



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

LETECKÝ ÚSTAV

INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

VLIV PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ NA BEZPEČNOSTNÍ POSTUPY V PROVOZU MEZINÁRODNÍHO CIVILNÍHO LETECTVÍ S OHLEDEM NA JEJICH DOPAD V SEGMENTU VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ

THE IMPACT OF UNLAWFULL ACTS ON SECURITY PROCEDURES IN THE OPERATION OF
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION WITH REGARD TO THEIR IMPACT TO THE SEGMENT OF THE GENERAL
AVIATION

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

David Smékal

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.

BRNO 2024

Zadání bakalářské práce

Ústav: Letecký ústav
Student: **David Smékal**
Studijní program: Profesionální pilot
Studijní obor: bez specializace
Vedoucí práce: **Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.**
Akademický rok: 2023/24

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

Vliv protiprávních činů na bezpečnostní postupy v provozu mezinárodního civilního letectví s ohledem na jejich dopad v segmentu všeobecného letectví

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Problematika protiprávních činů v provozu mezinárodního letectví, je jednou z klíčových oblastí bezpečnosti civilního leteckého provozu. Postupy zaváděné a aplikované jako reakce na jednotlivé bezpečnostní hrozby se vztahují primárně na letadla provozovaná v rámci obchodní letecké dopravy, nicméně jsou aplikovány i v ostatních segmentech leteckého provozu, včetně všeobecného letectví. Dopady a odlišnosti v těchto postupech na provoz letounů všeobecného letectví jsou předmětem zpracování tohoto tématu.

Cíle bakalářské práce:

- Popsat historický vývoj opatření přijatých v návaznosti na protiprávní činy na palubách letadel a jejich implementace do legislativních norem (mezinárodních i vnitrostátních).
- Analyzovat a charakterizovat dopad aplikovaných postupů na segment všeobecného letectví, jak v rámci schengenského prostoru, tak mimo něj.
- Navrhnout praktické ověření daných postupů v rámci reálného letu.

Seznam doporučené literatury:

Zákon o civilním letectví č.49/1997 Sb.

Letecký předpis L9, Letecká informační služba ČR, 2010.

Letecký předpis L17, Letecká informační služba ČR, 2022.

AIP - Letecká informační příručka, Letecká informační služba, 2023.

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2023/24

V Brně, dne

L. S.

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

doc. Ing. Jiří Hlinka, Ph.D.
děkan fakulty

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se věnuje důsledkům, které do civilního letectví vnesla řada protiprávních činů spáchaných zejména do 11. září 2001 včetně. Stěžejním zdrojem informací k tomuto tématu je řada evropských nařízení a jejich praktická implementace, kterou mi detailně popsal Ing. Radomír Janík, jakožto Security a Safety manažer letiště Brno-Tuřany. Práce ze začátku popisuje historický vývoj protiprávních činů, z nichž volně přechází na samotné důsledky, prvně na teoretické rovině v podobě úmluv, nařízení a předpisů a dále v jejich praktickou implementaci na letištích. V poslední řadě došlo k praktickému vyzkoušení procedur na letištích a jejich porovnání v segmentu všeobecného letectví a v segmentu komerčního civilního letectví.

ABSTRACT

This bachelor thesis is devoted to the consequences, which were introduced as a result of unlawfull acts committed in civil aviation mainly up to and including September 11, 2001. The main source of the information is a number of European regulations and their practical implementation, which was described by Security and Safety manager of Brno-Turany airport, Ing. Radomir Janik. At the beginning, the work describes history of unlawfull acts committed in civil aviation and freely moves on to the consequences themselves, first on their theoretical level in the form of conventions and regulations, and then on their practical implementation at airports. The last part of this work deals with the practical examination of the procedures at airports and their comparison between segment of general aviation and segment of commercial civil aviation.

Klíčová slova

Bezpečnostní prostory, detekční kontrola, předpis, nařízení EU, všeobecné letectví

Key words

Security areas, screening, EU regulation, law, general aviation

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Citace tištěné práce:

SMÉKAL, David. *Vliv protiprávních činů na bezpečnostní postupy v provozu mezinárodního civilního letectví s ohledem na jejich dopad v segmentu všeobecného letectví*. Brno, 2024. Dostupné také z: <https://www.vut.cz/studenti/zav-prace/detail/158004>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

Citace elektronického zdroje:

SMÉKAL, David. *Vliv protiprávních činů na bezpečnostní postupy v provozu mezinárodního civilního letectví s ohledem na jejich dopad v segmentu všeobecného letectví* [online]. Brno, 2024 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://www.vut.cz/studenti/zav-prace/detail/158004>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a všechny použité prameny jsem uvedl v seznamu použitých zdrojů.

V Brně dne 22. května 2024

David Smékal

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce Ing. Jiřímu Chlebkovi Ph.D. za cenné informace a rady v průběhu tvorby bakalářské práce a Ing. Radomíru Janíkovi za cenný náhled do praktického řešení problematiky security.

OBSAH

1	ÚVOD	11
2	DEFINICE	12
3	HISTORICKÝ VÝVOJ PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ	14
3.1	ETAPY	14
3.1.1	Od roku 1919 do roku 1948.....	14
3.1.2	Padesátá a šedesátá léta	14
3.1.3	Konec šedesátých a počátek sedmdesátých let.....	14
3.1.4	Od roku 1973 do roku 2001.....	14
3.1.5	2001 až současnost	15
3.2	Shrnutí	15
4	REAKCE NA PROTIPRÁVNÍ ČINY Z POHLEDU PRÁVA	17
4.1	Mezinárodní úmluvy	17
4.2	Právní dokumenty v České republice	18
4.3	Evropská nařízení	19
4.4	Národní bezpečnostní programy.....	20
4.5	Výběr z dohod a předpisů mimo Českou republiku	20
5	ZABEZPEČENÍ LETIŠŤ	22
5.1	Prostory.....	22
5.1.1	Oplocení	22
5.1.2	Bezpečnostní prostory	22
5.2	Kontrola vstupu	22
5.2.1	Ověření spolehlivosti.....	23
5.2.2	Detekční kontrola cestujících	24
5.2.3	Oddělená detekční kontrola	24
5.2.4	Detekční kontrola zavazadel.....	24
5.2.5	Detekční kontrola osob jiných než cestujících	25
5.2.6	Nedoprovázená zavazadla	25
5.2.7	Kritika systému bezpečnostních kontrol	25
5.2.8	Využití údajů o cestujících ke zvýšení bezpečnosti letecké dopravy.....	27
5.2.9	Bezpečnost letadel	27
5.2.10	Kontrola nákladu a pošty	27
5.2.11	Kontrola diplomatů a diplomatických zásilek.....	28
5.2.12	Výjimky	28
5.3	Zabezpečení letišť z pohledu celních kontrol.....	28
5.3.1	Bezpečnostní podmínky pro mezinárodní letiště z pohledu zákona o ochraně státních hranic	28
6	Dopady opatření na segment všeobecného letectví	30
6.1	Prostory na řízeném mezinárodním letišti.....	30
6.1.1	Vymezené prostory na řízeném mezinárodním letišti	31
6.1.2	Odlet z řízeného letiště	33
6.1.3	Přílet na řízené letiště	33
6.2	Struktura neřízeného letiště	33

6.3	Bezpečnostní opatření v praxi v závislosti na typu letiště příletu a odletu	34
6.3.1	Let z neřízeného letiště na neřízené letiště.....	34
6.3.2	Let z neřízeného letiště na řízené mezinárodní letiště	35
6.3.3	Let z řízeného mezinárodního letiště na řízené mezinárodní letiště	35
6.3.4	Let z řízeného mezinárodního letiště na neřízené letiště	36
6.4	Bezpečnostní opatření v minulosti v porovnání se současností	36
7	Praktické provedení letu	40
8	Závěr	43
	Seznam použitých zdrojů	44
	Seznam zkratek	48

1 ÚVOD

Jako první bych na úvod rád zmínil, že práce se zabývá bezpečností z hlediska security, nikoli safety. Definice těchto dvou pojmů je vymezena hned na začátku práce. Do češtiny tedy přeloženo jako bezpečnost z hlediska ochrany proti protiprávním činům.

Bezpečnostní opatření v letecké dopravě je velmi často diskutovaným a stále opakovaným tématem. Ačkoli první úmluvy upravující protiprávní činy na palubách letadel vznikly už v šedesátých letech minulého století, tak většinu praktických opatření na letištích tak, jak je známe nyní jsou až důsledkem událostí 11. září 2001. V současné době se s nimi setká bez výjimky každý, kdo leteckou dopravu využívá, ať už jako pilot, nebo pasažér.

Sám jakožto pilot a někdy jako pasažér považuji za stěžejní být dobře informován a vzdělán v oblasti bezpečnostních kontrol, protože to urychlí celý proces odbavení a člověk se vyvaruje nepříjemným a neočekávaným situacím u detekční kontroly.

V práci se pokusím mimo jiné ucelit a ujasnit jednotlivá opatření pro segment všeobecného letectví a částečně je demonstrovat na reálných letištích. Bohužel aktuální opatření zakazují zveřejňovat a sdílet konkrétní informace týkající se bezpečnostních opatření pro daná letiště mezi nepověřenými osobami, a tudíž většina informací ke konkrétním letištím bude mít spíše obecný charakter.

Práce je tak rozdělena do dvou hlavních segmentů. Tím prvním je kapitola 2 až kapitola 5, kde jsou popsány opatření v teoretické rovině. Druhým segmentem je kapitola 6 a 7, kde bylo cílem ověřit, zda teorie funguje i v praxi. Jak jsem ale zmínil, je tak učiněno v omezeném rozsahu, jelikož konkrétní informace týkající se bezpečnostních opatření na daných letištích jsou neveřejné.

2 DEFINICE

Následující část bude věnována výběru definic pojmů, které považuji pro účely práce za stěžejní a o které se práce opírá nebo u kterých považuji za důležité vysvětlit jejich význam.

