

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostního managementu

Katedra krizového řízení

**Zabezpečení Letiště Václava Havla – úkoly a činnost
složek integrovaného záchranného systému**

Bakalářská práce

Security of Václav Havel Airport – tasks and activities of the Integrated

Rescue System units

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Ing. Karel Malinovský

AUTOR PRÁCE

Jiří Novák

PRAHA

2023

Prohlášení

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

V Praze dne

Jiří Novák

Anotace

Cílem mé bakalářské práce je seznámit čtenáře se zabezpečením Letiště Václava Havla, konkrétněji s činnostmi a povinnostmi jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému. Společnost Letiště Praha, a.s. jakožto své hodnoty vyzdvihuje bezpečnost, orientaci na zákazníka, konkurenceschopnost, odpovědnost a transparentnost. Já se budu blíže zabývat první hodnotou, a to bezpečností letiště. V teoretické části se zaměřím na zabezpečení letiště. Rozdělil jsem ho na dvě oblasti, první je Bezpečnost letiště, kde blíže rozeberu, jaké konkrétní úkoly spadají do činnosti jednotlivých bezpečnostních složek a druhou oblastí je Organizace integrovaného záchranného systému. Do praktické části jsem zahrnul rozhovor s vedením Policie České republiky s působností na Letišti Václava Havla, který zakončím SWOT analýzou.

Klíčová slova

zabezpečení, fyzická ochrana, policie, hasičský záchranný sbor, celní správa, ostraha, letiště, rizika

Anotation

The aim of my bachelor's thesis is to familiarize the reader with the safety and security of Václav Havel Airport, more specifically with the activities and duties of the individual components of the Integrated Rescue System. Prague Airport highlights safety, customer orientation, competitiveness, responsibility and transparency as its values. I will focus more closely on the first value, airport security. In the theoretical part, I will focus on airport security. I have divided it into two areas, the first is Airport Security, where I will analyze in more detail what specific tasks fall under the activities of individual security forces, and the second area is the Organization of the Integrated Rescue System. In the practical part, I included an interview with the leadership of the police office with jurisdiction at Václav Havel Airport, which I will conclude with a SWOT analysis.

Key words

safety, security, police, firefighters, customs, guards, airport, risks

Obsah

1	Letiště Václava Havla	7
1.1	Charakteristika společnosti	7
1.2	Správní orgány	7
1.3	Činnost v číslech	7
1.4	Provoz letiště	8
2	Historie a vznik letiště	9
2.1	Změna názvu	10
3	Integrovaný záchranný systém	10
3.1	Vymezení pojmu	10
3.2	Složky systému	11
3.2.1	Základní složky:	11
3.2.2	Příklady podpůrných složek:	11
3.3	Související pojmy	11
3.3.1	Rozdělení mimořádných událostí	13
3.4	Činnost Integrovaného záchranného systému	16
4	Právní předpisy upravující chod civilního letiště	16
4.1	Národní předpisy České republiky	16
4.2	Mezinárodní předpisy a směrnice	19
4.2.1	Mezinárodní úmluvy	19
4.2.2	Předpisy Evropské unie	21
4.2.3	Předpisy na úrovni jednotlivých letišť	24
4.2.4	Interní předpisy a směrnice	25
5	Bezpečnost letiště	26
5.1	Složky zabezpečení letiště:	26
5.1.1	Policie České republiky – cizinecká policie	27
5.1.2	Policie České republiky – Letecká služba	28
5.1.3	Celní správa	29
5.1.4	Hasičský záchranný sbor Letiště Praha (HZS LP)	29
5.1.5	Ostraha letiště (OLE)	30
6	Mezinárodní organizace podílející se na zajištění letecké bezpečnosti	31
6.1	Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)	31
6.2	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)	31

6.3	Evropská konference o civilním letectví (ECAC).....	32
6.4	Úřad pro bezpečnost v dopravě (TSA).....	32
6.4.1	TSA zámek	33
6.5	Evropská komise (EC)	33
6.6	Mezinárodní rada letišť (ACI)	33
7	Organizace integrovaného bezpečnostního systému letiště.....	34
7.1	Fyzická ochrana letiště	34
7.1.1	Strážní služba	34
7.1.2	Bezpečnostní dohled.....	35
7.1.3	Kontrola vstupu a vjezdu	35
7.1.4	Bezpečnostní ochranný doprovod	36
7.1.5	Bezpečnostní výjezd.....	36
7.2	Identifikace osob a rizika	36
7.3	Ochrana veřejného a neveřejného prostoru letiště.....	37
7.4	Vjezd do neveřejného prostoru.....	37
7.5	Ochrana na letištní ploše.....	37
7.5.1	Bezpečnostní kontrola letadla	37
7.5.2	Bezpečnostní prohlídka letadla.....	37
7.5.3	Ochrana letadla	38
7.5.4	Kontrola při tranzitním mezipřistání.....	39
7.5.5	Úklidové služby a catering	39
7.6	Bezpečnostní kontrola letiště.....	40
7.7	Technické prostředky	42
8	Letištní pohotovostní plán	42
8.1	Účel plánu.....	42
8.2	Cíl plánu	42
8.3	Legislativa spojená s letištním pohotovostním plánem	43
8.4	Struktura letištního pohotovostního plánu.....	43
9	Praktická část	44
9.1	SWOT analýza	44
9.2	Strukturovaný rozhovor se zástupcem ředitelství služby cizinecké policie, plk. Mgr. Tomášem Jelínkem, se zaměřením na činnost a úkoly této složky v Letištním pohotovostním plánu a při konkrétních mimořádných událostech.....	49
	Citace	61

Seznam literatury	61
Seznam internetových zdrojů	62

Úvod

V současné době nabývají bezpečnostní aspekty stále důležitější roli. Česká republika je konfrontována s novými bezpečnostními riziky. Zájmovým cílem potenciální protiprávní činnosti se mohou stát i objekty civilní letecké dopravy, např. mezinárodní letiště, které je svým charakterem a zranitelností vystaveno řadě bezpečnostních hrozeb. I přes snahy bezpečnostních expertů a finančně náročná opatření státních orgánů, jsou letiště neustále ohrožovány teroristickými útoky a dalšími protiprávními činy jak ze strany cestujících, na cestujících, nebo personálem.

K aktivní ochraně letiště je zapotřebí kompletní analýza problematiky, prostředků a technických řešení, jež mohou zabránit vzniku mimořádné události či protiprávní činnosti.

Téma své bakalářské práce jsem si zvolil na základě zájmu o budoucí pracovní zařazení k Policii České republiky.

V první kapitole teoretické části nejprve stručně představím Letiště Václava Havla, integrovaný záchranný systém a související pojmy. V dalších kapitolách přiblížím právní úpravu provozu letiště a jeho zabezpečení. Rozdělil jsem ho na dvě oblasti, první je Bezpečnost letiště, kde blíže rozeberu, jaké konkrétní úkoly spadají do činnosti jednotlivých bezpečnostních složek a druhou oblastí je Organizace integrovaného záchranného systému. Do praktické části jsem zahrnul rozhovor s vedením Policie České republiky s působností na Letišti Václava Havla, který zakončím SWOT analýzou. Předpokládám kladnou výslednou hodnotu analýzy.

Cílem práce tedy bude analýza úkolů a činnosti jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému v zabezpečení letiště. Na základě mé analýzy vyhodnotím bezpečnostní situaci Letiště Václava Havla.

1 Letiště Václava Havla

1.1 Charakteristika společnosti

Společnost Letiště Praha, a. s. vznikla v roce 2008, provozuje nejvýznamnější mezinárodní letiště v České republice a sdružuje společnosti působící v oblasti letecké dopravy. Jediným akcionářem této společnosti je stát, jež je zastoupen Ministerstvem financí ČR. Letiště ve své činnosti úzce spolupracuje také s Ministerstvem dopravy ČR, Úřadem pro civilní letectví, společností Řízení letového provozu ČR, leteckými dopravci, orgány veřejné správy (systému IZS). Dále spolupracuje s hlavním městem Praha a přilehlými obcemi. Společnost jakožto své hodnoty vyzdvihuje bezpečnost, orientaci na zákazníka, konkurenceschopnost, odpovědnost a transparentnost.

1.2 Správní orgány

Statutárním orgánem společnosti je čtyřčlenné Představenstvo, jehož předsedou je Ing. Jiří Pos. Kontrolním orgánem je šestičlenná Dozorčí rada, jejíž funkční období je pět let. Předsedou dozorčí rady je prof. Jan Švejnar, M.A., Ph.D. Společnost dále v roce 2018 zřídila výbor pro audit, ten má tři členy, kteří jsou jmenováni do funkce akcionářem společnosti na období pět let. Funkci Ústředního orgánu státní správy ve věcech civilního letectví zastupuje Ministerstvo dopravy ČR-Odbor civilního letectví. Správním úřadem pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví je Úřad pro civilní letectví.

1.3 Činnost v číslech

Před pandemií toto mezinárodní letiště bylo schopné ročně odbavit přes 15 milionů cestujících. Nyní počet odbavených ročně činí 4 miliony cestujících. Téměř 50 leteckých společností zajišťuje spojení mezi Prahou a více než 120 destinacemi po celém světě. Funguje zde i 8 pravidelných cargo dopravců¹ a další společnosti zajišťují charterovou přepravu. Letiště Praha zaměstnává přibližně 2 300 zaměstnanců, dalších 14 000 lidí zaměstnávají firmy působící na letišti či firmy navázané na jeho provoz.

¹ Cargo-letecká doprava je typ nákladní přepravy vhodný pro těžší zásilky a zásilky větších rozměrů. V porovnání s expresní přepravou se vyznačuje nižší cenou.

1.4 Provoz letiště

Letiště má plnou vybavenost pro lety jak za viditelnosti, tak podle přístrojů. Přidělení časů vzletů koordinuje Eurocontrol, který sídlí v Bruselu. Letový provoz je řízen přímo z letiště a také nedalekého areálu Řízení letového provozu v Jenči.

Dráhový systém se skládá ze dvou vzletových a přistávacích drah. Kromě těchto drah se na letišti nachází také dráhy pojezdové a 4 heliporty.

Na letišti se nachází 3 dvojice terminálů, které jsou zobrazeny na Obrázku 1. Dále jsou terminály rozděleny podle typu dopravy:

Terminál 1, 2 – „severní areál”

Terminál 1, který byl otevřen již v roce 1968 slouží letům mimo Schengenský prostor. Do prostoru terminálu je osoba vpuštěna až po automatické kontrole palubních vstupenek a následné kontrole cestovních pasů. Terminál 2 byl plně zpřístupněn v roce 2006 a využívá se pro lety v Schengenském prostoru. Stejně jako v terminálu 1 je pro vstup vyžadována kontrola palubních vstupenek a následná bezpečnostní kontrola. V blízkosti jednotlivých terminálů se nachází expresní parkoviště či parkovací domy, zastávky MHD, stanoviště taxislužby a hotel.

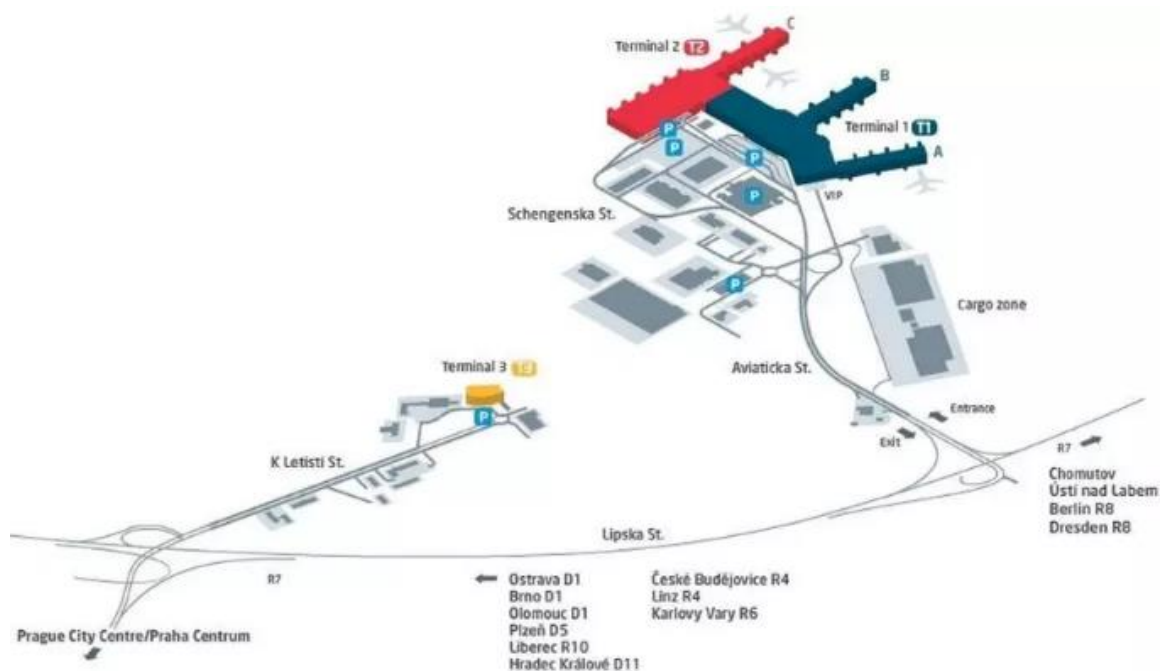
Terminál T3, T4 – „jižní areál”

Terminál T3 slouží k soukromým letům, business jetům a charterovým letům.

Terminál T4 tzv. staré letiště slouží pro státně důležité lety, terminál je pod správou Ministerstva obrany.

Cargo zóna

Cargo zónu tvoří nákladové terminály Terminál Cargo 1 – Skyport a Cargo 2 – Menzines Aviation.



