů a stanovil zejména policejním složkám povinnost zpracovat ve spolupráci s provozovateli letišť vlastní typové postupy pro řešení protiprávních činů a také pravidla ověřování funkčnosti těchto plánů. Kromě implementovaného Národního plánu pro řešení protiprávních činů jsou postupy dále podrobně upraveny v rámci letištních pohotovostních plánů a typových plánů policejních opatření.

6.3.1 Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví⁴⁰

V NBP jsou upraveny pouze základní principy řešení mimořádných situací v oblasti ochrany civilního letectví. Část těchto ustanovení je přitom převzata z mezinárodních předpisů, respektive z leteckého předpisu L17. Problematice řešení protiprávních činů jsou věnovány zejména části XI. a následující.

V části XI. jsou upraveny základní informační toky při ohrožení bezpečnosti civilního letectví a vyhodnocování hrozeb. Je zde zakotvena povinnost všech provozovatelů leteckých činností neprodleně oznámit skutečnosti, které mají vliv na zajištění ochrany civilního letectví, Policii ČR a ministerstvu dopravy. Zároveň jsou všechny tyto subjekty povinny provádět ve své působnosti vyhodnocování bezpečnostních hrozeb a adekvátně přijímat opatření k jejich eliminaci.

Národní bezpečnostní program rovněž stanoví provozovatelům povinnost provádět kontroly a průzkumy bezpečnostní situace s cílem zjišťovat a následně minimalizovat zjištěné bezpečnostní hrozby. NBP také v návaznosti na mezinárodní předpisy stanoví ministerstvu dopravy povinnost oznamovat protiprávní činy ICAO, a to formou předběžné a závěrečné zprávy o protiprávním činu.

⁴⁰ KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

V části XII. NBP je nastaveno opatření pro případ oznámení informace o konkrétní hrozbě pro civilní letectví na ministerstvo dopravy. Pokud by k takové situaci došlo, má ministerstvo zajistit urychlené projednání v Meziresortní komisi pro bezpečnost civilního letectví a ve spolupráci s gesčními úřady a organizacemi zajistit přijetí dodatečných bezpečnostních opatření k zajištění bezpečnosti. Pokud hrozí nebezpečí z prodlení, měla by být příslušná opatření přijímána v rámci letištního výboru pro bezpečnost nebo zástupcem provozovatele ve spolupráci s Policií ČR - což je také v praxi běžnější způsob, kterým jsou dnes taková opatření přijímána.

V části XIII. NBP jsou v návaznosti na ustanovení leteckého předpisu L17 nastavena opatření pro případ mimořádných bezpečnostních situací za letu. V takových případech odpovídá za přijímání prvotních opatření nejprve poskytovatel letových provozních služeb, následně pak provozovatel letecké dopravy ve spolupráci s provozovatelem dotčeného letiště, na kterém se uskuteční přistání. Dále se v této části opakují principy informování dotčených středisek řízení letového provozu v zahraničí, států zainteresovaných na letu a mezinárodních organizací. V závěru je proti zažité praxi a terminologicky nesprávně nastavena odpovědnost „příslušného krizového štábu“ přijmout nezbytná opatření k obnovení kontroly zákonného velitele nad letadlem.

6.3.2 Národní plán pro řešení protiprávních činů⁴¹

Účelem Národního plánu je upravit postup v případech nejzávažnějších typů protiprávních činů, zejména u takových, kde se předpokládá delší doba řešení či zahájení vyjednávání. Jedná se tedy zejména o únosy nebo o držení rukojmí v letecké dopravě.

Plán mimo jiné stanoví povinnost pravidelně prověřovat účinnost nastavených postupů, a to tak, že ministerstvo vnitra jako hlavní gestor plánu organizuje součinnostní cvičení k prověření plánu nejméně 1x za 2 roky a policie prověřuje své postupy v rámci cvičení organizovaných provozovateli letiště.