Bezpečnost letectví – ochrana letectví před protiprávními činy

Ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Tohoto cíle se dosáhne kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků. Důležité je rozlišovat rozdíl mezi security (ochranou před protiprávními činy) a safety (bezpečnost z provozního hlediska). [5]

Protiprávní činy

Činy nebo pokusy o činy ohrožující bezpečnost civilního letectví, které zahrnují, ale neomezuji se na:

- protiprávní zmocnění se letadla;
- zničení letadla v provozu;
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení;
- držení zbraně nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla nebo na letišti;
- použití letadla v provozu za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo životního prostředí,
- takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení. [5]

Ověření spolehlivosti

Kontrola totožnosti osoby a její spolehlivosti a bezúhonnosti včetně předcházející praxe a záznamů o trestech a jakýchkoli dalších informací vztahujících se k bezpečnosti za účelem posouzení vhodnosti osoby, v souladu s vnitrostátní legislativou. [5]

Veřejný prostor letiště

Provozovatelem letiště určená veřejná část letiště, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti. [5]

Neveřejný prostor

Provozovatelem letiště určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován. [5]

Vymezený prostor

Prostor oddělený kontrolou vstupu buď od vyhrazených bezpečnostních prostorů, nebo je-li sám vymezený prostor vyhrazeným bezpečnostním prostorem, od jiných vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště. [23]

Vyhrazený bezpečnostní prostor

Část neveřejného prostoru letiště, do níž se kromě kontroly vstupu uplatňují i další bezpečnostní kontroly vedoucí k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Jedná se například o odbavovací plochu. [5]

Kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru

Zahrnuje ty části letiště, do níž mají přístup odlétávající cestující poté, co se podrobili detekční kontrole a dále prostory, v nichž mohou procházet nebo být uložena zapsaná zavazadla, která byla podrobena detekční kontrole. [46]

Detekční kontrola (Screening)

Aplikace technických nebo jiných prostředků, které mají za úkol odhalit zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení nebo látky, kterých je možno použít pro spáchání protiprávního činu. [5]

Bezpečnostní kontrola

Soubor opatření včetně detekční kontroly a fyzické kontroly, jimiž lze předejít tomu, aby zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení, předměty a látky byly použity ke spáchání protiprávního činu. [5]

Známý dodavatel palubních zásob

Takový dodavatel, který splňuje společná bezpečnostní opatření, avšak ne na dostatečné úrovni, aby mohl dodávat palubní zásoby přímo do letadla. Obvykle dodává zásoby schválenému dodavateli. Nemusí být přímo regulován ÚCL nebo jiným úřadem, i přesto musí mít svůj bezpečnostní program na ochranu před protiprávními činy. [17, 22]

Schválený dodavatel palubních zásob

Takový dodavatel, který je regulován ÚCL, nebo jakýmkoli jiným uznávaným orgánem za cílem zajištění bezpečnostních standardů, kvality a spolehlivosti s platnými zákony a předpisy. Takový dodavatel je zbaven povinnosti se podrobovat bezpečnostní kontrole na letišti, jelikož má svůj, úřadem certifikovaný bezpečnostní program. [17, 22]

Zásilka

Zásilka je souhrnný název pro leteckou poštu a náklad. [17]

Schválený agent

Schválený subjekt provádějící bezpečnostní kontroly u zásilek a chrání je před protiprávními činy. [17]

Známý odesílatel

Známý odesílatel je odesílatel, jenž odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy splňují společná bezpečnostní pravidla a normy dostatečné k tomu, aby tento náklad nebo pošta mohly být přepravovány v jakémkoli letadle. [29]

Stálý odesílatel

Podobný známému odesílateli s tím rozdílem, že jej jmenoval schválený agent. V současné době je podle prováděcího nařízení Komise 2017/815 jmenování nových stálých odesílatelů zakázáno. [32]

3 HISTORICKÝ VÝVOJ PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ

Tato kapitola slouží k uvedení čtenáře do problematiky z hlediska historie a je nezbytná pro pochopení samotné podstaty vzniku bezpečnostních opatření popisovaných dále v kapitolách 5 a 6. Pro lepší přehled jsem vytvořil grafické zobrazení na obr. č. 1 Vývoj protiprávních činů z pohledu úmrtí a incidentů v závislosti na roce a dále rozdělil období let 1919-2023 do pěti etap.

3.1 ETAPY

3.1.1 Od roku 1919 do roku 1948

První nepotvrzený protiprávní zásah na palubě letadla byl zaznamenán již v roce 1919. Údajně se jednalo o útěk z tehdy Sovětským svazem okupovaného území Maďarska. Pasažér měl vytáhnout za letu revolver a donutit pilota přistát ve Vídni. [48]

První potvrzený protiprávní zásah se odehrál až v roce 1931 v Peru, kdy ozbrojení revolucionáři vtrhli na letiště k letadlu Ford Tri-Motor. Pilot byl zajat a byl propuštěn po deseti dnech výměnou za odvoz jednoho revolucionáře do Limy. Do roku 1948 bylo množství takových činů poměrně zanedbatelné. Pokud budu brát v úvahu pouze potvrzené únosy, ke kterým existují spolehlivé zdroje a záznamy, dostanu se maximálně na počet čtyřech protiprávních zásahů na palubách letadel, a i v tomto počtu se různé zdroje rozcházejí. [1, 3, 49] Z tohoto důvodu jsem se rozhodl nevnášet toto období do grafu na obr.č.1.

3.1.2 Padesátá a šedesátá léta

Od roku 1948 se počet protiprávních činů na palubách letadel začal navyšovat, avšak nepřesahoval nijak významně společensky nepřijatelné množství ročně. Množství únosů sice rostlo, ale jak lze vyčíst z obr.č.1, počet úmrtí nebyl významný, a proto v této době nikdo nevěnoval problematice únosů zvláštní pozornost. Samotný motiv únosů byl často pouze pokus o útěk z jedné země do druhé. Konkrétně v Evropě se jednalo o jeden ze způsobů, jak uniknout z východního bloku Evropy ovládané Sovětským svazem do západního bloku. [1, 4] Na rozdíl od únosů odehraných ve druhé třetině 20. století a počátku 21. století, hlavním cílem nebylo zabíjet lidi.

3.1.3 Konec šedesátých a počátek sedmdesátých let

Nevýraznější nárůst protiprávních činů na palubách letadel byl zaznamenán v rozmezí let 1968-1972. Ztráty na životech byly způsobeny zejména výbušninami, samotné únosy letadel hrály v otázce ztrát na životech menší roli. Odpovědí leteckých úřadů byla implementace bezpečnostních kontrol, hlavně tedy detekčních zařízení, které sloužili ke kontrole pasažérů a zavazadel. Další reakcí bylo vytvoření Haagské úmluvy v roce 1970. [1, 2, 8]

3.1.4 Od roku 1973 do roku 2001

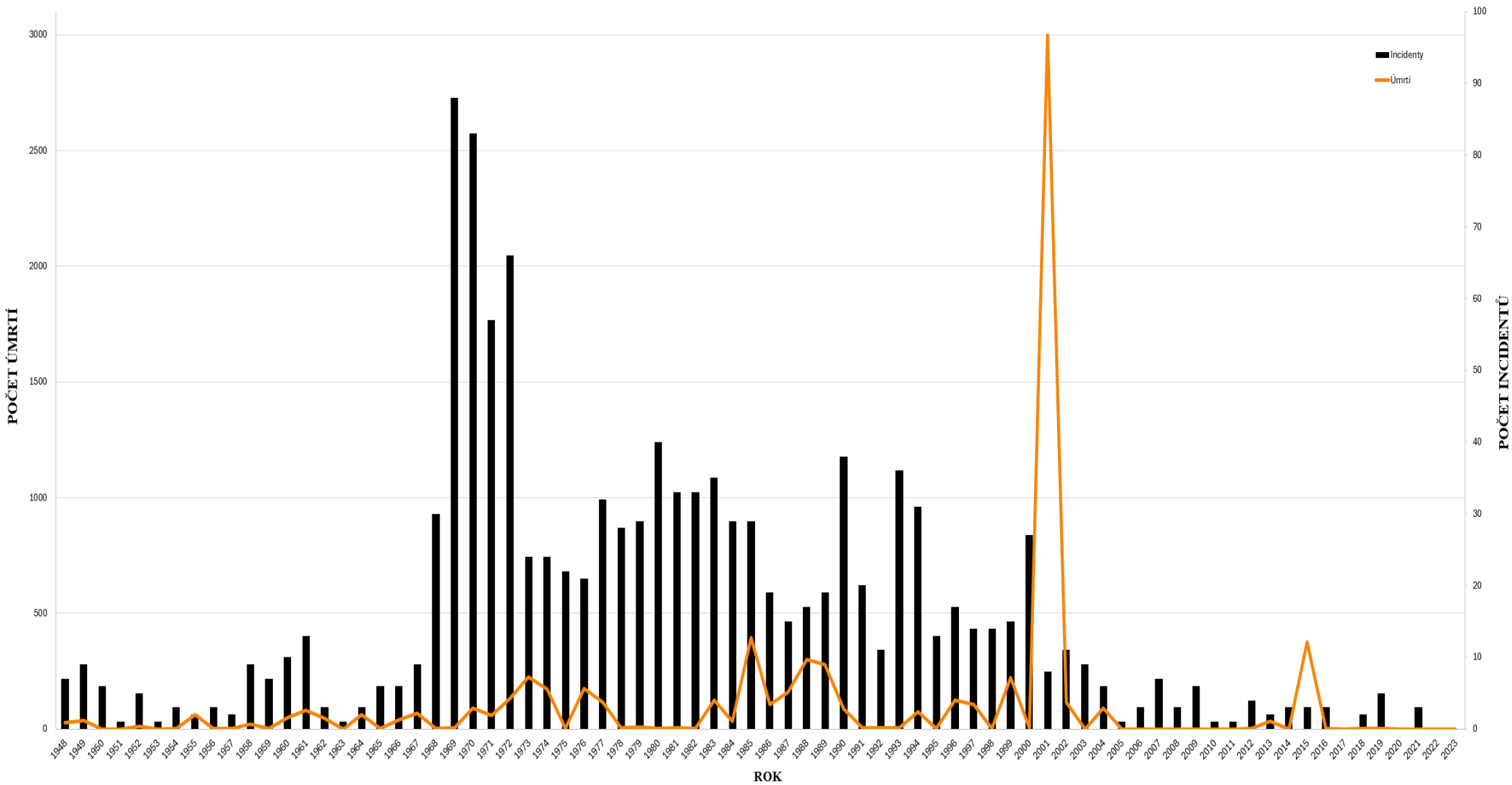
Opatření přijatá po roce 1973 vedla úspěšně ke snížení protiprávních činů na palubách letadel. V osmdesátých letech se ale objevila nová hrozba v podobě organizovaných teroristických útoků. Nejznámějším takovým útokem byl bombový útok na palubě Boeingu 747 společnosti Air India v roce 1985 a o tři roky později na palubě Boeingu 747 společnosti PANAM u skotského města Lockerbie. Reakcí úřadů bylo zavedení kontrol nedoprovázených zavazadel tak, aby žádné zavazadlo nemohlo odletět bez svého majitele na palubě. Více v kapitole č. 5.2.5 Nedoprovázená zavazadla. [2, 6]