Obrázek 1 Zdroj: <https://www.planetacestovani.cz/mapa-letiste-praha/#prettyPhoto/2/>

2 Historie a vznik letiště

Letiště Praha bylo vybudováno jako náhrada za původní hlavní pražské letiště Kbely, kde zůstal pouze vojenský letecký provoz. Vznik se datuje do července roku 1932, kdy byla zahájena výstavba nového letiště na základě přijetí návrhu o vybudování nového letiště, který byl předložen tehdejší vládou ČSR. Konstrukci letiště vyprojektoval architekt Adolf Beneš². Výstavba byla ukončena 1. března 1937 a letiště ihned získalo evropské uznání. První letadlo přistálo na novém letišti 5. dubna 1937, jeho příletem byl oficiálně zahájen provoz zbrusu nového letiště Praha-Ruzyně.

Za okupace a 2. světové války se letiště dostalo pod správu německé armády. Došlo tak ke zrušení československé letecké dopravy. Zůstala zavedena pouze jedna linka (Praha-Berlín-Vídeň) a hangáry byly používány pro opravu vojenských letadel. Po osvobození Československa by však civilní provoz rychle obnoven. Letiště bylo od roku 1947 postupně modernizováno, došlo také k prodloužení

² Adolf Beneš – funkcionalistický architekt, pedagog, významný představitel české a evropské moderní architektury. Jeho nejznámější projekty jsou Budova Elektrických podniků v Praze 7 a odbovovací hala Letiště Václava Havla.

vzletových a přistávacích drah a doplnění světelného zabezpečovacího zařízení pro noční provoz.

Nový terminál byl na základě rozhodnutí vlády vystaven severně od dosavadního v roce 1960, nesl název Sever, který dnes známe jako Terminál 1. Ke slavnostnímu otevření budovy došlo v červnu 1968. V srpnu téhož roku bylo letiště vystaveno neobvyklé zátěžové zkoušce, když na něm přistávala letadla okupačních armád Varšavské smlouvy.

80. léta přinesla omezení vnitrostátní letecké přepravy, a to z důvodu otevření dálnice Praha – Brno – Bratislava a také kvůli zrušení leteckého spojení na linkách krátkých vzdáleností ve snaze o úsporu pohonných hmot. Po roce 1989 došlo k rekonstrukci a rozšíření odbavovací budovy a objektu palubních služeb zahrnujících zvětšení vnitrostátního odbavovacího prostoru úpravy zahraniční části a třídírny zavazadel.

2.1 Změna názvu

V roce 1937, kdy byl zahájen provoz, neslo letiště název Letiště Praha-Ruzyně.

V roce 2012 došlo ke změně názvu z Letiště Praha na Letiště Václava Havla Praha. K tomuto aktu došlo 5. října 2012, v den výročí narozenin bývalého prezidenta České republiky Václava Havla.

3 Integrovaný záchranný systém

3.1 Vymezení pojmu

Integrovaný záchranný systém (IZS) je efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob určen pro koordinaci záchranných a likvidačních prací, při mimořádných událostech včetně havárií a živelných pohrom. Jeho základy byly položeny již v roce 1993 na základě usnesení vlády č. 246. Integrovaný záchranný systém nelze označit za instituci, úřad, sbor, sdružení ani právnickou osobou. Jak je již zmíněno výše, jedná se o systém práce s nástroji kooperace a spolupráce a je důležitým prvkem zajištění vnitřní bezpečnosti státu. Základním právním předpisem systému je zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném systému a změně

některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Zákon o IZS se zabývá působností, oprávněními a povinnostmi všech subjektů, které jsou součástí přípravy na mimořádnou událost, záchranných a likvidačních prací. Na předcházení mimořádné události, prevenci jejího vzniku nebo činnosti spojené s obnovou území postiženého mimořádnou událostí se již zákon o IZS nevztahuje. Hlavním cílem systému je koordinace a součinnost složek při záchranných a likvidačních pracích v průběhu mimořádných událostí.

3.2 Složky systému

3.2.1 Základní složky:

- Hasičský záchranný sbor České republiky
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje
- Policie České republiky
- Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby

Tyto složky jsou schopny zasahovat velmi rychle a nepřetržitě, mají celoplošnou působnost na území celého státu a obsluhují také telefonní linku tísňového volání.

3.2.2 Příklady podpůrných složek:

- Obecní, městská policie
- Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil
- Orgány ochrany veřejného zdraví
- Havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby
- Zařízení civilní ochrany
- Neziskové organizace a sdružení občanů, které je možné využít k záchranným a likvidačním pracím

3.3 Související pojmy

Velitel zásahu – řídí činnost jednotek a dalších subjektů, jejichž součinnost vyžaduje místo zásahu a odpovídá za ni. Stanovuje strukturu řízení na místě zásahu. Může zakázat nebo omezit vstup osob na místo zásahu, nařídit evakuaci osob nebo stanovit jiná dočasná omezení k ochraně života, zdraví, majetku a

životního prostředí.³ Rovněž je ze zákona oprávněn vyzvat právnické a fyzické osoby k poskytnutí osobní nebo věcné pomoci či zřídit štáb velitele zásahu. Jak právnické, tak fyzické osoby mají tuto žádost o pomoc při řešení mimořádné situace vyslyšet. Velitelem zásahu je, pokud některý zvláštní zákon nestanoví jinak, hasič (velitel jednotky PO s právem přednostního velení). Štáb velitele zásahu – nástroj koordinace složek IZS a výkonný orgán velitele, který se nejčastěji skládá z náčelníka štábu a spojaře.⁴

Mimořádná událost – událost vymezená v zákoně č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému jako „škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činnostmi člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací“. Možnou definicí je také nenadálá, neočekávaná, časově a prostorově omezená událost. Mimořádná událost se řadí mezi krizové situace, jejichž definici můžeme také nalézt v zákoně o IZS. Může být tedy způsobena činnostmi člověka nebo přírodními vlivy. Tato událost vyžaduje záchranné práce k odvrácení nebo omezení působení rizik a likvidační práce k odstranění následků.⁵ Jedná se o závažnou situaci, jež způsobuje mnoho negativních následků. Mimořádné události se odlišují počtem ohrožených, zraněných, usmrcených či jinak zasažených osob a rozsahem ekonomických či ekologických škod. Rozdělení mimořádných událostí je zobrazeno v Tabulce 1. Graficky jsou druhy znázorněny v Tabulce 2.

Záchranné práce – činnost sloužící k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí.

Likvidační práce – činnost k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí. Rozdílem v obou definicích je slovo „bezprostředně“. Potřebné záchranné a likvidační práce se musí provést vždy, práce likvidační je možné odložit nejpozději do doby ukončení časově prioritní záchrany.

³ ZPĚVÁK, Aleš. *Zákon o integrovaném záchranném systému: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-199-8.

⁴ Velitel zásahu <https://www.pozary.cz/clanek/68635-bojovy-rad-2-r-velitel-zasahu-pri-rizeni-pozarniho-zasahu-a-zachrannych-praci-jednotek/>

⁵ Mimořádná událost <https://www.bozp.cz/aktuality/mimoradna-udalost/>

Ochrana obyvatelstva – plnění úkolů civilní ochrany, zejména varování, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

3.3.1 Rozdělení mimořádných událostí

Způsobené přírodními vlivy (naturogenní)

- záplava, zemětřesení
- lesní požár
- sesuv půdy, lavina
- krupobití, sněhové kalamity
- epidemie, pandemie

Způsobené lidskou činností (antropogenní)

- hromadné dopravní nehody
- letecká katastrofa
- železniční neštěstí
- havárie způsobené nedbalostí
- teroristický útok, válka, nepokoje
- žhářství

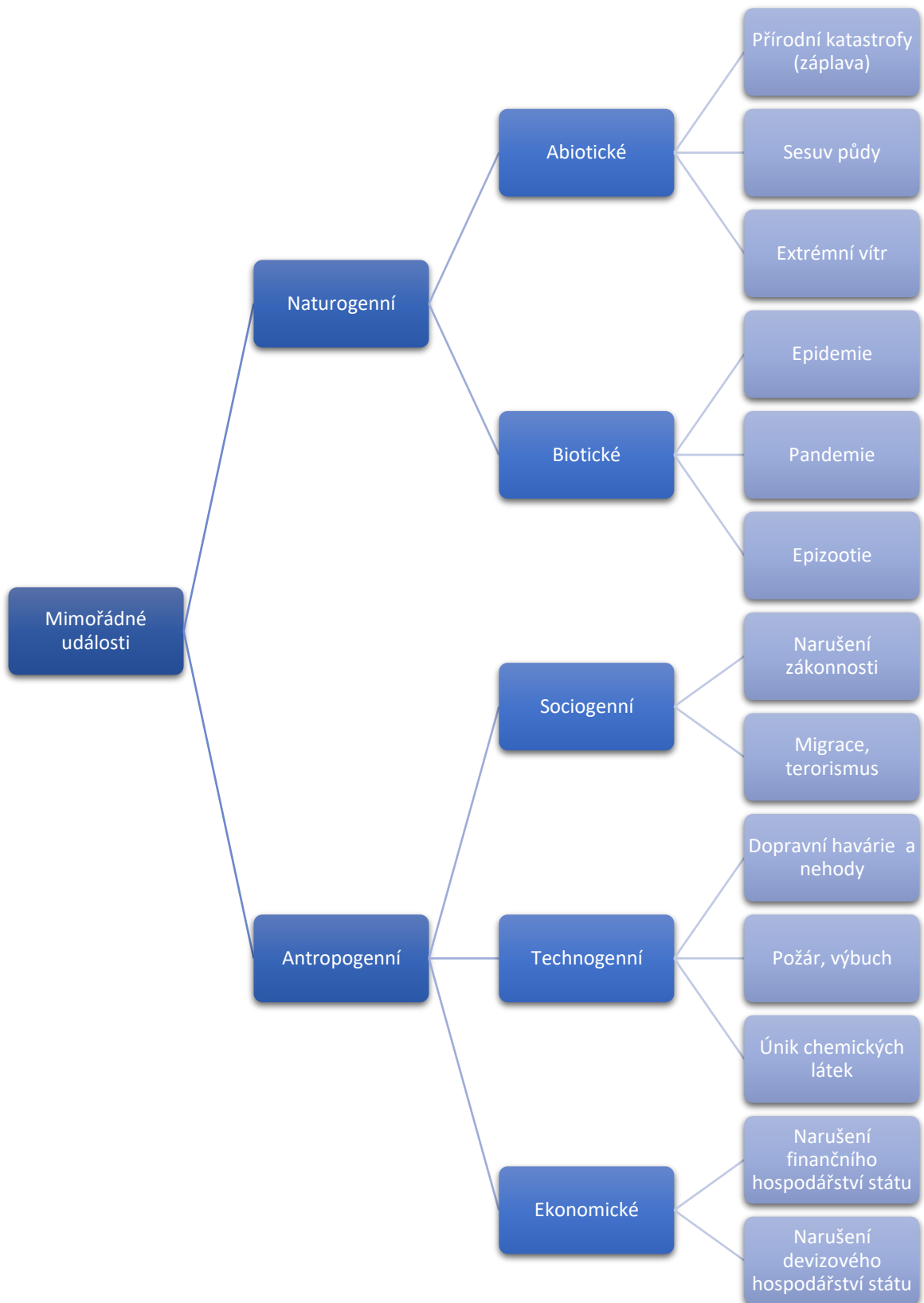
Způsobené technickou chybou (technogenní)

- požár, výbuch
- radiační havárie, ropná havárie
- zřícení domu
- únik nebezpečných chemických látek a plynů
- letecká katastrofa, železniční neštěstí

Tabulka 1

DRUHY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ				
Naturogenní		Antropogenní		
Abiotické	Biotické	Sociogenní	Technogenní	Ekonomické
Záplava	Epidemie	Narušení zákonnosti ve velkém rozsahu	Narušení dodávek plynu a ropy velkého rozsahu	Narušení finančního hospodářství státu
Zemětřesení	Pandemie		Únik nebezpečných chemických látek	
Sesuv půdy	Epifytie	Migrační vlna velkého rozsahu	Letecká katastrofa	Narušení devizového hospodářství státu
Lavina	Epizootie		Železniční nehoda	
Extrémní vítr			Požár	

Tabulka 2



3.4 Činnost Integrovaného záchranného systému

System drží nepřetržitou pohotovostní službu a v případě vzniku mimořádné události vyhlásí po příjezdu na místo poplach. Ten vždy vyhlašuje velitel zásahu na základě několikastupňového poplachového plánu. Reakcí na vznik mimořádné události je aktivace traumatologického plánu. Ten je vypracováván zdravotnickou záchrannou službou, která určuje stupeň aktivace plánu. Traumatologický plán slouží k určení počtu výjezdových jednotek a skupin zdravotnické záchranné služby, jaké složky IZS budou povolány a jak bude probíhat koordinace spolupráce s ostatními složkami IZS.

Poplachové stupně:

1. stupeň 0 – 10 postižených osob
 2. stupeň 11 – 100 postižených osob
 3. stupeň 101 – 1000 postižených osob
- Zvláštní stupeň nad 1000 postižených osob

4 Právní předpisy upravující chod civilního letiště

V tomto bodě se podrobněji budu zabývat právní úpravou chodu civilního letiště. Předpisy níže rozdělím na národní, mezinárodní, předpisy Evropské unie, interní předpisy a předpisy na úrovni jednotlivých letišť.

4.1 Národní předpisy České republiky

Základem české legislativy civilního letectví je Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Jednotlivé předpisy jsou publikovány v Letecké informační příručce a na webu Letecké informační služby.⁶

⁶ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3. s.44-46

Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Účel zákona je naplnění práva každé osoby na ochranu před neoprávněným zasahováním do soukromí. Upravuje práva a povinnosti při zpracování osobních údajů a stanoví podmínky, za nichž se uskutečňuje předání osobních údajů do cizích států. V souvislosti s typováním a profilací osob je nutné tento zákon aplikovat také při využití kamerového systému se záznamovým zařízením.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů

Zákon o civilním letectví upravuje podmínky ve věci civilního letectví (podmínky stavby a provozování letiště, letecké stavby, podmínky využívání leteckého prostoru a poskytování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých služeb, podmínky provozování leteckých činností, ochrana letectví, podmínky užívání sportovního létajícího zařízení, výkon státní správy) a zavádí do českého právního prostředí požadavky mezinárodních úmluv ve vztahu k civilnímu letectví. Zákon se v omezené míře vztahuje také na vojenské letectví, a to na letecký personál, vojenské letiště a letecké stavby, využívání leteckého prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností. Zásady ochrany civilního letectví ČR před protiprávními činy jsou obsaženy v části osmé tohoto zákona.