Národní plán dále stanoví základní zásady řešení protiprávních činů v civilním letectví, vychází přitom z obecné právní úpravy platné v České republice a z principů

⁴¹ KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

mezinárodního leteckého práva. Jako první na žebříčku chráněných hodnot je tak ochrana života a zdraví osob a dalším důležitým principem je dosáhnout přistání ohroženého letadla, neboť i přes veškeré nové trendy v oblasti terorismu a protiteroristických opatření nadále, platí, že nejbezpečnější místo pro řešení protiprávních činů je na zemi.

Plán definuje rovněž úlohu základního řídicího prvku v oblasti protiprávních činů – je jím velitel policejního opatření, který si v případě potřeby může vytvořit svůj podpůrný štáb - štáb velitele policejního opatření. Na centrální řídicí úrovni pak činnost velitele policejního opatření může podporovat a usměrňovat ministr vnitra, který má rovněž možnost ustanovit si k meziresortní koordinaci opatření

6.3.3 Národní štáb pro řešení protiprávních činů

Zvláštní postavení ve struktuře řídicích štábů má pak Společná zpravodajská skupina, která zajišťuje průřezovou informační podporu lokálního i centrálního štábu. Na jednání skupiny mohou být přizváni taktéž zástupci zahraničních zpravodajských, případně policejních složek.

Důležitou oblastí, kterou plán na základě praktických zkušeností s řešením některých mimořádných událostí vymezuje, je rozdělení kompetencí mezi velitelem zásahu (zpravidla příslušník Hasičského záchranného sboru, případně hasičského sboru daného letiště) a velitelem policejního opatření. Základním rozdílem v činnosti obou velitelů je především zákonný základ jejich činnosti. Zatímco velitel zásahu postupuje při své činnosti zejména dle zákona o integrovaném záchranném systému, velitel policejního opatření se řídí primárně zákonem o policii. Národní plán jednoznačně stanoví vrcholnou řídicí pravomoc velitele policejního opatření při řešení vymezených protiprávních činů a definuje podmínky vzájemné spolupráce.

Národní plán stanoví dále doporučené složení štábu velitele policejního opatření a jeho pracovních skupin. Oproti předchozí úpravě doporučuje, aby velitel policejního opatření přizval na jednání štábu kromě zástupců specializovaných policejních složek také zástupce provozovatele letiště a dotčené letecké společnosti, respektive jejího handlingového agenta.

V předposlední části jsou vymezeny základní úkoly Národního štábu pro řešení protiprávních činů a jeho doporučené složení. Plán pak uzavírá ustanovení o závěrečné hodnotící zprávě, která by po každém protiprávním činu v civilním letectví

měla být zpracována. Finálním zpracovatelem takové zprávy by přitom na základě zaslanych podkladů mělo být ministerstvo dopravy jako orgán odpovědný za ochranu civilního letectví v České republice.

6.3.4 Letištní pohotovostní plány

Provozovatel letiště má v souladu s ustanovením kapitoly 9.1 Přílohy 14 (Letištní pohotovostní plánování) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, respektive identického ustanovení předpisu L14, povinnost zpracovat plán, který letišti pomůže lépe zvládnout mimořádnou situaci, ke které by na letišti nebo v jeho blízkosti mohlo dojít. Smyslem pohotovostního plánování je minimalizovat negativní následky dané události, zejména pomoci k záchraně životů a udržení provozu letiště. Letištní pohotovostní plán definuje vazby a odpovědnosti různých subjektů a složek, které na letišti působí. Plán by měl obsahovat postupy jak pro případy mimořádných událostí protiprávního charakteru, přírodního či technického původu, epidemií, a podobně.⁴²

Důležitou součástí plánuje také specifikace zdrojů, které mohou být využity k zvládnutí mimořádné situace. I pro oblast protiprávních činů mají velký význam tzv. krizové prostory, tedy místnosti a prostory určené k zvládnutí určité části mimořádné situace.