3.1.5 2001 až současnost

Největší vliv na bezpečnostní opatření tak, jak je známe v současnosti, měla až tragická událost z 11. září 2001, při níž bylo v souvislosti s teroristickým útokem zabito 2996 lidí. Zejména v USA, Evropě, Kanadě a Austrálii pak byla významná část prostředků investována do bezpečnostních opatření, mezi něž patřilo vybavení letadel pancéřovými dveřmi, zdokonalení systému detekčních zařízení, povinné bezpečnostní kontroly na letištích a to i v rámci vnitrostátních letů. Opatření byla úspěšná a protiprávní činy na palubách letadel jsou tak velmi raritní. Jediná slabina systému tak zůstává samotný pilot, čímž se snažím odkázat na tragédii letu Germanwings 9525. Let MH370 vedený ve statistikách není, ačkoli únos pilotem je nejpravděpodobnější teorie. [1, 3, 7]

3.2 Shrnutí

Jak lze vyčíst z obr. č. 1 Vývoj protiprávních činů z pohledu úmrtí a incidentů v závislosti na roce, počet protiprávních činů je spíše inverzní k počtu úmrtí. Z toho také plyne, že ačkoli ze začátku byl počet protiprávních činů vysoký, nevzbuzoval příliš pozornosti právě v důsledku toho, že při tom neumírali lidé. Protiprávní činy tehdy neměly politický charakter a nikdo neměl potřebu se například únosem letadla zviditelnit. Spíše se jednalo o protiprávní činy ve stylu “potřebuji se dostat tam a tam, když mi vyhovíš nechám tě odejít“. Později se ale únos letadla stal nástrojem pro extrémistická hnutí, jak na sebe upozornit a šířit strach ve společnosti. S počtem úmrtí při takových činech se zavedla řada opatření, která sice počet incidentů snížila, ale incidenty se staly o to více smrtící. Když už se někdo chtěl dostat přes všechna tehdejší opatření, tak to chtěl dovést do dokonalosti. To vygradovalo 11. září 2001 a zapříčinilo vlnu nejpřísnější opatření, která jsou aktivní dodnes. Až po zavedení těchto opatření se podařilo dostat na historická minima v množství protiprávních činů a úmrtí s nimi spojenými a v současné době se jedná o velmi ojedinělé události.



Obr. č. 1 Vývoj protiprávních činů z pohledu úmrtí a incidentů v závislosti na roce. [3]

4 REAKCE NA PROTIPRÁVNÍ ČINY Z POHLEDU PRÁVA

Tato kapitola bude věnována stručnému přehledu a obsahu úmluv, dohod, nařízení evropského parlamentu a komise, vnitrostátních předpisů v ČR a vzájemnému vztahu nadnárodních a národních dokumentů mezi sebou.

4.1 Mezinárodní úmluvy

Prvním krokem k omezení počtu protiprávních činů spáchaných na palubách letadel bylo vytvoření mezinárodních úmluv. Úmluvy stanovují práva velitele letadla, práva a povinnosti států a stanovují prostředky určené pro potlačení protiprávních činů. Stát takovou úmluvu může podepsat, a pokud ji podepíše, implementuje ji dále do svých právních norem v podobě vyhlášek.

Tokijská úmluva 1963 – úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel

Tato úmluva opravňuje mimo jiné velitele letadla učinit přiměřená opatření vůči osobě, o které má závažné důvody se domnívat, že spáchala trestný čin, za účelem ochrany bezpečnosti letadla a osob v letadle, za účelem zachování pořádku a kázně na palubě a má právo takovou osobu vysadit a předat příslušným orgánům. Velitel letadla je oprávněn požádat posádku nebo cestující za účelem zadržení osoby, jejíž svobodu je oprávněn omezit. Vyžadovat to od nich ale nemůže. Dále smlouva stanovuje práva a povinnosti státu vůči osobě vyloučené z přepravy. [8, 9, 10]

Haagská úmluva 1970 - úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Haagská úmluva, jak již bylo zmíněno v předchozí sekci, byla reakcí na rostoucí trend počtu únosů letadel na konci šedesátých let a vznikla za účelem ustanovit systém trestání osob, které se protiprávně zmocnily letadla a uložit smluvním státům povinnost tyto činy trestat. Každý smluvní stát se tak zavázal, že tento trestný čin bude nejpřísněji trestat, tudíž únosce nemohl utéct z jedné země do druhé za cílem úniku před trestem. [8, 11, 20]

Montrealská úmluva 1971 - úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví

Podrobně definuje trestné činy spáchané na palubě letadel a ukládá smluvním státům povinnost tyto činy trestat co nejpřísněji, stejně jako Haagská úmluva. Dále definuje, že letadlo se považuje “za letu“ od chvíle, co jsou zavřeny dveře určené pro nástup cestujících do chvíle, co jsou otevřeny. [12]

Mezinárodní úmluva proti braní rukojmí (New York 1979)

Úmluva popisuje skutkovou podstatu trestného činu braní rukojmí. Dopouští se ho každá osoba, co zajme osoby a drží je pod pohrůzkou újmy na zdraví za cílem vynutit si určitý prostředek jako podmínku pro propuštění rukojmí. [13]

Protokol pro potlačování nezákonných aktů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu provozu (Montreal 1988)

V podstatě se jedná o dodatek k Montrealské úmluvě z roku 1971, který ji rozšiřuje o prostory letišť. [13]

Úmluva o označování plastických trhavin pro účely jejich identifikace (Montreal 1991)

Úmluva byla vytvořena za účelem zlepšení systému kontroly a omezení použití neznačených a nezjistitelných plastických trhavin. Každý stát se zavazuje k zákazu výroby takových plastických trhavin a ty, které byly vyrobeny před přijetím úmluvy, je povinen je zničit, znehodnotit nebo spotřebovat. [13]

Mezinárodní úmluva o potlačování teroristických bombových útoků (New York 1997)

Tato úmluva vytváří režim universální jurisdikce nad nezákonným a úmyslným použitím výbušnin a dalších smrtících prostředků proti různým veřejným objektům se záměrem zabít nebo zranit, nebo způsobit rozsáhlé poškození veřejného zařízení. [13]

V roce 2010 byla sjednána Úmluva o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím sjednaná v Pekingu, která nahradila Montrealskou úmluvu 1971 a její dodatek o letištích. Podobným případem je Protokol doplňující Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění se letadel sjednaný v Pekingu, který doplňuje Haagskou úmluvu z roku 1970. [14]

4.2 Právní dokumenty v České republice

Právní dokumenty v České republice týkající se obecně civilního letectví mohou mít tři různé původy; tím prvním je implementace mezinárodních úmluv do právních norem České republiky, například Vyhláška č. 102/1984 Sb. je přepisem Tokijské úmluvy 1963, předpisy řady L mají původ v Chicagské úmluvě 1944. Druhým původem jsou nařízení evropského parlamentu a komise, kterými se musí Česká republika řídit a implementovat je do svých právních norem. Třetím původcem je samotná Česká republika, typickým příkladem je Zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví. U toho musí být dbáno, aby nekolidoval jak s evropským nařízením, tak s úmluvami, které Česká republika podepsala.

Zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví

Hlavní dokument upravující civilní letectví v České republice. Jeho osmá část se věnuje ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Ukládá letišti, provozovatelům, dopravcům a popřípadě jiným subjektům povinnosti za cílem ochránit civilní letectví před protiprávními činy. Ve zkratce se dá říct, že osmá část zákona o civilním letectví je zkrácenou verzí prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998, jelikož většina obsahu je totožná, nicméně oproti nařízení Komise velmi povrchní a zdaleka nespécifikuje tolik detailů. [30]

Letecký předpis L6 – Provoz letadel

Stanovuje požadavky na zabezpečení kokpitu před vniknutím neoprávněné osoby, zpracovává postupy pro prohledání letadla v případě protiprávního činu a ukládá požadavky pro výcvikový program za účelem snížení následků protiprávních činů. [41]

Letecký předpis L9 – Zjednodušení formalit

Vychází z Annexu 9 a obsahuje poradenský materiál týkající se odbavení letadel, cestujících a zásilek s ohledem na celní, imigrační a bezpečnostní požadavky. [31]

Letecký předpis L14 – Letiště

Tento předpis spíše specifikuje stavební požadavky pro letiště, nicméně okrajově se věnuje i zabezpečení z pohledu stavebního (oplocení, oddělení ploch a prostor). [41] Oproti ostatním nařízením/předpisům je avšak v tomto ohledu velmi povrchní a nebude nadále zmiňován.