Vyhláška 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, ve znění pozdějších předpisů

Zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a provádí ve věcech civilního letectví ustanovení zákona především o náležitosti a požadavky týkající se přistavení letadla ke kontrole letové způsobilosti, přidělování letadlových adres, kvalifikace k řízení letového provozu, způsobilostí letadlových částí a pozemních leteckých zařízení.

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, ve znění pozdějších předpisů

Touto vyhláškou je stanovena struktura bezpečnostního programu, způsob provádění bezpečnostních kontrol, způsob získání a ověření odborné způsobilosti a další záležitosti ve vztahu k bezpečnosti civilního letectví. V roce 2015 došlo k novelizaci a byly zrušeny některé části vyhlášky (§8-§17).

Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy

Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy byl schválen Bezpečnostní radou státu usnesením č. 15 ze dne 5. dubna 2008 a v následujících letech byl aktualizován na základě vnitrostátních předpisů, předpisů Evropských společenství a mezinárodních právních předpisů. Tento dokument se zabývá bezpečnostními programy letiště a leteckého dopravce a popisuje bezpečnostní opatření a postupy v civilní letecké přepravě. Nakonec pojednává o mimořádných událostech a krizových situacích. Část dokumentu je veřejnosti utajena.

Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky

Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky vychází z Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy schváleného Bezpečnostní radou státu usnesením č. 15 ze dne 15. dubna 2008 a je zpracován v souladu s vnitrostátními právními předpisy, předpisy Evropských společenství a mezinárodními právními předpisy. Dokument popisuje metodiku náboru pracovníků civilního letectví, povinnosti subjektů a základní náležitosti bezpečnostních opatření, zásady bezpečnostního výcviku a typy odborné bezpečnostní přípravy.

Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy

Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření vychází z Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy schváleno Bezpečnostní radou státu usnesením č 15 ze dne 15. dubna 2008 a je zpracován v souladu s vnitrostátními právními předpisy, předpisy Evropských společenství a mezinárodními právními předpisy. Dokument se zabývá metodikou kontrolní činnosti, kvalifikací a činnostmi auditorů, systémem řízení kvality a vyhodnocováním nedostatků a realizací nápravných opatření včetně jejich hodnocením.

4.2 Mezinárodní předpisy a směrnice

4.2.1 Mezinárodní úmluvy

Tyto předpisy jsou výsledkem mezinárodní snahy o sjednocení leteckých pravidel. Prvním výstupem této snahy byla Úmluva o mezinárodním civilním letectví, která byla sepsána pod záštitou Organizace spojených národů (OSN) a Spojených států amerických.⁷

Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva)

Sjednána v Chicagu roku 1944. Na základě této smlouvy vznikla Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). V dokumentu je obsaženo devadesát šest článků, které upravují procesy v rámci mezinárodního civilního letectví.

Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haagská úmluva)

Podepsána roku 1970 v Haagu. V této úmluvě je je obsaženo, že každá osoba, která na palubě během letu protiprávně za použití násilí nebo hrozby násilím nebo jakékoliv jiné formy zastrašení, se zmocní letadla, nebo vykoná nad ním kontrolu nebo se pokusí o jakýkoliv takovýto čin nebo je spolupachatelem osoby, která páchá nebo se pokusí spáchat takovýto čin, spáchá trestný čin.

⁷ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3. s. 37-43

Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím (Montrealská úmluva)

Sjednána v Montrealu roku 1971. Obsahuje popis činů, které jsou spáchány proti bezpečnosti civilního letectví, jako trestné činy (násilný trestný čin proti letu za letu, násilný čin proti letadlu za provozu nebo způsobení škody, která neumožňuje vzletnutí, umístění takového předmětu na palubu letadla, který ho může poškodit nebo zničit, poškození zařízení letadla, nepravdivá informace mající za následek ohrožení bezpečnosti provozu). Dále smlouva byla doplněna Protokolem o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, ten byl přijat v Montrealu v roce 1988.

Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce

Přijetí úmluvy, ke kterému došlo 1. března 1991 v Montrealu je obsaženo v č. 6/2003 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce. Listina o schválení této úmluvy byla uložena u generálního tajemníka Mezinárodní organizace pro civilní letectví. Úmluva vstoupila v platnost 21. června roku 1998.⁸

Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a protokol doplňující Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadla (2010)

Tato úmluva byla přijata na Diplomatičké konferenci o ochraně civilního letectví před protiprávními činy, jež se konala na přelomu srpna a září v Pekingu. Úmluva i doplňující protokol byly sepsány po zkušenosti z 11. září 2001, kdy se shodly Spojené státy Americké, které jsou signatářem této Úmluvy, že takové či jakékoli jiné protiprávní činy proti bezpečnosti civilnímu letectví mají vážné důsledky v oblastech ekonomiky, provozu i morálky.

⁸ Fulsoft: 6/2003 Sb.m.s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: https://www.fulsoft.cz/33/6-2003-sb-m-s-sdeleni-ministerstva-zahranicnich-veci-o-sjednani-umluvy-o-znackovani-plasticky-ch-trhavin-pro-ucely-detekce-uniqueidOhwOuzC33qe_hFd_jrpTjXOeE1-2b7lv-o_Q9yanECwi0JoeGVFeQ/

4.2.2 Předpisy Evropské unie

Povinností České republiky coby členského státu Evropské unie je přejímat do svého právního řádu unijní normy, které mají aplikační přednost.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008

Jedná se o nařízení ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002. Účelem nařízení je ochrana osob a zboží v rámci Evropské unie a stanovení společných pravidel pro ochranu civilního letectví s cílem předcházet protiprávním činům proti civilním letadlům, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a cestujících. Smyslem nařízení je zjednodušit, harmonizovat a vyjasnit stávající pravidla a zvýšit úroveň ochrany.⁹

Mezinárodní standardy v oblasti bezpečnosti civilní letecké přepravy

Standardizace pravidel v oblasti civilní letecké přepravy je zajištěna prostřednictvím takzvaných annexů tedy příloh k Chicagské úmluvě, které vydává ICAO – mezinárodní organizace pro civilní letectví. V těchto přílohách je obsaženo doporučení formou všeobecně platných norem. V České republice jsou vydávány Ministerstvem dopravy ČR jako letecké předpisy řady L. Přehled těchto předpisů je uveden v tabulce níže, mezi nejpodstatnější patří předpisy L6, L14 a L17.¹⁰

Letecký předpis L6 – Provoz letadel

Letecký předpis L6 upravuje ve vztahu k ochraně civilního letectví před protiprávními činy především požadavky na ochranu pilotního prostoru – uzamykatelné a neprůstřelné dveře pilotního prostoru odolné proti násilnému vniknutí neoprávněných osob. Dále obsahuje zpracování kontrolního seznamu postupů pro prohledání letounu v případě protiprávního činu, hlášení protiprávních činů a požadavky na bezpečnostní výcvikový program za účelem snížení následků protiprávních činů.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008
<https://www.caa.cz/dokumenty/predpisy/zakladni-informace-k-narizenim-eu/ochrana-civilniho-letectvi-pred-protipravnimi-ciny/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-300-2008/>

¹⁰ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3. s. 43-44

Letecký předpis L14 – Letiště

Letecký předpis L14 upravuje požadavky na fyzické vlastnosti a překážkové plochy letišť, popis vybavení a poskytovaných technických služeb. Stanoví minimální provozní parametry letiště dle v současnosti provozovaných letadel nebo letadel plánovaných provozovat. Opatření pro provoz letadel s vyššími nároky nejsou tímto předpisem stanovena a jejich posouzení je záležitostí každého letiště, případně příslušných orgánů. Cílem předpisu je zvýšit úroveň ochrany na letišti. Předpis se nezabývá usměrňováním či omezováním provozu letadel. Předpis dále neřeší postupy pro plánování letišť, vliv na životní prostředí, ekonomické aspekty provozování letiště a jiné technické souvislosti.

Letecký předpis L17 – Bezpečnost – ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

Letecký předpis L17 vychází z dokumentu Annex 17 – Security – Safeguarding International Civil Aviation Acts of Unlawful Interference . Zabývá se problematikou ochrany civilního letectví před protiprávními činy, kam náleží bezpečnost pasažérů, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti a zároveň vytvoření takových podmínek, aby bylo možné reagovat v případě nárůstu bezpečnostní hrozby. Dále předpis popisuje bezpečnostní opatření, jejich kontrolu a řízení kvality. Opatření jsou rozdělena do kapitol. Závěrečná část se zabývá činnostmi při protiprávních činech, a to jak prevencí, tak i represí.

Tabulka 3

ČÍSLO LETECKÉHO PŘEDPISU	NÁZEV LETECKÉHO PŘEDPISU
L1	Způsobilost leteckého personálu civilního letectví
L2	Pravidla létání
L3	Meteorologie
L4	Letecké mapy
L5	Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu
L6	Provoz letadel – část I, II a III
L7	Poznávací značky letadel
L8	Předpis o letové způsobilosti letadel
L9	Zjednodušení formalit
L10	Předpis o letecké telekomunikační službě
L11	Předpis o letových provozních službách
L12	Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví
L13	Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
L14	Letiště
L14H	Heliporty
L15	Předpis o letecké informační službě
L16	Ochrana životního prostředí – hluk letadel, emise letadlových motorů
L17	Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
L18	Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží
L19	Řízení bezpečnosti

4.2.3 Předpisy na úrovni jednotlivých letišť

Bezpečnostní program

Bezpečnostní program letiště je interním dokumentem, který je v České republice zpracováván v souladu se zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, leteckým předpisem L17 a NBP. Na jeho vytvoření se podílí provozovatel letiště, letečtí dopravci, poskytovatelé letových provozních služeb a poskytovatelé služeb při odbavovacím procesu na letišti.

Cílem bezpečnostního programu provozovatele je stanovení opatření a postupů k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy ohrožujícími bezpečnost civilního letectví.

Povinnost zpracovat, udržovat a aktualizovat dokument stanovuje Ministerstvo dopravy ČR, jehož obsah a strukturu definuje v příloze č. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 410/2006 Sb. Bezpečnostní program provozovatele letiště musí být zpracován v souladu s platnými národními i nadnárodními právními akty a přizpůsobený podmínkám a prostředí konkrétního letiště, pro které je tento program zpracováván. Za zpracování, implementaci, dodržování i aktualizaci odpovídá provozovatel letiště. Ten dále předkládá dokument Ministerstvu dopravy České republiky ke schválení.

Stěžejní části programu provozovatele letiště

- **Základní ustanovení a organizace bezpečnosti**

Zde se uvádí cíl dokumentu, související právní předpisy, standardy a doporučení, na základě, kterých je program zpracován. V některých částech jsou obsaženy definice pojmů a termínů, strukturu letiště po organizační stránce a odpovědnosti jednotlivých útvarů, organizačních jednotek a subjektů v rámci společnosti

- **Preventivní opatření**

V této části je letiště rozděleno na jednotlivé prostory s definováním hrany veřejného, neveřejného a SRA prostoru. Dle zónování je uvedeno bezpečnostní opatření provozovatele letiště ve vztahu k zjištění vstupů a

vjezdů z/do letiště, rozsah bezpečnostních kontrol, využívané standardy, provádění bezpečnostních prohlídek, rozsah kontrol zaměstnanců, cestujících, jejich zavazadel (příručních i zapsaných), nákladu, pošty aj.

V této části jsou uvedeny i jednotlivé typy detekční techniky využívané k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy (rámové detektory kovů, rentgenové zařízení př. pro příruční zavazadla, detektory obuvi, detektory výbušnin, aj.) Součástí preventivních opatření je dále zajištění školení z bezpečnostního povědomí a výcvik zaměstnanců

- **Krizové plánování**

Tato část se věnuje řešení krizových situací na letišti, jejich identifikaci, způsobu vyrozumívání, odpovědnosti za řešení apod. V této části bezpečnostní program provozovatele letiště odkazuje na Letištní pohotovostní plán, který uvedené postupy řešení jednotlivých krizových situací dále podrobně rozpracovává

- **Kontrola kvality ochrany a civilního letectví před protiprávními činy**

Zde jsou uvedeny způsoby monitorování účinnosti přijatých bezpečnostních opatření ve vztahu k požadavkům definovaným právními předpisy (především Národním bezpečnostním programem), oznamování zjištění nedostatků, ohlašování událostí apod

4.2.4 Interní předpisy a směrnice

Pro jednotlivé organizace provozovatelů letišť existuje řada nařízení, směrnic a postupů, které upravují a zpřesňují výklad právních předpisů vydaných na vyšších úrovních legislativního procesu. Z velké části tvoří komentované výňatky z těchto předpisů pro zaměstnance letiště a ostatních subjektů na letišti působících. Dále jsou obsaženy v dokumentech také informační pokyny pro cestující veřejnost, kde jsou uvedeny postupy při provádění bezpečnostních kontrol, seznam zakázaných předmětů, omezení pro převoz tekutin a další.

Každý provozovatel letiště vydává interní směrnice a postupy, které upravují postupy letištního provozu a zajištění bezpečnosti. Jedná se o postupy dispečerských pracovišť ve standardním i mimořádném režimu řízení, organizační působnosti jednotlivých úseků a organizačních jednotek, mimořádná bezpečnostní a provozní opatření, nastavení politiky společnosti ve vztahu

k ochraně životního prostředí a další. Tyto vnitřní předpisy jsou řídicí dokumentací provozovatele letiště a jsou závazné pro dané pracoviště i pro celé letiště.