Jednoznačně by v plánu měl být zahrnut prostor, kde se všechny letištní zainteresované složky sejdou a kde mohou určit vhodný postup k řešení mimořádné situace. Bezpečnostní manuál ICAO obsahuje poměrně detailní doporučující ustanovení k tomu, jak by jednotlivé prostory měly vypadat. Obecně se doporučuje zřídit prostor označovaný jako Centrum řízení mimořádných situací {Emergency Operations Centre - EOC). EOC by mělo být umístěno ve stejném místě, v jakém se nachází dispečerské pracoviště zajišťující „security“ nebo pracoviště zajišťující provoz na letišti. Manuál dále doporučuje, aby EOC bylo využíváno pro další účely, pokud aktuálně není potřeba k řešení mimořádných situací. EOC by mělo být umístěno v takovém místě, aby daná lokalita poskytovala ochranu před případným útokem, aby umožňovala zamezit přístupu veřejnosti/médií a na druhé straně umožnila snadný přístup mimoletištních složek.⁴³

⁴² ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. L 14: LETECKÝ PŘEDPIS: LETIŠTĚ [online]. 2009. Dostupné z: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/data/print/L-14_cely.pdf

⁴³ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security manual for safeguarding civil aviation against act of unlawful interference – 9th Edition – (Doc8973 – Restricted). Montreal: ICAO, 2014

Přístup do EOC by měl být v době řešení mimořádné události striktně omezen na pracovníky určené k řešení této události. Z místnosti řídicího štábu by měl být přímý výhled do neveřejného prostoru letiště, na odbavovací plochu a na krizovou stojánku. Pokud přímý pohled možný není, měl by být maximálně využit kamerový systém, a to tak, aby zejména na klíčové prostory typu krizové stojánky, byl pohled ze všech stran. Centrum řízení mimořádných situací by mělo mít v blízkosti prostory pro parkování spolupracujících složek. V případě aktivace místnosti by mělo být zajištěno označení místnosti způsobem umožňující snadnou navigaci a současně zabránění přístupu všem, kteří nejsou k přístupu do štábu autorizováni.

ZÁVĚR

V této práci jsem se věnoval struktuře ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Jejím cílem bylo ukázat alespoň základní fungování tohoto oboru z různých aspektů od minulosti až s výhledem do budoucnosti. Celé civilní letectví je provázáno obrovským množstvím předpisů a je mnoho organizací, které jsou do něj zapojeny. Nejinak tomu je v ochraně civilního letectví před protiprávními činy. V rozsahu této práce jsem se snažil poukázat na postupný vývoj tak, aby si čtenář mohl dát informace do souvislostí. Například fakt, že nechtějí cestujícího pustit s lahví plnou tekutiny, což se odehrává v bodě bezpečnostní kontroly, není zlovůle tamějších zaměstnanců a není to ani „výmysl“ zodpovědných osob v EU, nýbrž pouhá prevence proti možným útokům, ale také to, že podle relevantních informací bude již v budoucnosti díky technologickým inovacím toto nepohodlí odbouráno. Není v možnostech mé práce popsat všechny aspekty tohoto oboru. Je mnoho takových, kterým jsem nebyl schopen se věnovat. Například jeden z velice důležitých prvků ochrany civilního letectví před protiprávními činy je ochrana samotného letiště. Může to však také být psychologie útočníka jako možnost prevence protiprávních činů. Případně pak je důležitým aspektem ochrana soukromí cestujících, jelikož čím více informací je získáváno, tím vyšší je riziko jejich zneužití. Takto by se dalo pokračovat stále dál. Proto jsem se snažil nastínit průřezově několik dle mého názoru důležitých kategorií tak, aby to bylo v logickém celku.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Seznam použitých českých zdrojů

BABÁČEK, Mojmír. *11. září a tajné služby: promyšlený podvod*. 1. vyd. Všeň: Grimmus, 2010, 255 s. ISBN 978-80-87461-00-6.

BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 213 s. ISBN 978-80-7204-707-9.

KOVERDYNSKÝ, Bohdan a Petr MALOVEC. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2013.

KELLER, Ladislav a Bohdan KOVERDYNSKÝ. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Vyd. 1. Cheb: Svět křidel, 2012, 215 s. Svět křidel. ISBN 978-80-87567-11-1.

ŠČUREK, Radomír a Pavel ŠVEC. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009, 135 s. Svět křidel. ISBN 978-807-3850-715.

Seznam použitých zahraničních zdrojů

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION. Security manual for safeguarding civil aviation against act of unlawful interference – 9th Edition – (Doc8973 – Restricted). Montreal: ICAO, 2014

WALLIS, Rodney. *Lockerbie: the story and the lessons*. Westport, Conn.: Praeger, 2001, xv, 177 p. ISBN 02-759-6493-0.

Seznam použitých internetových zdrojů

Body Orifice Scanner [online]. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://bodyorificescanner.com/welcome/b-o-s-s-specifications/>

Implementing commission 9/11 recommendations: Progress Report 2011. In: *U.S. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY* [online]. 2011 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/implementing-9-11-commission-report-progress-2011.pdf>

DOC. MGR. ING. BC. RADOMÍR ŠČUREK, PH.D. *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti* [online]. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava: Fakulta bezpečnostního inženýrství, 2009. [cit. 2015-02-20] Dostupné z: https://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf

MGR. ING. RADOMÍR ŠČUREK, PH.D. *Vybrané technické prostředky detekce a pyrotechnická ochrana na letišti* [online]. VŠB TU Ostrava FBI, Oddělení bezpečnosti osob a majetku KBM, 2008. [cit. 2015-02-20] Dostupné z: <https://www.fbi.vsb.cz/export/sites/fbi/040/.content/sys-cs/resource/PDF/letiste.pdf>

2006 transatlantic aircraft plot. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot

Northwest Airlines Flight 253. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Northwest_Airlines_Flight_253

Letiště Václava Havla se zařadí po bok Heathrow či Dubaje. ČT24 [online]. 2015 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/298741-letiste-vaclava-havla-se-zaradi-po-bok-heathrow-ci-dubaje/>

Legislativní zdroje

ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů ČR, ročník 1997, částka 17. Dostupné na: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49> [cit. 2015-02-20]. ISSN 1211-1244

ČSN EN 16082. *Letištní a letecké bezpečnostní služby*. Brusel: Evropský výbor pro normalizaci, 2011. Dostupné z: <http://www.technickenormy.cz/>

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. L 17: *BEZPEČNOST: OCHRANA MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY* [online]. 2011. [cit. 2015-02-20] Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/36F562DD-CF88-45B0-8971-F0178B6E9C2F/0/L17_cely.pdf

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. L 14: *LETECKÝ PŘEDPIS: LETIŠTĚ* [online]. 2009. [cit. 2015-02-20] Dostupné z: http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/data/print/L-14_cely.pdf

SEZNAM ZKRATEK

IATA – International Air Transport Association

ICAO – International Civil Aviation Organization

AVSEC – Aviation Security – Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

ECAC – European Civil Aviation Conference

ACI – Airports Council International

SAGAS – EU's Stakeholder Advisory Group for Aviation Security

NBP – Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy

NBPV – Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví

NPRK – Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Schéma EU legislativy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy51

ZÁVĚŘEČNÝ LIST S BIBLIOGRAFICKÝMI ÚDAJI

Autor:	Petr Kaláb
Obor:	Bezpečnostní studia
Forma studia:	Kombinovaná
Název práce:	Protiprávní činy v civilním letectví, jejich příčiny a důsledky
Počet stran textu:	71
Počet českých pramenů:	5
Počet zahraničních pramenů:	2
Počet internetových zdrojů:	7
Vedoucí práce:	Mgr. Martin Harbich