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

První ICAO dokument týkající se přímo bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Vznikl v roce 1974 jako reakce na tehdejší prudký nárůst protiprávních činů spáchaných na palubách letadel. [40]

Usnesení vlády ČR ze dne 10. října 2001, č. 1044 k materiálu „Použití vojenských prostředků k zamezení zneužití civilního letadla jako nástroje teroristického útoku.“

Pověřuje a opravňuje ministra obrany vydat rozkaz k sestřelení civilního letadla, které bylo předmětem únosu teroristy (dále se takové letadlo označuje pojmem RENEGADE) a hrozí, pokud selhaly všechny pokusy o navázání spojení nebo donucení letadla k přistání, že bude použito jako zbraň a dojde tak k naplnění podmínek krajní nouze. Krajní nouze je definovaná jako stav, který přímo ohrožuje zájem chráněného zákonem. Při odvracení takového nebezpečí činem jinak trestným se takový čin za trestný nepovažuje. [36, 39]

Letištní pohotovostní plán

Stanovuje režim vyrozumění a koordinaci složek letiště v mimořádných událost, pod které spadají mimo jiné i protiprávní činy. Cílem je minimalizovat následky mimořádných situací, a to zejména z pohledu záchrany lidských životů. Povinnost takový dokument zpracovat a aktualizovat je ukotvena v předpisu L14. [41]

Interní předpisy a směrnice

Vydává každý provozovatel letiště a upravuje specifické postupy pro daná letiště, například organizační působnosti jednotlivých úseků letiště nebo mimořádná bezpečnostní a provozní opatření. Na rozdíl od jiných předpisů nejsou závazná globálně, ale pouze pro dané letiště/pracoviště. [41]

4.3 Evropská nařízení

Po vstupu České republiky do Evropské unie se jedná o neopomenutelnou část předpisů, které jsou pro Českou republiku klíčové a musíme se jimi řídit. Jedná se o nejpodrobnější předpisy stanovující do detailu průběhy bezpečnostních kontrol a podobu bezpečnostních opatření.

Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008

Stanovuje společná pravidla s cílem ochránit civilní letectví před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví. Je všeobecným dokumentem pro security. [44]

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998

Jedná se o konkrétnější prováděcí dokument k Nařízení č. 300/2008 a vychází z něj Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.[45] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 zahrnuje například:

- všem smluvním státům definuje vymezení prostorů letiště
- nařizuje povinné bezpečnostní kontroly a ukládá jejich formu
- stanovuje vybavení, kterým je možné bezpečnostní kontroly provádět
- popisuje postup při schvalování dodavatelů zásob pro letiště i letadla [17]

Nařízení Komise (EU) č. 1254/2009

Umožňuje smluvním státům se za určitých podmínek odchýlit od mezinárodně uznávaných standardů za předpokladu, že bude stále zachována dostatečná míra ochrany. Typicky mezi podmínky lze začlenit například provoz letadel s MTOW do 15 tun, provozování letů

pro potřeby donucovacích orgánů, protipožární lety, lety za účelem výzkumu a vývoje apod. [24]

Rozhodnutí Komise K(2015)8005

Neveřejná listina platná pro celou Evropskou unii upravující určitá specifika ve spojitosti s bezpečnostními opatřeními. Patří mezi ně například seznam osob osvobozených od detekčních kontrol. [45]

4.4 Národní bezpečnostní programy

Národní bezpečnostní programy v podstatě doplňuje Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008 a Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 o určitá národní specifika. Samotný Národní bezpečnostní program je neveřejný dokument, který vydává ÚCL na vyžádání pouze pověřeným osobám. Mohou v něm být uvedeny například osoby osvobozené od detekční kontroly, ale na rozdíl od Rozhodnutí Komise K(2015)8005, pouze platné pro Českou republiku.

Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy

Neveřejná listina určená dopravcům, provozovatelům letišť, leteckému personálu a popřípadě jiným oprávněným osobám. Cílem programu je zamezit protiprávním činům a definovat povinnosti a odpovědnosti subjektů v civilním letectví. Je neveřejnou listinou. [33]

Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky

Týká se především popisu odborné přípravy osob podílejících se na ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Definuje, v jakém rozsahu musí být výcvik proveden, jaké požadavky včetně zkoušek musí žadatel splnit a způsob, jakým se musí provádět průběžná školení. Je veřejně dostupný na internetu. [34]

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

Popisuje způsob provádění kontrol s cílem detekovat chyby v bezpečnostních opatřeních subjektů v civilním letectví. Stanovuje podmínky pro certifikaci osob oprávněných provádět kontroly kvality, četnost takových kontrol, metodiku a pravomoc osob provádějící kontroly kvality. Je veřejně dostupný na internetu. [35]

4.5 Výběr z dohod a předpisů mimo Českou republiku

Na závěr této kapitoly jsem si pro ukázkou dovolil vybrat dva typy opatření proti protiprávním činům na palubách letadel s účinností zcela mimo Českou republiku a částečně i mimo Evropu.

Spolupráce na úrovni států G8

Kromě úmluv vznikla v roce 1978 nová spolupráce států G8 s cílem posílení protiteroristické spolupráce. Mezi opatření spadala například dohoda o vzájemné legislativní spolupráci, zabránění teroristům ve falšování dokladů a přístupu ke zbraním. V průběhu dalších let se na summitech G8 opatření nadále zdokonalovala. [13]

The Transportation Security Administration (Úřad pro bezpečnost v dopravě)

Úřad pro bezpečnost v dopravě je federální agentura s působností na území USA, která vznikla v důsledku činů spáchaných 11. září 2001 a zodpovídá za bezpečnostní kontroly na letištích.

Mimo pracovníky bezpečnostní kontroly má i specializovaný personál pro sledování chování pasažérů, letecké maršály, specialisty v oboru výbušnin a týmy zajišťující preventivní kontrolní činnosti. Jedná se tak o největší agenturu na poli ochrany civilního letectví proti protiprávním činům v USA. Jakákoli jiná soukromá agentura musí být přímo schválena TSA. [41]

5 ZABEZPEČENÍ LETIŠŤ

Velmi důležitým dílem v prevenci vůči protiprávním činům spáchaných na palubách letadel je zabezpečovací technika letišť. Její vývoj je od počátku sedmdesátých let takřka nepřetržitý a je rozhodujícím parametrem pro bezpečnost v letecké dopravě. Tato sekce bude věnována přehledu aktuálních bezpečnostních opatření na řízených letištích podle předpisu L17, zákona o civilním letectví č.49/1997 Sb., prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998 a jiných, ve zdrojích uvedených předpisech/nařízeních.

5.1 Prostory

Podkapitola se bude zabývat prostory z hlediska kontroly vstupu. Nebude se tak jednat o prostor z hlediska např. pozemku letiště nebo vzdušného prostoru.

5.1.1 Oplocení

Hlavním účelem oplocení je vymezení perimetru letiště a zabránění neoprávněnému vstupu ať už člověkem, nebo zvířem. Letištěm je ponechána poměrně volná ruka v této oblasti, jelikož předpisy uvádějí pouze základní požadavky, které si letiště mohou přizpůsobit podle svých vlastních bezpečnostních požadavků. EASA doporučuje plot s výškou 2,5 m s ostatním drátem. Dále podrobněji specifikuje provedení ostatního drátu. [16]

5.1.2 Bezpečnostní prostory

Pro reálnou demonstraci bezpečnostních prostor jsem si zvolil Letiště Václava Havla Praha. Jedná se o největší letiště v České republice a jelikož jsou na něm zavedeny všechny typy níže zmíněných prostor, bude pro ukázkou ideálním příkladem.

Na obr. č. 2 Rozdělení prostor na letišti Václava Havla Praha máme barevné rozdělení prostor letiště Václava Havla, konkrétně terminálu 1. Bílou barvou je znázorněn prostor veřejný, fialovou prostor neveřejný a červenou barvou kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Jejich definice byly uvedeny na začátku. Plochy vyznačeny šedě, oranžově nebo zeleně nejsou předmětem této práce. [15]

Tyto prostory je nutno zřetelně ohraničit fyzickou překážkou tak, aby byl zamezen vstup neoprávněných osob. [17]

Za kritickou část vyhrazené bezpečnostního prostoru se považuje přinejmenším:

- část letiště, do níž mají přístup odletoví cestující již podrobeni detekční kontrole
- část letiště, kterou prochází zapsaná zavazadla odletových cestujících již podrobená detekční kontrole nebo prostory, kde jsou uložena
- část letiště určená pro parkování letadel, do nichž mají nastoupit cestující nebo jež mají být naložena [17]

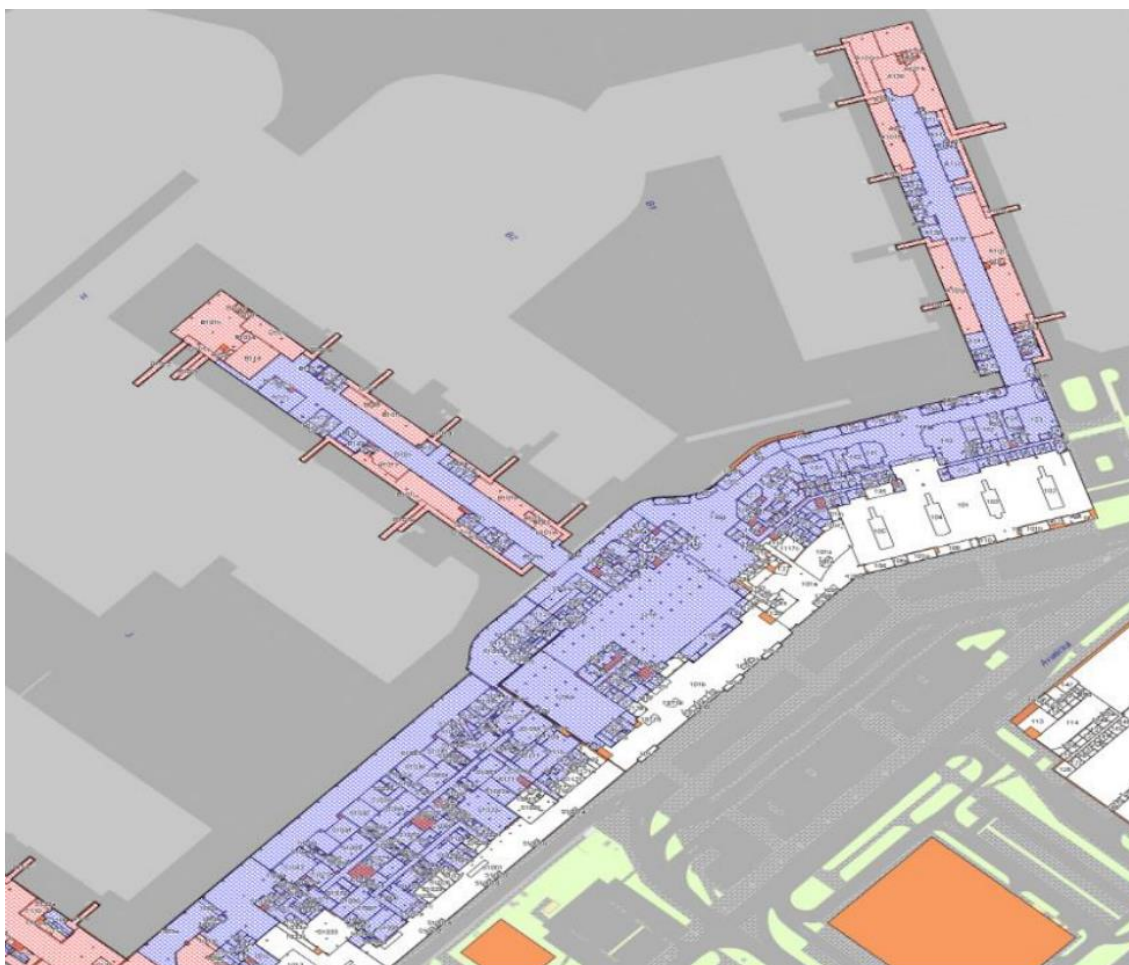
Byl-li bezpečnostní prostor narušen neoprávněnou osobou, je potřeba provést bezpečnostní prohlídku a ujistit se, že zde nebyly ponechány žádné zakázané předměty. [17]