5 Bezpečnost letiště

Provozní bezpečnost (SAFETY) je souborem opatření proti lidským chybám, neúmyslnému jednání z nedbalosti, opomenutím pracovních povinností, chybějícím nebo nedokonale nastaveným provozním postupům či selhání techniky.

Ochrana civilního letectví před protiprávními činy (SECURITY) se v praxi zabývá nástroji a opatřeními za účelem předejít spáchání protiprávního činu, až už přímo v letadle, v terminálu či v blízkosti letiště. Tímto bezpečnostním směrem se zabývá Ministerstvo vnitra, které je vrcholným orgánem pro koordinaci postupu. Úlohou Ministerstva vnitra je vyhodnocovat hrozby pro civilní letectví. Spolupracuje s Policií ČR, která má působnost stanovenou vlastním zákonem – např. ochrana bezpečnosti osob a majetku, ochrana veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti, boj proti terorismu, odhalování trestných činů a přestupků apod. Ministerstvo vnitra tak úzce spolupracuje se všemi dotčenými subjekty.

Letiště disponuje Školícím výcvikovým centrem, které v rámci své činnosti zajišťuje školení oblasti Security a přezkušování Dopravního řádu LKPR. Všechna školení jsou centrem nabízena komerčně.

5.1 Složky zabezpečení letiště:

- Policie České republiky – Cizinecká policie, Letecká služba
- Celní správa
- Hasičský záchranný sbor (HZS)
- Ostraha letiště (OLE)
- Doprovod letadel
- Cizinecká a pohraniční policie

5.1.1 Policie České republiky – cizinecká policie

5.1.1.1 Vymezení pojmu

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, definuje Policii jako jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor. Cizinecká policie je vysoce specializovanou složkou Policie, která plní úkoly související s odhalováním nelegální migrace, uplatňování represivních opatření vůči cizincům zdržujícím se na území České republiky. Služba cizinecké policie byla zřízena nařízením Ministerstva vnitra.

5.1.1.2 Činnost

Zajišťuje jak pyrotechnickou službu, tak službu ochrannou, jejíž součástí je i ozbrojený doprovod letadel. Mezi její úkoly lze zahrnout kontrolu dokladů či pomoc dalším ochranným složkám.

Cizinecká policie zajišťuje ochranu vnějších hranic Schengenského prostoru, kontroluje doklady, povoluje a kontroluje vstup a pobyt cizinců a zabezpečuje ve vymezeném rozsahu ochranu civilní letecké dopravy.

Letecká služba¹¹ poskytuje leteckou podporu, která je neodmyslitelnou součástí IZS. Provozuje vrtulníkovou techniku se speciálním policejním, zásahovým, záchranným a také sanitním vybavením. Právě letiště Praha – Ruzyně je jednou ze základen, na nichž je letecká služba realizována.

5.1.1.3 Úkoly

Poskytuje osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní dopravu trvale chráněných ústavních činitelů České republiky a osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území České republiky poskytována ochrana podle mezinárodních dohod.

Zajišťuje ochranu diplomatických objektů a ochranu chráněných objektů a prostorů zvláštního významu pro vnitřní pořádek a bezpečnost, které schválila vláda – např. část mezinárodního letiště Praha – Ruzyně.

¹¹ *Policie České republiky: Letecká služba* [online]. [cit. 2023-01-07]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-ceske-republiky-letecka-sluzba-824129.aspx>

Provádí hygienicko-toxikologickou ochranu – jedná se o komplex opatření směřujících k zajištění nezávadnosti potravin pro chráněné osoby.

Organizuje opatření k zajištění bezpečnosti osob a objektů. Může se jednat např. o návštěvy prezidentů jiných států. Akce velkého rozsahu jsou zabezpečovány v součinnosti s dalšími útvary policie.

5.1.2 Policie České republiky – Letecká služba

5.1.2.1 Činnost

Spektrum úkolů Letecké služby je velmi široké. Lze ho rozdělit na dvě oblasti, první je letecká podpora útvarům Policie ČR a organizačním složkám Ministerstva vnitra. Druhou oblastí je letecká podpora složkám Integrovaného záchranného systému. Hlavní letecká základna Letecké služby Policie České republiky se nachází právě na ruzyňském letišti. Kromě administrativy zde zajišťují i technickou údržbu vrtulníků. Začínají se čím dál více využívat i bezpilotní stroje, které poskytují stejnou obrazovou kvalitu jako vrtulníky. Lze je efektivně používat například pro sledování pohybujících se objektů a monitorování stacionárních cílů.¹²

5.1.2.2 Úkoly

Zajištění veřejného pořádku, odhalování a předcházení trestné činnosti. Mezi úkoly letecké služby se řadí monitorování silniční dopravy a masových společenských akcí, přes sledování objektů a osob zapojených do kriminální činnosti po přepravu a výsadky speciálních zásahových jednotek. V tomto směru mohou být v tomto směru využity i jinými ozbrojenými složkami na základě zákona případně dohody nebo rozhodnutí policejního prezidenta.

V nepřetržité 24hodinové hotovosti se na Letišti Praha nachází 2 posádky. Zabezpečují různé typy úkolů včetně SAR.

¹² *Letectví + kosmonautika*. 2022. Praha: Vydavatelství časopisů MNO, 2022. ISSN 9770024115004.

5.1.3 Celní správa

5.1.3.1 Vymezení pojmu

Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, definuje Celní správu jako soustavu správních orgánů a ozbrojený bezpečnostní sbor.

5.1.3.2 Činnost

Celní správa má dva základní stupně – Generální ředitelství cel a celní úřady. Celní úřady se nachází v krajských městech a patnáctý právě na letišti Václava Havla. Jedná se o celní úřad s názvem Celní úřad Ruzyně v Praze. Hlavní činností celní správy je vyměření a vybírání cla ze zboží dováženého ze zemí, které nejsou součástí Evropské unie. Další činností je rozhodování, zda bude umožněn vývoz zboží či převoz přes území EU. V neposlední řadě zajišťuje úkoly bezpečnostní a kontroluje dodržování různých povinností viz níže.¹³

5.1.3.3 Úkoly

Analýza společných bezpečnostních rizik: kontrola zavazadel pomocí vycvičeného psa, rentgen zavazadel v duálním režimu.

Analýza rizik cestujících: kontrola cestovních dokladů, rentgen v případě podezření prohmatání, odhalování převozu návykových látek, rostlinného a živočišného materiálu apod.

Stanovuje limity pro dovoz zboží v letecké přepravě ze zemí, které nejsou členskými státy EU, omezení při dovozu nebo transitu podle zvláštních předpisů.

5.1.4 Hasičský záchranný sbor Letiště Praha (HZS LP)

5.1.4.1 Vymezení pojmu

Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, definuje Hasičský záchranný sbor jako jednotný bezpečnostní sbor, jehož základním úkolem je chránit životy a zdraví obyvatel,

¹³ *Celní správa České republiky: O Celní správě České republiky* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/Stranky/o-ceske-cs.aspx>

životní prostředí, zvířata a majetek před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi.

Jedná se o základní složku Integrovaného záchranného systému. Jednotka HZS Letiště Praha není omezena pouze na perimetr letiště, ale její působnost je rozšířena i na nejbližší okolí. Jejím zřizovatelem je Letiště Praha a.s.

5.1.4.2 Činnost

Působí na dvou požárních stanicích, zaměstnanci se střídají ve čtyřech směnách. Jednotka zajišťuje požární ochranu jak v leteckém, tak v neleteckém prostoru. Řeší rozmanitou škálu zásahů, na které musí být dostatečně vybavena. Momentálně jednotka disponuje více než dvaceti požárními automobily, nejznámější z nich je kombinovaný hasicí automobil Rosenbauer Panter.

5.1.4.3 Úkoly

Za hlavní úkoly HZS LP lze považovat záchranu lidských životů a zdraví osob, ochranu majetku, životního prostředí před požáry, mimořádnými událostmi a krizovými situacemi. Kromě těchto úkolů sem dále patří kontrola objektu zařízení letiště, kontrola a údržba hasicích přístrojů, školení zaměstnanců v činnosti PO, konzultace a vzdělávací činnost, poskytování odborných, technických, asistenčních a pohotovostních služeb.¹⁴

V případě mimořádné události např. letecké nehody součinnost a společný zásah s dalšími složkami vyprošťování letadel, na něž je jednotka vybavena specializovanou technikou.

5.1.5 Ostraha letiště (OLE)

Jedná se o jedinou letištní složku, která je mimo složky státní ozbrojená. Jejím úkolem je ochrana vnějšího parametru letiště se zaměřením na kontrolu osob a věcí. Součástí činnosti této složky je i hlídková služba, která operuje ve vnitřních prostorech letiště.

¹⁴ *Letiště Praha: Hasičský záchranný sbor* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/hzs-sluzby>

6 Mezinárodní organizace podílející se na zajištění letecké bezpečnosti

6.1 Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)

Její odpovědnost spočívá v zajištění bezpečnosti a ochrany životního prostředí v letecké dopravě, konkrétněji v oblasti civilního letectví v Evropě. Mezi úkoly agentury patří např. vypracování technických pravidel v oblasti letectví, typové osvědčení letadel a komponentů, bezpečnostní dohled a podpora pro země EU. Tato organizace sídlí v Kolíně nad Rýnem.¹⁵ Působnost této organizace se nachází ve dvou rovinách. V první rovině se jedná o poskytování technických znalostí Evropské komisi a podílení se na administrativní činnosti např. uzavírání mezinárodních dohod. Druhou rovinou je oblast legislativní, v níž EASA navrhuje a tvoří bezpečnostní normy. Cílem agentury je podpora bezpečnostních standardů a ochrana životního prostředí v oblasti letecké dopravy. Od roku 1990 jsou součástí EASA i sdružené letecké úřady JAA. Působí v procesu certifikace postupů letadel, leteckých motorů, leteckého personálu a kategorií letadel.

6.2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

Stěžejní mezinárodní organizace přidružená k OSN, která sídlí v Québecu. Její úlohou je zajištění a rozvoj bezpečnosti v civilní letecké dopravě jak po technické stránce, tak po stránce zákonodárné. Vytváří mezinárodní normy a pravidla zlepšující bezpečnost, efektivitu a pravidelnost v letectví. Divize ICAO, které zastřešují bezpečnost se dále dělí do čtyřech sekcí, z nichž každá má své specifické činnosti:

Sekce bezpečnosti a bezpečnostní politiky – cílí na realizaci Annexu 17 na workshopech či seminářích, kterých se účastní bezpečnostní experti jednotlivých letišť.

Sekce technické spolupráce – umožňuje spolupráci převážně u dlouhodobých projektů týkajících se bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními

¹⁵ EASA: *European Aviation Environmental Report 2022* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/en/home>

činy. Jinými slovy se jedná o propojení letecké provozní bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Výbor pro bezpečnost letectví – se skládá z 27 odborníků delegovaných členskými zeměmi a 5 pozorovateli z leteckého průmyslu. Hlavním úkolem tohoto výboru je vypracování bezpečnostních strategií zaměřených na prevenci před protiprávními činy a reagování na mimořádné události.

Ad hoc pracovní skupina pro detekci výbušnin – skupina je tvořena specialisty na detekci výbušnin, ti se zabývají aktualizací technické přílohy ke smlouvě o značkování plastických trhavin.

6.3 Evropská konference o civilním letectví (ECAC)

Mezinárodní organizace přímo napojená na ICAO, OSN, Radu Evropy a instituce EU. Cílem organizace je podpora nastavení a vývoje bezpečnostních standardů a efektivního a bezpečného systému civilní letecké dopravy v Evropě. Hlavní účel organizace je harmonizace strategií a postupů mezi členskými státy s ostatními částmi světa.¹⁶

Mezi klíčové aktivity ECAC patří:

- uspořádání a využívání letového prostoru co možná nejefektivněji, s neomezenými státními hranicemi
- vylepšování bezpečnostních standardů, metod a předpisů
- snížení nákladů na výkonnost a optimalizaci služeb
- posílení a zlepšování civilně-vojenské spolupráce

6.4 Úřad pro bezpečnost v dopravě (TSA)

Tato americká organizace je provozována pod záštitou Ministerstva vnitřní bezpečnosti USA. Byla založena v důsledku událostí spojených s 11. zářím, jejím hlavním účelem je monitorovat bezpečnost leteckého provozu.

¹⁶ ECAC: *Cooperation* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac/cooperation>

6.4.1 TSA zámek

Známější než vlastní organizace, je tzv. TSA zámek. Tento zámek je označený logem v podobě červeného diamantu. Bezpečnostní pracovníci, kteří tento typ kontroly provádí disponují speciálním klíčkem, pomocí něhož jsou schopni TSA zámků odemknout bez toho, aby znali bezpečnostní kód vlastníka kufru. Cílem této kontroly je zamezit možné přítomnosti výbušnin na palubě letadla. Cestující je obeznámen s tím, že jeho zavazadlo prošlo touto kontrolou tak, že jeho zavazadlo je opatřeno páskou, kterou je zapečetěno a uvnitř zavazadla se nachází zpráva s podrobnějšími informacemi.¹⁷

Na letišti Václava Havla se tento typ kontroly provozuje až od roku 2018. Stěry na přítomnost výbušnin v kabinových zavazadlech se dělají od roku 2015.

6.5 Evropská komise (EC)

Stanovuje společná pravidla v oblasti ochrany civilního letectví s cílem chránit osoby a zboží před protiprávními činy, zavedla Evropská komise v roce 2002. Právním předpisem je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002. Poskytuje rovněž základ pro společný výklad přílohy 17 Chicagské úmluvy o mezinárodním letectví. Komise může s Mezinárodní organizací (ICAO) uzavřít memorandum, díky němuž se předejde zdvojení úsilí v oblasti sledování dodržování přílohy 1717 Chicagské úmluvy o mezinárodním letectví.¹⁸

6.6 Mezinárodní rada letišť (ACI)

Celosvětová oborová asociace sdružující 1960 letišť v téměř 180 zemích světa. Byla založena v roce 1991, Letiště Praha se stalo členem v roce 1993, s cílem podporovat spolupráci mezi členy v oblasti letecké dopravy. Součástí asociace je akreditační program Airport Health Accreditation (AHA), v němž asociace hodnotí a posuzuje letiště podle jednotlivých kritérií a následně stanovuje

¹⁷ Časová osa s opatřeními v letištní bezpečnosti, která bylo postupně zaváděna od 11. září
<https://www.tsa.gov/timeline>

¹⁸ EUR-Lex: Document 32008R0300 [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32008R0300&qid=1668952649622>

ochranná opatření a jiné další nástroje. Tato akreditace nastavuje určité hygienické standardy, které zvyšují bezpečnost cestování. V prosinci 2022 se podařilo Letišti Praha obhájit akreditaci na dalších 12 měsíců.¹⁹

7 Organizace integrovaného bezpečnostního systému letiště

7.1 Fyzická ochrana letiště

Fyzická ochrana osob je prováděna za pomoci kvalifikovaných osob, jimiž jsou (ostraha letiště, bezpečnostní kontrola, bezpečnostní agentury, a další) jejím úkolem je zabezpečit ochranu osob, majetku, bezpečnost střežených objektů a veřejný pořádek na letišti. Předtím, než je na letišti zahájena fyzická ochrana se stanoví:

- systém ochrany objektu osob
- úkoly na jednotlivých stanovištích, oprávnění a povinnosti pracovníků ostrahy letiště
- vstupní a klíčový režim a rozsah oprávnění jednotlivých služeb ve vztahu k zaměstnancům, cestujícím a návštěvníkům letiště

Je zapotřebí také určit způsoby vyrozumění odpovědného pracovníka letiště, činnost ostrahy ve zvláštních případech a mimořádných situacích a oprávněné osoby ke kontrole ostrahy i služeb na letišti. Základní rozdělení fyzické ostrahy na letišti:

7.1.1 Strážní služba

Do této oblasti spadá pozorování objektu, včetně komunikací a parkovišť. Hlavním cílem je předejít a popřípadě zabránit nedovolené činnosti v daném úseku. Z časového hlediska je fyzická ochrana letiště vykonávána nepřetržitě 24 hodin denně. Tito zaměstnanci letiště zabezpečují ostrahu v rozsahu kontroly vstupu, dohledové a zásahové činnosti.

¹⁹ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3. s. 27-34

7.1.2 Bezpečnostní dohled

Rozdělený na celoplošný a na dohled nad vyčleněnými prostory a osobami. Sleduje se oprávnění pohybu a činnosti osob, dodržování stanoveného vnitřního režimu, zabezpečení objektu atd. Provádí se buď přímo, nebo prostřednictvím kamerových systémů. Celoplošná dohledová činnost je prováděna pochůzkově nebo objíždkami služebními vozidly po celém objektu letiště. Pochůzky či objíždky se provádějí podle několika předem stanovených variant nebo podle aktuální situace na letišti tzn. s ohledem na důležitost předmětu chráněného zájmu, míru rizika, způsobu zabezpečení technickými prostředky apod.

7.1.3 Kontrola vstupu a vjezdu

Zabezpečuje režim vstupu a vjezdu do objektu a jeho opouštění. Zajišťuje vstup osob a vjezd vozidel s příslušným oprávněním a zamezuje případnému vnášení i vynášení zakázaných předmětů. Osobám a vozidlům může být udělen přístup do neveřejného prostoru letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostorů pouze tehdy, pokud splňují požadované bezpečnostní podmínky. Dále také může být prováděna v této souvislosti evidence docházky zaměstnanců a návštěv, režimové uzamykání a odemykání určených prostor, eventuální doprovod návštěv v objektu, kontrolu letištních dodávek atd.

Tato činnost je prováděna službou na pevných stanovištích nebo elektronickou kontrolou vstupu (EKV). Kontrola je zajišťována u vstupu a vjezdu do objektu letiště zaměstnanci ostrahy nebo prostřednictvím CCTV, pokud se jedná o EKV systémy. Tato činnost je zaměřena především na kontrolu letištních identifikačních průkazů a povolení vjezdu vozidel do jednotlivých bezpečnostních zón. Následná bezpečnostní kontrola se provádí při vstupu osob a vjezdu vozidel do vyhrazeného bezpečnostního prostoru (SRA Security Restricted Area)²⁰. Pracovník ostrahy provádí kontrolu oprávněnosti vstupu osoby do této části letiště a rovněž za pomoci technických prostředků vykonává detekční kontrolu osoby a příručních zavazadel.

²⁰ SRA – část neveřejného prostoru letiště, kde jsou kromě omezení vstupu uplatňovány další normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy (prostory mezi detekční kontrolou a letadlem, odbavovací plocha, třídící a nakládací prostory)

Cílem je zamezit vnášení zakázaných předmětů do SRA. Mimo tuto činnost je střežen prostor vymezený přehledných úseků v blízkosti stanoviště, jsou vydávána jednorázové povolení ke vstupu a vjezdu vozidel do SRA a obsluhovány ostatní technické prostředky (vjezdové brány, závory, road stop atd.)

7.1.4 Bezpečnostní ochranný doprovod

Provádí se pěšky či vozidly, popřípadě kombinovaně. Jedná se tedy například o ochranný doprovod osob, peněžních hotovostí a cenností. Nelze tuto činnost zaměňovat s bezpečnostním doprovodem letadla.

7.1.5 Bezpečnostní výjezd

Je reakcí na poplach elektronického zabezpečovacího systému, který vyhodnotil narušení chráněného objektu, například perimetru letiště nebo střežených objektů. Také jej označujeme jako zásahová činnost. Při ochraně letiště je prováděna zaměstnanci ostrahy ve spolupráci s příslušníky Policie ČR ve dvou formách, a to preventivní činností při kontrole stavu a zajištění perimetrické ochrany a rovněž také při reakci na signál o narušení objektu z elektrické zabezpečovací signalizace, popřípadě na pokyn operátora CCTV systému. Tyto signály elektrické zabezpečovací signalizace jsou vedeny na pult centralizované ochrany dozorcí služby ostrahy letiště.

7.2 Identifikace osob a rizika

Provozovatelem letiště jsou vydávány trvalé a jednorázové letištní identifikační průkazy (IDC). Dále zajišťuje správu systému pro vydávání letištních identifikačních průkazů a je oprávněn k evidenci, zhotovování, vydávání a odebírání těchto letištních průkazů. Letištní identifikační průkazy zůstávají ve vlastnictví a evidenci vydavatele. Trvalé letištní identifikační průkazy musí být vydány veškerému personálu, který v prostoru letiště trvale pracuje nebo v souvislosti s plněním pracovních úkolů vstupuje do neveřejného prostoru letiště, pokud tyto osoby splní podmínky pro jeho vydání (příslušné proškolení, ověření spolehlivosti pro vstup). Průkaz musí obsahovat jméno a fotografii držitele, název zaměstnavatele, název vydávajícího subjektu nebo letiště, datum ukončení platnosti a zřetelné označení určených prostorů a částí, pro které je povolení

platné. Vzory letištního identifikačního průkazu musí být součástí Bezpečnostního programu letiště a podléhají schválení Ministerstvu dopravy ČR.²¹

7.3 Ochrana veřejného a neveřejného prostoru letiště

Pro všechny osoby, které vstupují do Neveřejného prostoru letiště je závazný vstupní řád vydaný na základě ustanovení § 85 c zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění. Neveřejný prostor letiště (Airside) je provozovatelem letiště určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován. V neveřejném prostoru letiště, v místech se zvýšenými nároky na bezpečnost civilního letectví jsou vymezeny prostory SRA.

7.4 Vjezd do neveřejného prostoru

Do neveřejného prostoru letiště lze vjíždět příslušnými vjezdovými vrátnicemi a pouze vozidlem či jiným mobilním mechanizačním prostředkem (MMP), kterému bylo vydáno trvalé či jednorázové povolení k vjezdu určené pro dané vozidlo a připevněné na snadno viditelném místě vozidla. Rozsah bezpečnostní kontroly vozidel je stanoven v Bezpečnostním programem letiště.

7.5 Ochrana na letištní ploše

K základnímu zajištění bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy na letišti musí být provedena bezpečnostní prohlídka letadla a bezpečnostní kontrola letadla.

7.5.1 Bezpečnostní kontrola letadla

Je myšlena prohlídka těch částí vnitřních prostorů letadla, do kterých mohou mít cestující přístup, spolu s prohlídkou nákladového prostoru letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu.

7.5.2 Bezpečnostní prohlídka letadla

Je myšlena prohlídka vnitřních prostorů a přístupného povrchu letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu, jež ohrožuje bezpečnost letadla. Obsahem bezpečnostní prohlídky musí být všechna

²¹ ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3. s. 109-112

opatření bezpečnostní kontroly letadla a k tomu musí obsahovat kontrolu prostor přístupných z vnějšku letadla. Letadlo, které je v provozu, je během průletového odbavení nebo mezipřistání podrobováno bezpečnostní kontrole bezprostředně po výstupu cestujících nebo co nejpozději před nástupem cestujících a naložením zavazadel nebo nákladu do letadla, avšak může být provedena kdykoliv, kdy cestující již opustil část paluby letadla, které má být kontrolováno. Toto bezpečnostní opatření má za účel zjistit, zda se na palubě nenacházejí zbraně, improvizovaný druh výbušného zařízení, výbušniny nebo jiné zakázané předměty.

Policie ČR má při provádění kontrolní činnosti právo požadovat potvrzení o provedení bezpečnostní prohlídky letadla, stejně jako provést následnou bezpečnostní kontrolu nebo prohlídku letadla. Personál, která zajišťuje bezpečnostní prohlídku letadla, musí být seznámen s daným typem letadla a absolvovat příslušnou odbornou přípravu pro tuto činnost.

O provedení bezpečnostní prohlídky je vždy sepsán záznam, který musí být uložen po dobu 24 hodin, nebo po dobu trvání letu, a to i na palubě letadla, a musí obsahovat níže uvedené informace:

- číslo letu
- místo určení
- místo zahájení předchozího letu
- údaj, zda byla provedena bezpečnostní prohlídka letadla či nikoliv
- datum a čas provedení bezpečnostní prohlídky letadla
- jméno a podpis osoby odpovědné za provedení bezpečnostní prohlídky letadla

7.5.3 Ochrana letadla

Provozovatel letecké dopravy je povinen přijmout bezpečnostní opatření ke kontrole vstupu do zaparkovaného letadla. Bez ohledu na skutečnost, zda je či není chráněno před neoprávněným přístupem hlídkou, uzavřením vnějších dveří nebo elektronickými prostředky. Hlídka musí být přítomna po celou dobu, kdy je letadlo zaparkované. Tímto způsobem lze dosáhnout toho, že osoba, která se pokusí o neoprávněný přístup do letadla, bude okamžitě zastavena. Pokud se letadlo nachází v kritické části, jsou vnější dveře, které nejsou přístupné ze země

považovány za uzavřené, pokud byli pomocné prostředky pro vstup odstraněny a umístěny dostatečně daleko od letadla. Další možností, kdy se letadlo považuje za dostatečně ochráněné je, že se letadlo nachází v uzamčeném hangáru. Mimo tyto obecné požadavky na ochranu letadla, jsou v případech, kdy je letadlo zaparkováno mimo prostory kritické části SRA prostoru letiště.

Jakékoli letadlo, které je v provozu, musí být pod bezpečnostním dozorem, aby bylo zabráněno neoprávněnému přístupu k letadlu. Vstup do letadla, které není v provozu, je zapotřebí zabezpečit tím, že dveře do kabiny musí být zamčené, nástupní můstky do letadla nebo letadlové vyklápěcí schody musí být zabezpečeny, odtaženy nebo zatáhnuty, dveře letadla musí být zajištěny (zabezpečeny) tak, aby bylo možno zjistit neoprávněný vstup do letadla př. pečeti, ty musí být individuálně číslovány a musí docházet k jejich kontrole. Pokud se letadlo nenachází s oblasti SRA musí dojít ke kontrole v podobě pěší nebo mobilní hlídky každých 30 minut, nebo například pod kamerovým systémem. Letadlo musí být zaparkováno v dostatečné vzdálenosti od oplocení a na dobře osvětleném prostoru.

7.5.4 Kontrola při tranzitním mezipřistání

Letecký dopravce provádějící tranzitní mezipřistání je povinen provést vhodné bezpečnostní opatření, aby cestující při výstupu z letadla nebo po opuštění letadla do tranzitních prostor neponechávali na palubě žádné předměty. Letecký dopravce provádějící tranzitní mezipřistání, odpovídá za přijetí opatření ke zjištění cestujících, kteří při mezipřistání vystoupí z letadla a před odletem již nenastoupí.

7.5.5 Úklidové služby a catering

Na základě žádosti jednotlivých poskytovatelů služeb při odbavovacím procesu na letišti zajišťujících úklidové služby, nebo zásobování palubního bufetu letadla potravinami a nápoji, lze nazvat catering, pro letadla leteckých dopravců, vyhodnotí Úřad pro civilní letectví jejich bezpečnostní opatření a po splnění všech požadavků se současně schválí i jejich bezpečnostní program, který je následně označen jako bezpečnostně způsobilý.

Poskytovatel úklidové služby a cateringu musí jmenovat bezpečnostního pracovníka, který zpracovává bezpečnostní program. Tento pracovník odpovídá za provádění bezpečnostních opatření. Při přijímání zaměstnanců musí dbát na spolehlivost, jelikož všichni tito zaměstnanci mají přístup do SRA a musí tedy dodržovat veškeré bezpečnostní pokyny, které vydá provozovatel letiště.

Všichni pracovníci před započatím práce musí projít takzvaně školicím kurzem, kde se naučí předepsané postupy při manipulaci jak s čistícími prostředky, tak u cateringových provozovatelů s potravinami a pitím.