5.2 Kontrola vstupu

Nebereme-li v úvahu pasažéry s platnými letenkami, je potřeba pro vstup do neveřejných a vyhrazených bezpečnostních prostor příslušného identifikačního dokladu, který je vydáván

na žádost příslušným subjektem a musí být po celou dobu nošen viditelně. Obecně platí, že žadatel o vydání identifikačního dokladu musí mimo jiné doložit ověření spolehlivosti.

Jinak to je u vozidel, kdy každému vozidlu zvlášť musí být vydáno povolení ke vjezdu, ze kterého je patrné, do jakých prostor je oprávněno vjet a dokdy je toto povolení vydáno.



Obr. č. 2 Rozdělení prostor na letišti Václava Havla Praha [15]

5.2.1 Ověření spolehlivosti

Ověřením spolehlivosti se označuje proces s cílem posoudit, zda osoba nepředstavuje bezpečnostní riziko. Provádí se u všech osob, které vykonávají činnost v oblasti civilního letectví, jejímž zneužití by mohl dojít k ohrožení leteckého provozu. U osob-zaměstnanců provádí ověření zaměstnavatel, ostatní musí požádat ÚCL.

Jednou z klíčových podmínek pro posouzení spolehlivosti u zkoumané osoby je bezúhonnost; tou je myšleno, že osoba nebyla odsouzena pro trestný čin spojený s činností v civilním letectví.

Druhou klíčovou podmínkou je důvěryhodnost; za důvěryhodnou je považována osoba, která nevykazuje při vstupu do vyhrazených prostor známky chování, jež by mohlo vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu.

Speciální požadavky jsou pak kladeny na osoby-cizince, kteří musí doložit výpis z rejstříku trestů země jejich státní příslušnosti a též výpis z rejstříku trestů státu, kde za posledních 5 let pobývali nepřetržitě aspoň 6 měsíců. Pokud stát takový doklad nevydá, je žadatel povinen doložit čestné prohlášení o bezúhonnosti učiněné před notářem nebo orgánem daného státu.

Hlavním důvodem, proč se rozepisují o ověření spolehlivosti je fakt, že za posledních 12 let došlo k podstatnému zpřísnění doby platnosti. Ještě v roce 2012 nebyla platnost časově omezená, poté, v roce 2014, došlo k omezení na 5 let a v roce 2023 k dalšímu omezení na 1 rok. [25,26,27]

5.2.2 Detekční kontrola cestujících

Osoby procházející detekční kontrolou jsou povinny si svléknout kabáty, saka a bundy, které jsou podrobeny kontrole jako kabinová zavazadla. Zvířata musí být podrobena kontrole buď jako ostatní osoby, nebo jako kabinová zavazadla.

Dále se kontrola provádí jedním z těchto prostředků:

- ruční prohlídka
- průchozí detektor kovů
- zařízením pro stopovou detekci výbušnin
- bezpečnostní skenery, které nepoužívají ionizující záření
- zařízením pro stopovou detekci výbušnin v kombinaci s ručním detektorem kovů
- pes cvičený pro detekci výbušnin, avšak pouze jako doplňující prostředek detekční kontroly [17]

Je-li využíváno bezpečnostního skeneru, je zakázáno uchovávání snímku po dobu delší, než je nezbytná pro analýzu lidským pozorovatelem. Lidský pozorovatel musí být na odděleném stanovišti tak, aby kontrolovaného cestujícího neviděl. Na tomto stanovišti je zakázáno používat zařízení schopna jakýmkoli způsobem ukládat snímky. Cestující má právo zvolit si lidského pozorovatele pohlaví podle jeho výběru. Cestující má dokonce právo tento typ prohlídky odmítnout. V takovém případě je nahrazena ruční prohlídkou. [17]

Kontrolní pracovník má právo požádat osobu o opakování prohlídky, dokud nebude podle kontrolního pracovníka uspokojivá. Jako doplňkový materiál lze použít ruční detektory kovu. Detekční kontrola se musí podrobit každý i mimo cestující, nicméně za určitých podmínek, pro osoby jiné než cestující, může ÚCL vydat výjimku, která je buď zcela osvobodí od detekční kontroly, nebo stanoví zvláštní postup detekční kontroly. V druhém případě ale musí být po celou dobu pod kontrolou osoby oprávněné k doprovodu. [17]

5.2.3 Oddělená detekční kontrola

Oddělená detekční kontrola je velmi obdobná normální detekční kontrole osob, s tím rozdílem, že se v rámci kontroly zohlední dané postižení osoby a je-li to technicky možné, kontrola probíhá mimo dohled ostatních cestujících. [41]

Provádí se u následujících osob:

- osoby tělesně nebo duševně postižené
- osoby s kardiostimulátorem
- osoby převážející vysoce cenný materiál
- osoby vyžadující zvláštní přístup
- osoby s omezenou mobilitou [41]

5.2.4 Detekční kontrola zavazadel

Před kontrolou musí být ze zavazadel vyjmuty notebooky včetně jiných větších elektrických zařízení a kontrola musí být provedena zvlášť, pokud se pro kontrolu nepoužívá systém detekce výbušnin kategorie C2 nebo vyšší. Tekutiny, gely či aerosoly zakoupené v letadle nebo neveřejné části se též musí podrobit kontrole, a to odděleně mimo kabinové zavazadlo.

Je podmínkou doložit doklad o koupi a balení musí být zapečetěno a neporušeno. Všechny ostatní tekutiny musí být v maximálně 100 mililitrových lahvích o celkovém objemu nepřesahující 1 litr. Nařízení Komise (EU) č. 1254/2009 nicméně umožňuje, za předpokladu zachování míry bezpečnosti, odchýlení se od základních, mezinárodně uznávaných pravidel. Typickým příkladem jsou letiště vybavená pokročilou technikou na detekci výbušnin, díky které je povoleno přepravovat i větší objemy tekutin. [17, 24]

Po vyjmutí výše zmíněného se kontrola provede jednou z uvedených metod

- ruční prohlídka
- rentgenovým vybavením
- systémem detekce výbušnin
- psi vycvičení k odhalování výbušnin v kombinaci s ruční prohlídkou
- zařízení pro stopovou detekci výbušnin
- zařízení pro detekci kapalných výbušnin [17, 19]

U rentgenové prohlídky na velkých letištích bývají standardem 3 stupně; první stupeň poskytuje dvourozměrné zobrazení černobíle nebo barevně, kolem 80 % zavazadel prochází pouze prvním stupněm a pokračují přímo do letadla. V případě podezření, že se v zavazadle nachází zakázaný předmět, zavazadlo pokračuje na druhý stupeň rentgenové prohlídky, která poskytuje zobrazení trojrozměrné barevné. Třetí stupeň již pouze upřesňuje charakter zakázaného předmětu. [46]

Osoby provádějící kontrolu pomocí rentgenu nebo systémem detekce výbušnin ji nesmí provádět déle než 20 minut nepřetržitě. Poté musí mít aspoň 10 minut pauzu. Toto opatření platí pouze tehdy, je-li tok snímků nepřetržitý. [17]

Detekční kontrola zapsaných zavazadel (tedy těch, které jsou umístěny do zavazadlového prostoru) je obdobná detekční kontrole kabinových zavazadel s hlavními rozdíly v povolených předmětech. Proto ji nebude věnována separátní sekce. [17]

5.2.5 Detekční kontrola osob jiných než cestujících

Detekční kontrolou osob jiných, než cestujících, jsou pro účely práce myšleny hlavně posádky soukromých letadel segmentu všeobecného letectví. Kontrola je z technického hlediska stejná, nicméně tyto osoby mají výjimku na určité předměty. Ve zkratce pro ně platí zákaz na vnášení zbraní, výbušnin a obecně předmětů této povahy, ale například pravidla pro vnášení tekutiny se na ně nevztahují. Přesný seznam zakázaných předmětů je uveden v Prováděcím nařízení Komise (EU) 2015/1998 doplněk 1-A. [17]

5.2.6 Nedoprovázená zavazadla

Aby se předešlo potenciálně nebezpečným situacím, kdy letadlo odletí se zavazadlem bez cestujícího, tak vznikl odbavovací systém s cílem vždy spojit odbavené zavazadlo s cestujícím, který fyzicky nastoupí do letadla (cestující se propíše do systému jako nastoupený až při kontrole letenek na bráně těsně před nástupem). Pokud cestující zavazadlo odbaví, ale nenastoupí, je provozovatel povinen takové zavazadlo vyloučit z přepravy. Nastane-li situace, kdy vlivem jiných činitelů zavazadlo neodletí nebo odletí v jiném letadle v důsledku chyby systému letiště, považuje se za nedoprovázené a musí být u něho provedena zvlášť kontrola, která může zahrnovat i jeho otevření. Je-li vše v pořádku, zavazadlo je dopraveno do cílové destinace následujícím letem. [41]