Catering musí být pořizován pouze od společností, které jsou schváleny a označeny Úřadem pro civilní letectví.

Úklidové služby nebo catering ihned po vstupu do oblasti SRA dojde k namátkové kontrole věcí, které používají.

Pokud jsou zásilky při přepravě zapečetěny, musí posádka letadla nebo pověřená osoba leteckého dopravce provést kontrolu neporušenosti pečetě.

7.6 Bezpečnostní kontrola letiště

Bezpečnostní činnost managementu na letištích zahrnují periodické kontroly nebo speciální kontroly, týkající se systému řízení bezpečnosti na letišti, včetně prověřování letiště a dat, publikovaných v letecké informační příručce (AIP) a kontroly letištních zařízení, vybavení a provozních postupů, dále posouzení denních kontrol provozovatele letiště a hlášení o mimořádných bezpečnostních kontrolách a s nimi spojených činností. Periodické kontroly jsou vyžadovány za účelem dodržení požadavků přijatých v bezpečnostním programu letiště. Kontrolní činnost bezpečnostního managementu letiště je provedena z režimového a organizačního hlediska:

- Informace před kontrolou s vedoucími pracovníky letiště, včetně koordinace s dispečery řízení letového provozu
- Administrativní kontrola systému řízení bezpečnosti na letišti se dále dělí na:
 - plány týkající se odstraňování sněhu a námrazy
 - aktuální zprávy pro piloty (NOTAM)

- záznamy ohledně výcviku lékařského, záchranného a hasičského personálu
 - bezpečnostní záznamy dodavatelů leteckého paliva
 - osvědčení firem zajišťujících tankování
 - záznamy bezpečnostního protipožárního výcviku
 - dokumentace výročních kontrol letištního plánu pro krizové situace, včetně nácviku při skutečném nebezpečí
 - záznam provozovatele letiště o auditech bezpečnosti u provozovatelů se stálým sídlem na letišti, společností zabývajících se pozemní obsluhou a dalších společností činných na letišti
- Kontrola pohybové plochy včetně kontrol drah a pojezdových drah za účelem zjištění stavu komunikací, znečištění, světelných návěstidel, znaků, postranních pásů, pruhů, koncových bezpečnostních ploch, včetně kontroly potenciálních rizik při probíhajících stavebních pracích například výkopů, příkopů, stavebního materiálu, nedostatečného označení stavební plochy, stavebního vybavení na pohybové ploše a neadekvátního označení a osvětlení provizorních prahů drah
 - Kontrola provozu pozemních prostředků na pohybové ploše za účelem ověření toho, že přístup na tuto plochu je umožněn pouze oprávněným osobám a prostředkům a že jsou dodržovány všechny požadované postupy, že prostředky jsou řádně označeny a že jejich řidiči znají a používají správnou terminologii pro komunikaci, včetně kontroly toho, že veřejnosti je zabráněno v neoprávněném vstupu na pohybovou plochu a že je chráněna před prudkým pohybem vzduchu za tryskovými nebo vrtulovými letadly, včetně kontroly ohrožení ze strany divoké zvěře a kontroly ukazatelů směru přistání a směru větru
 - Kontrola záchranné a protipožární služby
 - Kontrola výcvikových záznamů
 - Namátková kontrola formou přezkoušení znalostí hasičů
 - Kontrola správnosti uschování vybavení a jeho funkčnosti a splňuje požadavky kategorie do které je začleněno

- Kontrola včetně nácviku včasné reakce
- Zařízení pro doplňování paliva

7.7 Technické prostředky

Rozdělují se podle typu nebezpečí nebo rizika, před kterým ochraňují:

- Technické prostředky určené pro ochranu před úmyslným útokem pachatele (mechanické zábranné prostředky, poplachové zabezpečovací a tísňové systémy, kamerové systémy, zbraně)
- Technické prostředky určené pro ochranu před živelnými událostmi (detekční zařízení se včasnou signalizací, elektrická požární signalizace, hromosvody, ochranné protipožární oděvy)
- Technické prostředky určené pro ochranu před provozními haváriemi (detekční a monitorovací zařízení ke včasnému zjištění závad a poruch)
- Technické prostředky určené pro ochranu před neúmyslným opomenutím (druhy signalizace, na které musí obsluha zařízení reagovat)²²

8 Letištní pohotovostní plán

8.1 Účel plánu

Hlavním účelem Letištního pohotovostního plánu je stanovit režim vyrozumění a koordinace složek letiště při řešení typových mimořádných událostí, jako mohou být např. protiprávní činy v civilním letectví, letecké katastrofy, požáry velkého rozsahu, ekologické havárie a další situace, které ohrožují zásadním způsobem bezpečnost a životy cestujících a ostatních účastníků leteckého provozu nebo mohou způsobit značné materiální škody.

8.2 Cíl plánu

Cílem plánu je stanovení koordinovaného postupu relevantních složek letiště a jiných územních a státních složek při přípravě na mimořádnou událost a při provádění záchranných a likvidačních prací.

²² ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-862-5. s. 17-66

Procesu tvorby Letištního pohotovostního plánu předchází proces letištního pohotovostního plánování. Tento proces má připravit letiště na zvládnutí mimořádných událostí, jak v jeho perimetru, tak v jeho okolí. Účelem pohotovostního plánování je minimalizovat následky mimořádných událostí, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel.

8.3 Legislativa spojená s letištním pohotovostním plánem

V legislativě je zakotvena povinnost provozovatele letiště vytvořit letištní pohotovostní plán. Nejdůležitější dokumenty jsou:

- Předpis Ministerstva dopravy L-14 Letiště
- Vyhláška 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, ve znění pozdějších předpisů²³
- Nařízení komise EU č. 130/2014 s materiálem Annex to ED Decision 2014/012/R (zde je zmíněna možnost obsahu plánu)

8.4 Struktura letištního pohotovostního plánu

Struktura plánu není stanovena žádným předpisem, je tak na provozovateli letiště, pro jakou se rozhodne. V legislativě jsou však stanoveny body, ze kterých se celá struktura sestavuje. Tyto body se nachází v Hlavě 9 předpisu Ministerstva dopravy L-14 Letiště.

1. Pohotovostní telefonní čísla
2. Leteckou nehodu na letišti
3. Leteckou nehodu mimo letiště
4. Poruchu letadla za letu (plná pohotovost nebo místní pohotovost)
5. Požáry staveb
6. Sabotáž včetně bombové hrozby (letadel nebo staveb)

²³ *Zákony pro lidi: Vyhláška č. 108/1997 Sb.* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>

7. Únos letadla

8. Incident na letišti

9. Zodpovědné osoby–místní funkce

9 Praktická část

9.1 SWOT analýza

SWOT analýza je univerzální analytickou metodou pro vyhodnocování pozitivních a negativních faktorů vnitřního i vnějšího prostředí. Autorem analýzy byl Albert Humphrey, který ji původně navrhl jako nástroj ke zhodnocení celé organizace ve strategickém řízení. Jak má SWOT analýza vypadat je uvedeno v Tabulce 4. Analýza Letiště Václava Havla je zpracovaná v Tabulce 5.

Cílem analýzy je identifikace slabých a silných stránek organizace a obeznámení s příležitostmi a případnými hrozbami.

Tabulka 4

	Pozitivní faktory	Negativní faktory
Faktory vnitřního prostředí	Strengths (SILNÉ STRÁNKY)	Weaknesses (SLABÉ STRÁNKY)
Faktory vnějšího prostředí	Opportunities (PŘÍLEŽITOSTI)	Threats (HROZBY)

Tabulka 5

	Pozitivní faktory	Negativní faktory
Faktory vnitřního prostředí	<p>SILNÉ STRÁNKY</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typové plány, interní a právní předpisy • Cvičení se simulací mimořádných událostí • Organizační struktura 	<p>SLABÉ STRÁNKY</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezpečnostní kontrola tranzitního prostoru Terminálu 1 • Nedostatek pracovní síly • Koncentrace velkého množství lidí
Faktory vnějšího prostředí	<p>PŘÍLEŽITOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zlepšování zabezpečení areálu • Moderní technologie zajišťující bezpečnost • Stavební úpravy areálu 	<p>HROZBY</p> <ul style="list-style-type: none"> • Environmentální • Závada technického charakteru • Protiprávní činy • Sociální hrozby

Silné stránky

Typové plány, interní a právní předpisy – Letiště má tyto dokumenty dobře zpracované, průběžně dochází k jejich kontrole a aktualizaci.

Cvičení se simulací mimořádných událostí – několikrát do roka se konají různé druhy pohotovostních a metodických cvičení. Jedním z největších bylo v roce 2019 společné cvičení bezpečnostních a provozních složek a složek integrovaného záchranného systému s tématem zásah u nehody letadla při přistání. Další proběhlo v listopadu 2022 s tématem pokus o únos letadla.

Organizační struktura – na letišti působí Policie České republiky, dobře vybavená jednotka Hasičského záchranného sboru Letiště Václava Havla, cizinecká policie a další složky zajišťující bezpečnost.

Příležitosti

Zlepšování bezpečnosti areálu – prostor pro zvýšení bezpečnosti se nachází v Terminálu 1, kde nefunguje zcela optimálně bezpečnostní kontrola viz. rozhovor níže. Investice do vybavení pro lepší komunikaci by také byla jedním z možných řešení.

Moderní technologie zajišťující bezpečnost – v začátcích je koncept na rozeslání hromadných sms zpráv všem zařízením přítomným na letišti v případě pohotovosti či mimořádné události.

V letecké službě se začínají čím dál více používat bezpilotní letouny, ty však v dohledné době vrtulníky s posádkou nenahradí. Tato složka funguje velmi kvalitně.

Stavební úpravy areálu – již v roce 2023 by měla začít přeměna dopravního řešení v okolí terminálů a rozšíření areálu letiště.

Slabé stránky

Bezpečnostní kontrola tranzitního prostoru Terminálu 1 – nechráněnost tranzitního prostoru je velkou hrozbou. Osoba s případnou zbraní či výbušninou se může dostat až ke gatě.

Nedostatek pracovní síly – podstav u složek integrovaného záchranného systému je dlouhodobý problém. Stejně tak nedostatek dostatečně kvalifikovaného personálu.

Koncentrace velkého množství lidí – pro útoky s velkým množstvím obětí je letiště snadný cíl právě kvůli koncentraci osob na jednom místě.

Hrozby

Environmentální – živelné katastrofy a extrémní počasí např. silný vítr.

Závada technického charakteru – chyba detektorů, technická závada na různých bezpečnostních zařízeních.

Protiprávní činy – různé typy teroristických útoků, únos letadla či pokus o něj, výbušnina na palubě letadla či v prostorech letiště, aktivní střelec.

Sociální hrozby – nedostatek personálu, shromažďování velkého množství lidí na jednom místě.

Výsledkem mé analýzy je 9,4. Tedy Letiště Václava Havla je bezpečné a dobře připravené na případné hrozby.

Převažují jeho silné stránky, které mají základ v právních předpisech na národní i mezinárodní úrovni a také na dobře fungující organizační struktuře.

Letiště by mělo využít příležitostí pro svůj rozvoj a zaměřit se na slabé stránky. Velkým problémem je nedostatek pracovní síly, ačkoliv se Letiště snaží vzbuzovat mezi mladistvými zájem o pracovní pozice. V areálu se nachází střední škola a často se v areálu konají exkurze pro školy z okolí.

Z vyhodnocení analýzy, které je zobrazeno v Tabulce 6 vyplývá, že nejvýraznější hrozby jsou technického a sociálního charakteru. Patří sem i protiprávní činy, které ovšem nejsou tolik pravděpodobné a Letiště je na jejich zvládnutí dobře vybavené.

Tabulka 6

Silné stránky	Hodnocení	Váha
Typové plány, interní a právní předpisy	4	1
Cvičení se simulací mimořádných událostí	4	0,8
Organizační struktura	5	1
Součet		12,2
Příležitosti		
Zlepšování zabezpečení areálu	3	0,5
Moderní technologie zajišťující bezpečnost	5	0,6
Stavební úpravy areálu	4	0,4
Součet		6,1
Slabé stránky		
Bezpečnostní kontrola tranzitního prostoru Terminálu 1	-3	0,7
Nedostatek pracovní síly	-4	0,9
Koncentrace velkého množství lidí	-1	0,2
Součet		-5,9
Hrozby		
Environmentální	-2	0,1
Závada technického charakteru	-1	0,6
Protiprávní činy	-2	0,5
Sociální hrozby	-3	0,4
Součet		-3
Celkový výsledek analýzy		9,4

9.2 Strukturovaný rozhovor se zástupcem ředitelství služby cizinecké policie, plk. Mgr. Tomášem Jelínkem, se zaměřením na činnost a úkoly této složky v Letištním pohotovostním plánu a při konkrétních mimořádných událostech

Pro rozhovor jsem si vybral několik druhů mimořádných událostí, o nichž bych rád získal postřehy z praxe.

V první části rozhovoru se budu zabývat únosem letadla. Jedná se o velmi závažný protiprávní čin, na nějž musí být bezpečnostní složky letiště připraveny. Na Letišti Praha došlo v historii k několika únosům například okolo roku 1989.

J.N.: Dobrý den, děkuji za přijetí a možnost s Vámi udělat dnes, 24.1.2023, rozhovor, který bych rád použil jako součást praktické části své bakalářské práce.

Plk.: Dobrý den. Já se na Vaše otázky těším a jsem zvědav, co jste si na mě připravil.

J.N.: Začal bych tématem únos letadla, jakožto dle mého názoru největší „strašák“ asi nejen cestujících, ale i bezpečnostních složek, které by tuto situaci řešily. Zda tedy došlo v posledních letech, nebo alespoň za dobu, co zde sloužíte, k nějakému únosu letadla?

Plk.: Co sloužím zde na letišti Václava Havla, to je od roku 2009, k únosu letadla nedošlo. Tím pádem nemám s touto situací osobní zkušenost.