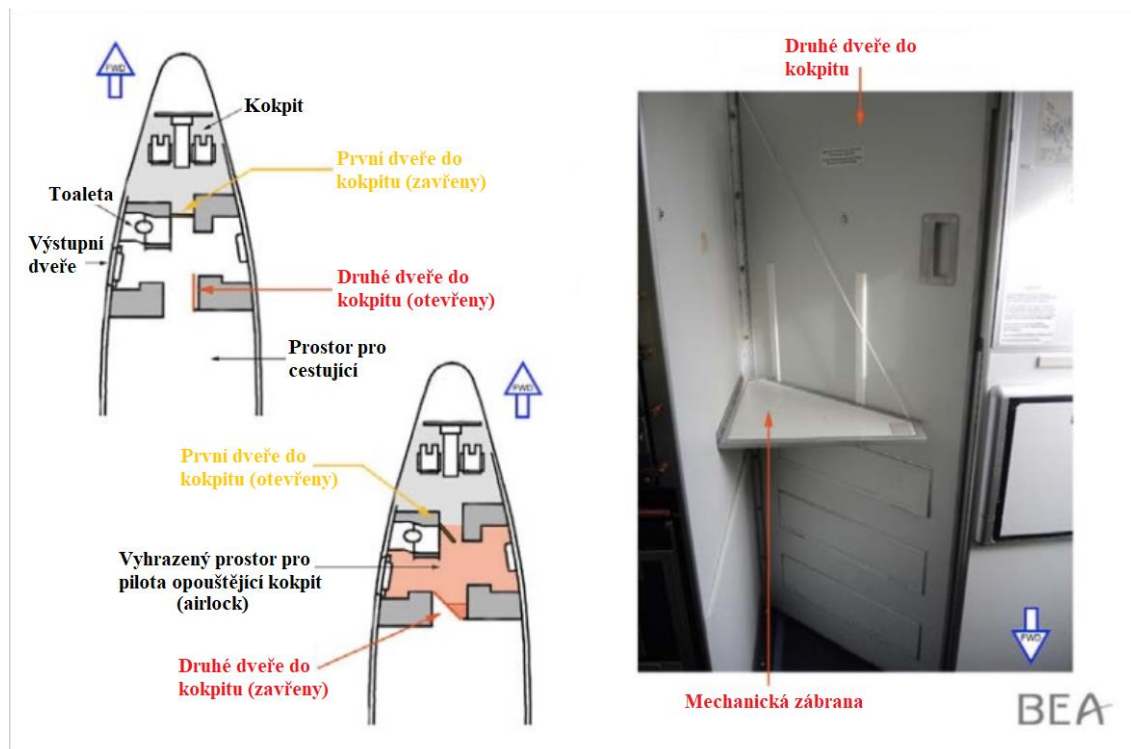
5.2.7 Kritika systému bezpečnostních kontrol

Následující sekce bude věnována části studie PhDr. Miroslava Hanáka, která mimo jiné rozebírá koncepci bezpečnostních kontrol, kde se porovnávají dva rozdílné přístupy.

První přístup spočívá v hodnocení rizika nebezpečnosti cestujícího na základě předmětů, které si bere na palubu letadla. Tento přístup je levný, snadno realizovatelný a všeobecně přijímaný, nicméně vede až k nesmyslným a neopodstatněným zákazům, kdy si například pasažéři po 11. září nemohli vzít s sebou na palubu ani pilník na nehty nebo šroubovák na brýle. [14]

Realita je avšak taková, že pokud se správně vycvičený terorista/teroristé dostane do kokpitu letadla, vystačí si i s holou rukou. Někdy si až alibisticky snažíme nalhávat, že to není s aktuálními opatřeními možné. Nicméně už i z příčin základní lidské fyziologie je zcela zřejmé, že zejména u delších letů dojde k situaci, kdy pilot bude muset opustit kokpit. Při správném načasování by mohlo být pro teroristy s místenkami v předních řadách až velmi snadné se do kokpitu dostat a eliminovat jak zaskočeného pilota, tak popřípadě i stewarda, který by se je snažil na poslední chvíli zastavit. Se základní znalostí funkce pancéřových dveří, které lze snadno načerpat jak z internetových zdrojů, tak různých simulátorů, by se mohli v celku jednoduše zamknout a osud letu by byl zpečetěn.

V návaznosti na zmíněnou ideu vyšlo roce 2023 nařízení FAA v USA, podle kterého musí být na všech nových letounech instalovány dvojce dveří. Systém funguje tak, že pilot opustí kokpit první těmi hlavními, pancéřovými dveřmi, které zavře a až poté otevírá sekundární dveře do kabiny pro cestující. Jedno z možných provedení je demonstrováno na obrázku č. 3. Nutno ale podotknout, že toto opatření se týká pouze nových letadel a pouze amerických aerolinek. [37]



Obr. č. 3 Systém dvojíých dveří do kokpitu [38]

Druhý přístup využívá systém rozpoznávání vzorců (z anglického pattern recognition) a nahlíží a následně hodnotí člověka z osobnostního hlediska, například na základě jeho chování od počátku vstupu do prostor letiště nebo bezpečnostním dotazováním.

Chování je pak porovnáváno s modelem chování nebezpečného cestujícího. Tento přístup je tak cílený, efektivní, avšak velmi nákladný a vyžaduje vysoce kvalifikovaný personál schopný v reálném čase rozpoznávat chování cestujících ve všech halách. [14]

V roce 2012 se odehrál bombový útok v Burgasu, kde útočník sice z pohledu prvního přístupu nebyl nijak nebezpečný, avšak z pohledu přístupu druhého vykazoval na záznamech z kamerových systému mnoho podezřelých příznaků, které by kvalifikovaný pozorovatel byl schopen rozeznat. [14, 21]

Potenciálním negativem tohoto systému může být fakt, že s postupující dobou a AI technologiemi pro získání informací by bylo možné u pasažérů zkoumat například jejich politická přesvědčení a názory a politicky nepohodlné pasažéry zkoumat a obtěžovat, popřípadě hledat sebemenší důvody pro vyloučení z přepravy. Pro správnou funkci systému by bylo potřeba zajistit absolutní objektivitu.

5.2.8 Využití údajů o cestujících ke zvýšení bezpečnosti letecké dopravy

Letecké společnosti v současné době poskytují bezpečnostním složkám informace o cestujících dvěma způsoby;

Metoda push, která spočívá ve shromáždění dat o pasažérech a jejich odeslání bezpečnostním složkám cílové destinace letu ještě před samotným odletem.

Metoda pull, kde všechna data jsou shromážděna v databázi a bezpečnostní složky v cílové destinaci do ní mohou nahlížet. [41]

5.2.9 Bezpečnost letadel

Bezpečnostní prohlídka musí být provedena vždy, panuje-li podezření o vstupu neoprávněné osoby nebo;

Kdykoli, kdy letadlo přiletí z takové třetí země, kde bezpečnostní opatření nevyhovují standardům Evropské unie. [17]

Jsou-li letadla zaparkována, je nutné zajistit aspoň jedno z následujících opatření:

- neoprávněné osoby s cílem vniknout do letadla byly okamžitě zastaveny
- uzavřít dveře a pomocné prostředky pro vstup rozmístit dostatečně daleko od dveří
- alarmy, které neoprávněný vstup neprodleně odhalí
- systémem elektronických průkazů, jsou-li přistaveny nástupní mosty, při otevírání dveří k mostům je nezbytné zajistit, aby nedošlo k neoprávněnému vstupu [17]

Toto opatření neplatí, je-li letadlo v hangáru opatřeným zámkem nebo jiným bezpečnostním zařízením. [17]

5.2.10 Kontrola nákladu a pošty

Bezpečnostní kontroly zásilek spadají pod kompetenci schválených agentů, vyjma těch případů, kdy bezpečnostní kontrolu provedl dopravce, známý odesílatel nebo schválený odesílatel v rámci svého bezpečnostního programu. Schválený agent po provedení kontrol zajistí, aby byl k zásilkám omezen přístup zcela anebo povolen pouze osobám, podílejících se na manipulaci nebo jejich ochraně. Pokud došlo k podezření, že se zásilkou bylo neoprávněně manipulováno, schválený agent je povinen takovou zásilku podrobit detekční kontrole. [17]

Zásilky mají vlastní bezpečnostní status, označen třemi písmeny „SPX“, „SCO“ nebo „SHR“, podle toho, v jakých letadlech se mohou přepravovat. [17]

Zásilka musí být během přepravy zapečetěna nebo nákladový prostor vozidla, ve kterém je zásilka přepravována, musí být zapečetěn, uzamčen nebo jiným způsobem zajištěn tak, aby jakákoli nedovolená manipulace byla zjevná. [17]

5.2.11 Kontrola diplomatů a diplomatických zásilek

U osob požívajících diplomatických výsad a imunit a jejich zavazadel (popřípadě pošty) obecně platí, že kontrola se buď provádí pouze rentgenem anebo je od ní zcela upuštěno na základě Vídeňské úmluvy o diplomatických stycích (vyhláška č. 157/1964 Sb.) Fyzickou kontrolu je možné provést pouze v případě důvodného podezření na přítomnost zakázaných předmětů. V takovém případě nesmí být osoba vpuštěna na palubu letadla ani jiných prostor podléhajících detekční kontrole. [43]

5.2.12 Výjimky

Od detekční kontroly jsou osvobozeny osoby uvedené v Rozhodnutí Komise K(2015)8005 ze dne 15. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, tento dokument je vydáván ÚCL formou Rozhodnutí o základním opatření a je neveřejný. Části Rozhodnutí Komise K(2015)8005 jsou v režimu EU CONFIDENTIAL [44] a osoby jiné než zmíněné v Rozhodnutí Komise K(2015)8005, zároveň osoby jiné než cestující, kterým to z objektivních důvodů povolil ÚCL anebo osoby, jiné než cestující, které dočasně opouštějí kritické části letiště, ale jsou pod stálým dozorem pověřených osob, jejichž povinností je zajistit, aby nedošlo ke kontaminaci prostor zakázanými předměty. [17]

Od detekční kontroly může být upuštěno v případě:

- vnesení palubních zásob, které již byly podrobeny bezpečnostní kontrole dopravcem, známým nebo schváleným dodavatelem
- vnesení letištních zásob do vyhrazených prostor, které již byly podrobeny bezpečnostní kontrole provozovatelem letiště, schváleným nebo známým dodavatelem
- zásilka byla zkontrolována v požadovaném rozsahu agentem, známým odesílatelem, stálým odesílatelem, nebo byla-li chráněna před protiprávními činy od doby, kdy se stala identifikovanou leteckou zásilkou
- rozhodne-li ÚCL na základě objektivních důvodů [17, 22]

5.3 Zabezpečení letišť z pohledu celních kontrol

Provádění celních a pasových kontrol je pro mezinárodní letiště důležitou podmínkou vůbec k obdržení statusu mezinárodního letiště. Za mezinárodní letiště se považuje takové letiště, které umožňuje lety mimo schengenský prostor. Toto je důležitá poznámka, protože jinak by za mezinárodní letiště mohlo být považováno prakticky každé, řízené i neřízené letiště.

5.3.1 Bezpečnostní podmínky pro mezinárodní letiště z pohledu zákona o ochraně státních hranic

V závislosti na počtu odbavených osob musí letiště zajistit určitý rozsah prostor pro provádění hraničních kontrol a pro cizince, jimž byl vstup do České republiky odepřen. Kritické hodnoty odbavených osob, podle kterých se tyto povinnosti odvíjí jsou;

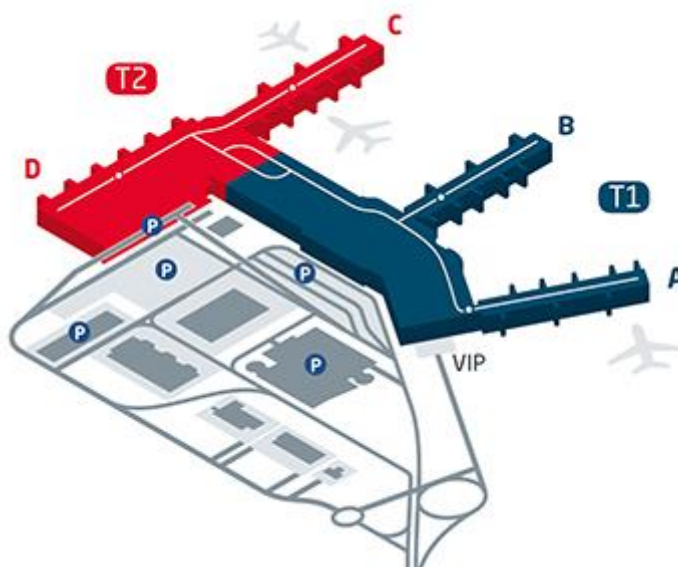
- méně jak 5000 za rok
- alespoň 5000 za rok
- alespoň 100 000 za rok [28]

Popisovat přesná opatření pro daná letiště podle počtu odbavených osob by bylo nad rámec této práce, a tudíž pouze stručně odvedu, že s rostoucím počtem odbavených osob logicky roste i povinnost zařídit větší a více typů prostor pro takové osoby, jimž byl přístup do České republiky odepřen. U letišť, ze kterých se provádí lety mimo schengenský prostor, je povinnost

zařídit neprodyšné oddělení osob cestujících v rámci nebo mimo schengenský prostor. Například na letišti Václava Havla v Praze jsou přímo vyčleněné terminály pro takový provoz. Terminál 2 je určen pro lety do zemí schengenského prostoru a terminál 1 pro lety mimo schengenský prostor. Mapa terminálů je na obrázku č. 4. [28, 41, 42]

Zvláštním případem jsou mezinárodní lety v rámci schengenského prostoru. Jelikož u takových letů není povinnost provádět hraniční kontroly, lze je provádět i z letišť, jež status mezinárodního letiště nemají, a tudíž nemusí splňovat výše uvedené podmínky. [28]

O plánovaném vnějším letu musí vyrozumět provozovatel letiště cizineckou policii 24 hodin před příletem nebo odletem na/z letiště. Stejná povinnost platí pro velitele letadla, pokud daný vnější let není prováděn provozovatelem obchodní letecké dopravy. Nastane-li situace, že letadlo, které je předmětem vnějšího letu, přistane na vnitrostátním letišti, provozovatel je o této skutečnosti neprodleně povinen informovat cizineckou policii. [28]



Obr. č. 4 Rozdělení terminálů na letišti Václava Havla Praha; P = Parkoviště; VIP = VIP service club Continental; T1 = Terminál 1; T2 = Terminál 2; A,B,C,D = označení jednotlivých PRSTŮ [42]

6 Dopady opatření na segment všeobecného letectví

Zpříšňování bezpečnostních opatření se netýká jen civilního komerčního letectví. Velkou vahou zasahuje i do segmentu všeobecného letectví, a to zejména z toho důvodu, že na mezinárodních řízených letištích sdílí oba segmenty buď stejné prostory, nebo jiné prostory, avšak v rámci neveřejné části letiště, kde musí být vstup osob regulován. Samotný způsob implementace segmentu všeobecného letectví na jednotlivých letištích je individuální a spadá pod kompetenci jednotlivých letišť, avšak vše musí být v souladu se zákony dané země a konkrétně pro Českou republiku i v souladu s nařízením EU, a to zejména Nařízením evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008. Následující sekce bude popisovat prostory, rozebírat jednotlivé postupy a příklady reálných situací, které běžně mohou nastat na řízeném mezinárodním letišti a na neřízeném letišti. Pro účely práce bylo vybráno řízené mezinárodní letiště Brno-Tuřany a neřízené letiště Olomouc, nicméně postupy jsou všeobecně platné i pro ostatní letiště v České republice. Popisovaná opatření se týkají a jsou platná pro veřejná letiště s permanentním statusem řízeného nebo neřízeného letiště. Například letiště Kunovice je letiště neveřejné a status řízeného letiště má pouze v pracovní dny. Takovými letišti s atypickým/nestandardním provozem se práce nezabývá a konkrétně Kunovice uvádím jen jako příklad pro doplnění.

6.1 Prostory na řízeném mezinárodním letišti

Jak jsem zmínil výše, pro následující demonstraci využiji letiště Brno-Tuřany, zejména díky tomu, že je perfektním příkladem mezinárodního řízeného letiště, na kterém fungují 4 provozovatelé segmentu všeobecného letectví a musí být koordinováni s civilním komerčním letectvím.

Na obr. č. 5 máme základní rozdělení prostor řízeného mezinárodního letiště. Oproti obr. č. 2 je tematicky odlišný v tom, že nyní se budeme zaměřovat i na prostory vyhrazené právě pro segment všeobecného letectví. Mapy prostorů nám bohužel security oddělení odmítlo vydat, a tudíž se jedná o relativně nepřesné zaznačení prostor do satelitního snímku letiště a má pouze orientační charakter.

Modrá barva vyznačuje oplocení perimetru letiště. Vše za oplocením je automaticky neveřejná část letiště. Ze středové severní části omezují vstup budovy, závory nebo jiné vhodné prostředky určené k regulaci pohybu osob.

Červená barva znázorňuje část vyhrazeného bezpečnostního prostoru a terminál určen zejména pro mezinárodní komerční letectví, který se skládá z prostoru veřejného, neveřejného a kritické části bezpečnostního vyhrazeného prostoru. Bezpečnostní vyhrazený prostor jako takový se na modelovém letišti nenachází.



Obr. č. 5 Prostory na řízeném mezinárodním letišti [50]

Žlutá barva znázorňuje pouze neveřejné prostory, které využívají různí provozovatelé letadel. Na modelovém letišti jsou tyto prostory dva, jeden severní a druhý jižní. Vstup do těchto prostor je regulován a osoby, které do nich vstupují musí vlastnit platný identifikační doklad (dále jen ID karta) nebo, nejsou-li vlastníkem ID karty, dostat ID kartu pro jednorázový vstup. Pro vstup do těchto prostor není povinnost provádět detekční kontrolu, nicméně osoby se musí řídit vstupním řádem.

6.1.1 Vymezené prostory na řízeném mezinárodním letišti

Pro vymezené prostory jsem se rozhodl vyhradit separátní podkapitolu. Jedná se totiž o neveřejné prostory, které jsou zejména určeny pro segment všeobecného letectví a pokud fungují správně, tak by měly ulehčovat operace na letišti. Tyto prostory nalezneme na brněnském letišti dva a na satelitním snímku letiště jsou vyznačeny oranžovou barvou a zpravidla sousedí s neveřejným prostorem. Samotné vymezené prostory jsou velice malé. Ve skutečnosti se jedná o přibližně čtvercový prostor, který slouží jako jakýsi “turniket“ na letišti.

Pro tyto prostory platí omezený přístup podmíněn platnou ID kartou, popřípadě jednorázovou ID kartou vydávanou přímo na místě. Druhá varianta se využívá v případech, kdy pilot bere s sebou na palubu cestujícího, který nemá vlastní ID kartu. Tato varianta má však jedno úskalí, ke kterému se dostaneme později. Do vymezeného prostoru nesmí vstupovat osoby jiné než posádka a pasažéři účastníci se plánovaného letu. [45]

Vymezené prostory vznikly zejména z důvodu uspokojení Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008, které mimo jiné stanovuje, že odlety letadel lze provádět buď z odbavovací plochy (na obr. č. 5 a 6 je součástí červeného prostoru), kam je vstup přes terminál a je podmíněn detekční kontrolou pro běžného uživatele letiště bez výjimky, nebo z vymezených prostorů, které spadají pod neveřejné prostory a jsou podmíněny pouze vlastnictvím ID karty. V tomto ohledu vymezené prostory jednoznačně ulehčují celé fungování segmentu všeobecného letectví na letištích. [45]

Speciálním případem je však situace, kdy pilot, držitel ID karty, chce vzít na palubu pasažera bez ID karty. Zde jsou možné dvě varianty:

- Letiště odletu je stejné jako letiště příletu
- Letiště odletu je jiné než letiště příletu

Pro první variantu platí, že pasažérovi je vydána jednorázová ID karta, nicméně letadlo nesmí (vyjma nouzových situací) přistát na jiném letišti. Trasa letu jako taková omezena není. Z právního hlediska letadlo nikdy neopustilo prostor letiště odletu a stále se pohybuje v prostoru letiště. [45]

Při druhé variantě musí pasažér projít detekční kontrolou v terminálu a pilot musí pojíždět s letadlem z vymezeného prostoru nebo jiného prostoru, kde je letadlo zaparkováno, na odbavovací plochu, která je součástí SRA zóny, kde je provedena bezpečnostní prohlídka letadla a detekční kontrola pilota. Až poté je letadlu povolen odlet na jiné letiště. Jedná se tak v podstatě o nesložitější proces a vedení letiště za něj obdrželo od provozovatelů kritiku. [45]