J.N.: Já jsem se tedy během přípravy na tento rozhovor informoval z veřejně dostupných zdrojů, že naposledy došlo k únosu v roce 2006, ale to jste zde ještě nesloužil, jak jste již uvedl.

Ale zaznamenal jsem na sociálních sítích, že nedávno proběhlo cvičení, kde byla taková situace nasimulovaná, kdyby k ní došlo.

Plk.: Ano samozřejmě i tyto situace se trénují, kdyby došlo k nejhoršímu.

J.N.: A jaké tedy bývají? Nebo jsou spíše předpokládané situace, že únosce je motivován k takovému činu, jako je únos letadla? S jakou motivací nejpravděpodobněji počítáte?

Plk.: Toto cvičení, které máte na mysli, byla simulována situace, ke které by opravdu mohlo dojít, a to že skupina fotbalových fanoušků si zaplatila soukromý let a tento let byl zrušen poté, co již byli na palubě letadla. Jelikož byli posilněni alkoholem, tak se snažili donutit pilota vzlétnout, protože chtěli stačit fotbalové utkání. Což by se teoreticky mohlo stát a je to daleko pravděpodobnější, než jsme zvyklí vidět v televizi ve filmech a akčních seriálech. Že by došlo k tomuto typu únosu je v dnešní době velmi malá spíše zcela mizivá pravděpodobnost, jelikož pasažéři i jejich zavazadla prochází přes několik kontrol.

J.N.: Dále bych se tedy zeptal, jak probíhá komunikace s agresorem v této situaci?

Plk.: Prvotní kontakt agresora je s posádkou a personálem letadla a tato komunikace probíhá přes pilota. Pilot s posádkou má předepsané, jak má v takové situaci postupovat, dalo by se říct, že mají takové typové plány, jak postupovat a také mají určité kódy, které posílají na řízení letového provozu, a to následně informuje Policii České republiky.

J.N.: Další otázku k tomuto tématu bych měl na leteckou policii, jak ta funguje a jak s těmito lidmi spolupracujete? A sehrála při tomto cvičení nějakou roli?

Plk.: Tito policisté, které máte na mysli, spadají do oddělení, které se nazývá oddělení doprovodu letadel a jsou to tzv. air marshals, dá se říci, že nepůsobí pouze v Evropě ale i po celém světě. A při tomto cvičení byli přítomni v roli agresivních pasažérů.

J.N.: Zasahovaly u tohoto cvičení i jiné složky integrovaného záchranného systému?

Plk.: Pokud nastane takováto situace, tak začínáme postupovat podle typových plánů, při únosu letadla je velitelem zásahu člen Policie České republiky a zasedne krizový štáb, kde jsou zastoupeni členové všech složek jak Hasičského

záchranného sboru tak i Rychlé záchranné služby, ale i soukromé subjekty, které slouží na Letišti Václava Havla př. ostraha letiště.

J.N.: A z Vašeho hlediska shledáváte zde nějaké výrazné nedostatky, kde je například co zlepšovat?

Plk.: Ze svého pohledu, jelikož jsem těch situací pár zažil, tak každá mimořádná událost je specifická, postupy se nikdy přesně neopakují, vždy se vyskytne něco nového neočekávaného a nelze vždy postupovat podle jednoho typového plánu. Ten typový plán slouží jen jako podklad k tomu, jak udělat základní věci, např. je určeno místo, kde se nachází shromaždiště, kam se posílají lidé evakuovaní z letadla, kam se odstavuje letadlo atd. Ale z mého pohledu, co se dá vždy zlepšovat je komunikace. Ta je zásadní při řešení mimořádných situací, určit někoho, kdo vede krizový štáb a komunikuje se zástupci jednotlivých složek.

J.N.: Máte zde tedy určeno, kdo má v plánu jakou úlohu, když to zjednoduším. Jsou součástí plánu také vyjednatelé případně jaké osoby jsou k tomuto úkonu určeny?

Plk.: Máme zde určené osoby, které jsou zodpovědné za mimořádné události, ale tyto specifické věci jsou zaštitěné specifickými orgány, vyjednaváči například sídlí v Praze a pokud by je bylo zapotřebí, tak si je musíme vyžádat přes operačního důstojníka.

Dalším tématem pro náš rozhovor je aktivní střelec. Tento typ hrozby je rozpracován v typových plánech a složky se na ni připravují pomocí metodických cvičení.

J.N.: Od tématu únos letadla bych se rád přesunul k dalšímu typu mimořádné události, a to aktivní střelec v prostorách letiště. A rovnou bych upřesnil otázku – došlo k tomuto typu mimořádné události řekněme během Vaší služby, tedy od roku 2009, a pokud ne, tak s jakou pravděpodobností se počítá, že by tato situace mohla nastat?

Plk.: Situaci aktivního střelce jsme zatím nezažili, ačkoliv došlo k několika incidentům, které tuto situaci připomínaly. Nicméně pokaždé se jednalo o psychicky labilní osoby, které měly v držení plastové či plynové pistole. Ale

typickou situaci, v níž agresor opravdu střílí, jsme naštěstí nezažili. Jedná se ovšem o jeden z typových plánů, kterému dáváme větší důraz, jelikož víme z různých letišť po světě, že tato situace je daleko pravděpodobnější než například uložení výbušného zařízení na letišti či dokonce na palubu letadla.

J.N.: Dá se tedy říci, že i díky množství kontrol je téměř vyloučené se s palnou zbraní dostat do neveřejných prostor letiště?

Plk.: To úplně ne, jelikož neveřejnou částí letiště je i transitní prostor Terminálu 1, kam se může dostat kdokoli bez jakýchkoli kontrol v současné době.

J.N.: Jsou zpracovány nějaké předpoklady, s jakou motivací by někdo tímto způsobem útočil?

Plk.: Máme rozpracované typové plány, ve kterých jsou rozebrány typy osob, které by mohly tento protiprávní čin způsobit. Prvním typem jsou osoby psychicky labilní, které si většinou neuvědomují, kde se nachází a letiště je láká už tím, že je optimálním středem pozornosti s ohledem na množství lidí, co se zde shromažďuje. A také každý protiprávní čin, který se zde stane, je mediálně přitažlivý a ta osoba se tím zviditelní, ale tedy v negativním smyslu. Druhý typ je člověk, který se chce pomstít a chce aby to bylo viděno a tady se opět vracíme k médiím, která to velmi zviditelní. Třetím typem je člověk, jehož čin je často vidět v zahraničí, takzvaná asistovaná sebevražda, a to jsou osoby, které přijdou a začnou střílet do vzduchu a v podstatě se nechají zastřelit. Toto udělají na základě absence odhodlání se připravit o život sami a nechají to za sebe udělat bezpečnostní složky.

J.N.: Jak tedy probíhá příprava na takovýto zásah, jaké prostředky a síly jsou využity?

Plk.: Cvičení probíhalo v loňském roce a bylo dokonce i s barikádovým stavem, kdy se střelec zabarikádoval na toaletách a v tomto případě je povolána jednotka z našeho speciálního oddělení mobilního zásahu. To lze přirovnat k lehčí odnoži útvaru rychlého nasazení a tito kolegové jsou dislokováni přímo zde na letišti a jsou schopni zasahovat kdekoli po letišti do jedné minuty. Mají veškeré

vybavení balistické vesty, přilby, samopaly MP5 HK a jsou trénováni na to, aby zasáhli, když je to potřeba.

Jednou z největších hrozeb 21. století je bomba v prostorách letiště. Tento typ teroristického útoku není ve světě zdaleka ojedinělý, proto mě zajímá, zda k němu došlo i na letišti v Praze.

J.N.: Navázal bych dalším typem mimořádné situace a tou by bylo téma bomba v prostorách letiště? A opět se zeptám, zda k takovéto situaci v poslední době došlo, nebo alespoň za dobu, co zde sloužíte?

Plk.: Ano, zrovna v nedávné době došlo k vážnějšímu případu, kdy anglický občan, který dobrovolně bojoval na Ukrajině a navracel se přes naše území, ale jeho cesta nevedla zpět do Británie, ale do Španělska. A s sebou si z Ukrajiny vezl několik roznětek granátů, které měl u sebe v batohu. A ve veřejné části, mimo tranzitní prostor si chtěl jednu roznětku vyzkoušet a ta mu vybuchla v ruce. Když došlo k této situaci, tak to bylo pro nás velmi nebezpečné, ze začátku byly informace chaotické, nikdo nevěděl, co se děje, ale poté se již začalo ihned postupovat podle typových plánů a začala evakuace půlky letiště včetně řízení letového provozu. A dokonce došlo i k evakuaci místností pro krizové řízení. Jelikož taška s roznětkami se nacházela v blízkosti všech těchto částí a místností. Tyto situace jsou z většiny anonymní, ve stylu nahlášení výbušného zařízení, ale toto byl konkrétní příklad a naštěstí to byly jen rozbušky. Pachatel nakonec skončil s potřhanou rukou, dá se tedy říci, že k ničemu závažnému nedošlo, až na jeho poranění.

J.N.: Zasahovala tedy ihned i Zdravotnická záchranná služba?

Plk.: Ne on s tímto poraněním poodešel od místa činu a zavolal si záchrannou službu a až po ošetření řekl, že si tam nechal batoh, ale neřekl s rozbuškami ale s granáty. A proto se počítalo se situací, jako by se na daném místě nacházely granáty a nejen jejich rozbušky, proto také došlo k takto rozsáhlé evakuaci. Byla povolána také speciální pyrotechnická služba z Prahy, která se volá pouze v případě, že je nalezen výbušný systém. Na letišti je přítomna pyrotechnická jednotka, která je schopna najít a identifikovat objekt, který je výbušným

zařízením. Ale pro likvidaci a odvoz nástražných výbušných zařízení se volá právě speciální pyrotechnická výjezdová jednotka z Prahy.

J.N.: Jaký je časový dojezd této speciální pyrotechnické jednotky sem na Letiště Václava Havla?

Plk.: Dojezdová doba na místo je do 20ti minut.

J.N.: Jak je to s předpoklady výskytu bomby například na palubě letadel?

Plk.: Na palubě letadla předpokládáme vzhledem k mezinárodním předpisům a předpisům ICAO, že výskyt výbušného zařízení na palubě je úplně minimální. Vzhledem k tomu, že se předpokládá, že kontroly jsou natolik kvalitní, tak se bomba či jiné výbušné zařízení nemůže na palubu dostat. Z technického hlediska by k žádnému pochybení nemělo dojít, ale vždy tu hraje roli lidský faktor, kdy například pracovník bezpečnostní služby může být podplacen, a to například ve třetích zemích, nemělo by se to stávat, ale i s tímto rizikem se počítá.

J.N.: Takže při přeletu ze třetích zemích, kdyby došlo například k anonymnímu nahlášení bomby na palubě tohoto letadla, tak by se na tento případ bral větší ohled?

Plk.: Ano, přesně, jak říkáte. Přistupujeme k těmto hrozbám i na základě destinace, z jaké letadlo vzlétlo. V případě, že by letadlo letělo například z Káhiry, budeme mít daleko větší podezření, než pokud by byl let například z Bruselu.

J.N.: Já jsem našel informaci, že poslední incident týkající se Letiště Václava Havla byl let z Varšavy do Prahy 20.4.2022 a byla nahlášena bomba na palubě letadla. Která se tedy nepotvrdila po přistání.

Plk.: Paradoxně jsem byl vedoucí krizového štábu při této situaci. Jednalo se o informaci v podobě anonymního emailu. Údajně z toho důvodu, že jsme neuzavřeli letový prostor nad Ukrajinou, tak přijde odezva v podobě žhnuoucích těl a planoucích oceli, které způsobí letadlo letící z Varšavy do Prahy. Takže tato informace přišla na několik emailových adres po letišti včetně adres, jako jsou Seznam zprávy a podobné.

J.N.: Takže tato situace byla ihned mediálně zviditelněna.

Plk.: Jelikož ta hrozba byla poměrně jasně formulována, že letadlo vybuchne a způsobí určité následky. Tak se k situaci přistupovalo s daleko větší pečlivostí, jelikož se mohla naplnit, než pokud by to byl jeden email na jednu adresu. Například na prague-info.info by přišel jeden email. A v tomto případě se postupovalo mnohem obezřetněji a byla přivolána speciální pyrotechnická služba z Prahy.

J.N.: Je tedy rovnou určeno, kam se letadlo ihned po přistání odstaví, nějaký bezpečný prostor?

Plk.: V rámci letiště je vyhrazena takzvaná krizová stojánka kam v takovýchto či podobných případech je letadlo umístěno. Bývá to místo vybrané tak, aby po případném výbuchu došlo k co nejmenším škodám. Na toto opatření navazují další interní postupy, které spadají do sekce utajovaných informací. Nicméně opět jsou zásadní typové plány.

J.N.: A opět se Vás zeptám, jaká cvičení probíhají během roku? Jak je to se souhrou s ostatními složkami Integrovaného záchranného systému při cvičení?

Plk.: Různá cvičení probíhají přibližně jedenkrát až dvakrát v roce. Problémem tohoto cvičení je, že potřebujeme letadlo, a to není úplně tak jednoduché (smích). Většina cvičení je prováděna tak, že k výbuchu již došlo a jsou procvičovány situace, jak postupovat po výbuchu. Z důvodu, aby se mohli právě zapojit například hasiči a záchranná služba. Tím pádem se ta cvičení dělají jako reakce na to co už se stalo. Abychom mohli vyzkoušet, jak rychle zde bude rychlá záchranná služba z Prahy a jak dlouho trvá příjezd Golema.

J.N.: Proběhla během této mimořádné situace, tedy při ohlášení daného nebezpečí letu z Varšavy do Prahy, nějaká omezení pro funkci letiště? Kdy muselo dojít k evakuaci osob?

Plk.: Konkrétně během tohoto případu jsme žádné lety neodkláněli a nepřerušovali, ale v situaci s těmi rozbuškami tam se provoz přerušoval. Než se zjistilo, že to opravdu nejsou granáty. Tam kdyby došlo k narušení řízení letového provozu, tak by byl velký problém s komunikací s operátory, kteří jsou

nezbytní. Aby mohli řídit letadla, která se pohybují po letištní ploše, potřebují mít vizuální kontakt s letadly. A když jsme je museli evakuovat, tak došlo k přerušení, a to trvalo asi 30 minut.

J.N.: Tím pádem jste museli odklonit veškeré lety v těch 30 minutách? Kam se například odklání tyto lety?

Plk.: Všechna letadla byla divergovaná na jiná blízká letiště jako jsou Vídeň, Mnichov nebo Brno.

J.N.: A jak je to s menšími letišti?

Plk.: S menšími letišti je to složité, jelikož na nich nemohou přistávat některá větší letadla. Mají menší kapacity a maximální nosnost drah – jsou to například letiště v Karlových Varech a Pardubicích. Jiná letiště ani nemají techniku pro odbavení těchto letadel.

J.N.: Máte nějaké statistiky o kolik letadel se může jednat za určitý čas, abyste připravili právě ta letiště, která budou fungovat jako záchytná?

Plk.: Přímé statistiky o tom nemáme, v tu dobu se jednalo přibližně o 20 letadel, ale je to pouhý odhad.

Na závěr bych si rád poslechl zhodnocení vybavení, postupů a dalších metod z pohledu plukovníka.

J.N.: Posledním dnešním tématem, na které bych se Vás chtěl zeptat je fungování Vaší práce, zda máte dostatečné vybavení, dále zda se ztotožňujete s postupy při mimořádných událostech, nebo zda byste našel nějakou kritiku. Co by se dalo případně zlepšit, jaké vybavení by se Vám ještě hodilo a podobné věci, co Vás napadnou.

Plk.: Začal bych rovnou, že náš inspektorát cizinecké policie se dlouhodobě potýká s podstavem policistů, jsme cirká 20% minus, což je nejvíce v cele České republice. Vykládám si to tím, že tato práce asi není tak atraktivní pro mladé lidi, kteří přijdou. Přeci jen pasová kontrola je sama o sobě specifická, sedíte na jednom místě a odbavujete, a to není tak akční, jak by si asi mnozí práci u policie představovali. A to je jeden problém, který by byl potřeba vyřešit. Kdybychom

měli více lidí, zvýšila by se bezpečnost. Mohli bychom totiž obsadit strategičtější pozice. V současné době je bezpečnost zajištěna dostatečně, nicméně vždy se dají najít další zlepšení. Co se týče mimořádných událostí, tak už jsme projednávali jednak jak informovat zaměstnance letiště, jelikož spousta z nich jsou i jiné národnosti a je poměrně těžké zjistit, kde všude se někdo nachází. Ono letiště je takový labyrint, dá se říci i malé město. Nachází se zde více pater, která jako běžný cestující ani nevidíte. V podstatě jako cestující vidíte jedno maximálně dvě patra, ale další patra jsou i v podzemí a poté je tu i spousta chodeb propojující různé části letiště. Takže jsme řešili, jak informovat tyto zaměstnance zrovna u příkladu, když se řešila mimořádná situace a to ty dříve zmíněné rozbušky granátů v tašce. Domluva byla taková, že se informace rozešle za pomoci operátora pomocí SMS, ten by zjistil, která mobilní zařízení se nacházejí v daném území a těm by byla tato zpráva zaslána. To by byla jedna z možností, jak bychom příště chtěli informovat nejen zaměstnance, ale všechny přítomné osoby. Poté oznámení ve veřejném rozhlase. Další věc, která je třeba zlepšit, je komunikace, hlavně ta přímá s lidmi v terénu při mimořádné události. Často se nám stávalo, že z krizového štábu vzešel pokyn a než se dostal k lidem na plochu, tak to trvalo delší dobu, než by byla třeba. V tom nám třeba vypomohli hasiči, se speciálními vysílačkami, které přivezou přímo na místo.

J.N.: Takže byste zde uvítali takovéto vysílačky, jako má Hasičský záchranný sbor?

Plk.: Ano, to by určitě prospělo. A také by prospěl například přenosný rentgen, který má ve svém vybavení aktuálně jen celní správa. Pokud je tedy podezření nebo se lokalizuje nějaké výbušné zařízení, tak je potřeba například zrentgenovat veškerá zavazadla už na letištní ploše. Bylo by dobré, aby nám zůstal rentgen k dispozici kdykoliv. Teď se právě diskutuje o možnosti, že by celní správa mohla tento rentgen odvézt z letiště, a to by pro nás bylo velmi špatné. Poté například pokud se budeme bavit o aktivním střelci, tak bezpečnostní situace na Terminálu 1 je z mého pohledu velmi špatná, protože tranzitní prostor je nechráněný. Vesměs se každý dostane až ke gatu a můžete mít u sebe cokoliv, jakoukoliv zbraň, výbušninu a podobné věci a nikdo o tom nebude vědět. To si myslím, že je velká bezpečnostní hrozba. Ono je to

z historie dáno tím, že sem dříve přistávala letadla ze třetích zemí a my jsme nevěděli kdo tam je, co má u sebe a potřebovali jsme tu bezpečnostní kontrolu udělat znovu. To znamená, že letadlo přiletělo ze třetí země a ten cizinec přišel do tranzitního prostoru a pak ať letěl kamkoliv, musel projít přes bezpečnostní kontrolu. To znamená, že my máme bezpečnostní kontrolu u každého gatu co se týče toho Terminálu 1. Pro vysvětlení – gate je místo, odkud se nastupuje do letadla takový nástupní most do letadla. Ve světě je toto už dělané trošku jinak. Jedná se o centrální bezpečnostní kontrolu, která je u nás v současné době jen na Terminálu 2, tam co jsou Schengenské lety. V tomto případě pasažér projde kontrolou a my už víme, že je bezpečný. V tranzitním prostoru Terminálu 2 jsou tedy všichni pasažéři zkontrolovaní, tím pádem i bezpeční.

J.N.: Navrhoval byste na základě toho případnou rekonstrukci Terminálu 1?

Plk.: Ano, bude se dělat rekonstrukce, která je plánována na rok 2035. A měla by být centrální bezpečnostní kontrola jak pro Terminál 1, tak i Terminál 2, mělo by se to kompletně předělávat.

J.N.: A nemělo by tedy dojít k výměně funkcí terminálů, aby se lety mimo Schengenský prostor odbavovaly na Terminálu 2 a naopak, když je tento systém účinnější? Nebylo by toto efektivnější, že u Schengenských letů by nemuselo docházet ke dvojí kontrole? Tím pádem by se i ulevilo zaměstnancům a snížil by se počet kontrol, které by museli provádět?

Plk.: Toto zatím nelze, jelikož v současné době stále panuje celkem relevantní riziko, že by z třetích zemí mohl opravdu někdo přiletět. Takže se stále zůstává u systému, kdy jsou bezpečnostní kontroly před každým vstupem do gatu. Ten systém v budoucnu bude fungovat jinak než aktuálně na Terminálu 2. Po rekonstrukci se počítá s tím, že když přiletí letadlo z třetí země a bude funkční systém centrální bezpečnostní kontroly, tak bude ještě jedna bezpečnostní kontrola před vstupem do tranzitního prostoru.

J.N.: Tím pádem tedy neodpadne povinnost překontrolovat cestující z třetích zemí, než vstoupí do tranzitního prostoru. A nadále u těchto lidí zůstane systém „dvojí kontroly“, kdy si tedy letiště v Praze ještě jednou překontroluje již provedenou bezpečnostní kontrolu letiště ve třetích zemí.

Plk.: Ano, přesně tak, a tuto kontrolu provádí soukromá firma najatá letišťem nikoliv Policie.

J.N.: Tím pádem, pokud dojde k té bezpečnostní centralizaci, tak se sníží i náklady letiště na tyto kontroly. Bude zde moci být jedno respektive dvě kontrolní stanoviště a ne jako je tomu teď, že je na Terminálu 1 kontrola u každého gatu.

Plk.: Ano, přesně tak.

J.N.: Napadá vás ještě něco, co byste chtěl dodat? Nebo jaký máte třeba názor na spolupráci s ostatními složkami Integrovaného záchranného systému?

Plk.: Myslím si, že spolupráce je v současné době nastavena velmi dobře. Už jsem to zažil několikrát i na vlastní kůži, takže to myslím mohu posoudit dostatečně.

J.N.: Takže zde byste nic neměnil.

Plk.: Určitě ne.

J.N.: Dobře, tak já Vám moc děkuji za Váš čas a Vaše odpovědi a doufám, že mé otázky byly dobře uchopitelné.

Závěr

Jaké jsou přednosti a kde jsou rezervy v zabezpečení Letiště Václava Havla? Z teoretické části mé práce vyplývá, že bezpečnostní organizační struktura je na velmi vysoké úrovni. Důležitým článkem zabezpečení letiště je Integrovaný záchranný systém, jehož složky se podílí na zabezpečení prostoru letiště i jeho blízkého okolí. Jejich činnost a úkoly, které plní jsem popsal v 5. bodě. Velkým problémem, se kterým se systém potýká je podstav zaměstnanců. Aktivně se však snaží tento problém řešit.

Současná kvalitní právní úprava včetně typových plánů a interních předpisů je rovněž zárukou bezpečnosti. Zapojení České republiky do mezinárodních organizací (např. Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, Evropské agentury pro bezpečnost letectví EASA) představuje další bezpečnostní pilíř, ve kterém vidím jak pozitiva, tak negativa. Za negativní považuji povinné přejímání některých evropských norem.

Z praktické části lze vyvodit, že bezpečnostní situace na Letišti Václava Havla je uspokojivá. Výsledkem SWOT analýzy je kladná hodnota, jak jsem uvedl v předpokladu. K udržení vysokého bezpečnostního standardu bude však zapotřebí investovat do technického vybavení. Jak vyplívá z rozhovoru bezpečnostní složky by potřebovaly lepší komunikační zařízení a také přenosný rentgen, který aktuálně vlastní pouze celní správa. V případě podezření či lokalizace výbušného zařízení je potřeba zrentgenovat veškerá zavazadla už na letištní ploše. Momentálně není jisté, zda tento rentgen na letišti zůstane, jelikož celní správa uvažuje nad jeho přesunem.

Největší slabinou zabezpečení letiště je aktuálně tranzitní prostor Terminálu 1, který není chráněn tolik jako například Terminál 2. Jedná se o problém s bezpečnostní kontrolou pasažérů. Bohužel zde hrozí, že se pachatel protiprávní činnosti se zbraní či výbušninou může dostat až ke gatu. Letiště se v nejbližších letech zaměří na zlepšení dopravní situace v okolí terminálů a následně i na bezpečnostní stránku.

Citace

Seznam literatury

1. ZPĚVÁK, Aleš. *Zákon o integrovaném záchranném systému: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-199-8.
2. ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.
3. ŠČUREK, Radomír a Daniel MARŠÁLEK. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-862-5.
4. KOUBA, Karel. *Letiště Praha - Ruzyně*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1963. ISBN 31-071-63 s. 11-16, 20-25
5. BUDD, Lucy a Stephen ISON. *Air Transport Management: An International Perspective*. 2. New York: Routledge, 2020. ISBN 978-0-367-28057-4.
6. PAVLÍK, Josef a Jiří PETRÁČEK. *Základní letiště*. 41. Praha: Azimut, 1984. ISBN 28-089-84.
7. KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křídel, 2014. ISBN 978-80-87567-51-7.
8. KAREZ, Jaroslav. *Všeobecně technické a zabezpečovací zařízení letišť*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1957 s. 352-358
9. *Letectví + kosmonautika*. 96.,2. Praha: Vydavatelství časopisů MNO, 2020. ISSN 9770024115004.
10. *Letectví + kosmonautika*. 96.,4. Praha: Vydavatelství časopisů MNO, 2020. ISSN 9770024115004.
11. *Letectví + kosmonautika*. 98.,6. Praha: Vydavatelství časopisů MNO, 2022. ISSN 9770024115004.

Seznam internetových zdrojů

1. *Deník.cz: Otevření kufru bez majitele. Na letišti se vyplatí se vyplatí speciální zámek* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/otevreni-kufru-bez-majitele-na-letiste-se-vyplati-specialni-zamek-20180712.html>
2. *Transport Security Timeline. Transport Security Timeline* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/timeline>
3. *EUR-Lex: Document 32008R0300* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32008R0300&qid=1668952649622>
4. *EUR-Lex: Úřední věstník Evropské unie* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=EN>
5. *Letiště Praha: Hasičský záchranný sbor* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/hzs-sluzby>
6. *Úřad pro civilní letectví: Poradenský materiál pro tvorbu letištních pohotovostních plánů* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2019/07/LPP_poradensk%C3%BD-materi%C3%A1l-1.pdf?cb=b37764e4cb13bb52d85ce7787532d92e
7. *Policie České republiky: Informace pro osoby zasažené mimořádnou událostí* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/informace-pro-osoby-zasazene-mimoradnou-udalosti.aspx>
8. *Policie České republiky: Letecká služba* [online]. [cit. 2023-01-07]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/policie-ceske-republiky-letecka-sluzba-824129.aspx>
9. *Zákony pro lidi: Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>
10. *Policie České republiky: Policie České republiky - Služba cizinecké policie* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/o-nas-831034.aspx>

11. *Zákony pro lidi: Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-320>
12. *Zákony pro lidi: Vyhláška č. 108/1997 Sb.* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>
13. *Celní správa České republiky: O Celní správě České republiky* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/Stranky/o-ceske-cs.aspx>
14. *Portál Evropské unie: Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/easa_cs
15. *Letiště Praha: Letiště Praha je stále bezpečným místem pro cestování.* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/letiste-praha-je-stale-bezpecnym-mistem-pro-cestovani-obhajilo-akreditaci-od-aci>
16. *Management mania: SWOT analýza* [online]. [cit. 2023-01-05]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>
17. *Aeroweb: Briefing - Letecké předpisy* [online]. [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/briefing/letecke-predpisy>