Stejný proces, jako při druhé variantě, musí podstoupit každý, kdo se chystá odletět na cizí letiště a jeho neveřejný prostor nesousedí s vymezeným prostorem. Pro lepší představu uvedu příklad; provozovatel A sídlí v neveřejném prostoru na obr. č. 6., který sousedí s vymezeným prostorem vyznačeným oranžovou barvou na stejném obrázku. Provozovatel B sídlí v neveřejném prostoru na obr. č. 7., který též sousedí s vymezeným prostorem vyznačeným oranžovou barvou. Provozovatel C sídlí kdekoli mimo tak, že jeho neveřejný prostor nesousedí s žádným vymezeným prostorem. Za předpokladu, že všichni z personálu provozovatele A i B vlastní platnou ID kartu, mohou z těchto prostor kdykoli odletět na cizí letiště. Personál

provozovatele C sice může mít platnou ID kartu, ale jelikož provozovatel nesídlí v žádném z neveřejných prostor, které by sousedili s vymezeným prostorem, musí před odletem na cizí letiště pojíždět první na odbavovací plochu, kde je provedena detekční kontrola pilota a bezpečnostní prohlídka letadla (v podstatě se jedná o odbavení letadla). [45]

První vymezený prostor “sever“ s označením DAN a je podrobněji vyobrazen na obr. č. 6 oranžovou barvou. [45]

Druhý vymezený prostor “jih“ s označením DAS je podrobněji vyobrazen na obr. č. 7 a sousedí s neveřejným prostorem provozovatele Herbst a Aeroklubu. [45]

U tohoto neveřejného prostoru bych se rád pozastavil. Svým způsobem se jedná o poměrně unikátní prostor, protože zdejší hangáry aeroklubu a provozovatele Herbst se již nenachází v perimetru letiště a v podstatě již nejsou jeho součástí. Stalo se tak poté, co zpřísnující se požadavky Evropské unie vešly v platnost a letišti nezbylo nic jiného, než hangáry “vyplotit mimo perimetr letiště“[45]. Nově tak musí být letadlo vytlačeno z hangáru a dále vytlačeno za bránu plotu, kterou může ovládat pouze vyškolený personál daného neveřejného prostoru, na pojezdnicí dráhu W, kde může spustit motor a až poté pojíždět dále do vymezeného prostoru DAS. Ještě před tím však musí být uvedeno stanoviště Tuřany Věž. “Vyplocení“ tohoto areálu též vzneslo vlnu diskusí, jelikož provozovatelům v tomto vymezeném prostoru spíše přitížilo práci. Letiště se ale brání tím, že pouze plní požadavky Evropské unie. [47]



Obr. č. 6 Detailní pohled na severní prostory řízeného mezinárodního letiště [50]



Obr. č. 7 Detailní pohled na jižní prostor řízeného mezinárodního letiště [50]

6.1.2 Odlet z řízeného letiště

Pro přehled toho, co nás může na řízeném letišti při odletu čekat, jsem vytvořil níže uvedené schéma. Schéma se může zdát poměrně rozsáhlé, což je dáno zejména komplikovaností nařízení EU v současné době, ale možné výsledky jsou vždy pouze dva; mohu letět na cizí letiště nebo musím přistát na letišti vzletu. Proměnné jsou pouze způsoby, kterými se mohu k výsledku dostat. Na pilota, který parkuje letadlo v SRA zóně se ve schématu pohlíží jako na pilota, co nevlastní ID kartu.

Obecně se dá říci, že v současné době provozovat činnosti spadající pod všeobecné letectví na řízeném letišti je při nejmenším na pováženou a ačkoli to s sebou nese řadu výhod (žáci se hned ze začátku učí létat v řízeném prostoru a koexistovat s velkým komerčním provozem), tak i nevýhod, mezi které patří zejména bezpečnostní opatření a celková komplikovanost provozu, jelikož opatření pro segment všeobecného letectví jsou často velmi podobná těm, které se uplatňují u komerčního letectví.

6.1.3 Přílet na řízené letiště

V porovnání s odletem z řízeného letiště se zde dostáváme do lehce kuriózní situace. Podle Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008 letadlo může odletět pouze z odbavovací plochy, nebereme-li v úvahu vymezené prostory. Odbavovací plocha je součástí SRA zóny, s čímž se pojí všechny bezpečnostní kontroly. Pokud ale letadlo přiletí z jiného letiště, a to klidně může být letiště neřízené, kde se žádné bezpečnostní kontroly neprovádí, a ukončí činnost na odbavovací ploše řízeného letiště, detekční kontrola pilota ani bezpečnostní prohlídka letadla se neprovádí.

Dostali jsme se tak do situace, kdy odlet z neveřejného prostoru v rámci jednoho řízeného letiště, jiného než vymezeného, je z pohledu bezpečnostních kontrol složitější než přílet z letiště neřízeného, kam si doslova kdokoli může vzít cokoli a nikdo dotyčného před odletem nekontroluje.

6.2 Struktura neřízeného letiště

Oproti řízeným mezinárodním letišťům, které jsou popsány detailněji v další kapitole, se na neřízených letišťích setkáme pouze se zlomkem opatření, které jsou aplikovány na řízených mezinárodních letišťích. Jakožto operátor služby RADIO na letišti v Olomouci jsem měl možnost nahlédnout do dokumentů a směrnic neřízeného letiště a v této kapitole budou stručně popsány. Modelovým letišťem bude letiště Olomouc LKOL.

Neřízená letiště mají obecně velmi jednoduché rozvržení prostorů, viz obr. č. 8. Vše, co se nachází uvnitř vytyčeného perimetru letiště, který je vyznačen modře, je neveřejný prostor, který v praxi bývá přímo také vymezený prostor. Vstup není vzhledem k povaze letiště kontrolován přímo u brány, nejsou prováděny detekční kontroly ani jiná bezpečnostní opatření, nicméně nepověřenému personálu je zakázán pod pokutou, viz obr.č. 9. Ke vstupu na neřízené letiště potřebujete buď platný identifikační doklad vydávaný daným letišťem nebo jiné oprávnění ke vstupu, popřípadě být v doprovodu pověřené osoby (např. cestující pod dohledem pilota), která přebírá zodpovědnost za dodržování provozních postupů i ze stran osob doprovázených. Na osoby, které na letiště přiletí, je pohlíženo jako na osoby oprávněné ke vstupu.

Každé letiště v České republice má též svůj bezpečnostní program podléhající národnímu bezpečnostnímu programu. Tento bezpečnostní program jednak stanovuje detailní rozvržení prostor, způsob detekčních kontrol, druh prováděného provozu, uspořádání letiště, pravidla pro vstup do neveřejné části letiště, stanovuje pohotovostní plán letiště a popisuje veškeré speciality

na daném letišti zejména s ohledem na security. V předchozím odstavci jsem některé náležitosti z tohoto dokumentu vyjmenoval, nicméně se jedná pouze o informace obecného charakteru. Bezpečnostní programy jsou neveřejné a není povoleno je šířit, tím pádem jakékoli bližší specifické informace o modelovém letišti není možné v této práci použít. Stejně tak i vyznačený neveřejný prostor na obr. č. 8 je pouze orientační, jelikož jeho skutečnou podobu nemohu šířit. [54]



Obr. č. 8 Prostory na neřízeném letišti [50]

6.3 Bezpečnostní opatření v praxi v závislosti na typu letiště příletu a odletu

Mezi odletem z řízeného mezinárodního letiště a neřízeného letiště je kromě jiného velký rozdíl v opatřeních a kontrolách, kterým je pilot a potenciální pasažér podroben. Cílem této podkapitoly bude uvést všechny možnosti odletů a příletů v závislosti na typu letiště a popsat, s jakými opatřeními se s největší pravděpodobností pilot setkne.

6.3.1 Let z neřízeného letiště na neřízené letiště

Tato varianta je z hlediska bezpečnostní opatření nejjednodušší. Pilot ani pasažér se neseťká s žádným typem detekčních kontrol jak při odletu, tak při příletu a do letadla si mohou vzít cokoli. Ačkoli i neřízená letiště mohou mít vlastní řád, ve kterém lze mimo jiné uvést jaké předměty jsou na letišti zakázány, není zde žádná kontrola, která by zajistila, že daný zakázaný předmět nebude vnášen na letiště.

Vstup na taková letiště je nepověřenému personálu zakázán. Jako na řízeném letišti, existuje zde obdoba ID karet, nicméně ochrany proti vstupu jsou často nedostatečné (bývá zde pouze základní plot o výšce cca půl metru a cedule “zakaz vstupu“ pod pohružkou vysoké pokuty. Vykázat člověka z letiště může pouze provozovatel nebo pověřený pracovník (v praxi to bývá operátor RADIO) nebo policie ČR. Mimo provozní dobu neřízeného letiště bývá letiště

zabezpečeno pouze kamerovým systémem a pokud se nikdo nepokouší dostat do zakódovaných prostor například hangárů, tak neoprávněného vstupu na neřízení letiště si s největší pravděpodobností nikdo nevšimne.



Obr. č. 9 Varování před vstupem na neřízené letiště

6.3.2 Let z neřízeného letiště na řízené mezinárodní letiště

Stejně jako ve variantě předchozí, při odletu nebude pilot podroben žádné kontrole. Na palubu letadla si teoreticky může vzít co chce, ale musí tak učinit s ohledem na skutečnost, že na řízeném letišti s největší pravděpodobností vystoupí přímo do SRA zóny. Tudíž brát si s sebou cokoli, co by mohlo být považováno za zbraň by s největší pravděpodobností způsobilo řadu problémů a v konečném důsledku i vyšetřování úřadem a policií ČR. Nikdo z posádky sice detekční kontrole při příletu podroben není, ale je povinností brát ohled na pravidla SRA prostor, popřípadě jiných neveřejných prostor, do kterých při příletu vstoupí. V SRA prostorách je posádka pod dohledem pověřené osoby.

6.3.3 Let z řízeného mezinárodního letiště na řízené mezinárodní letiště

Odlet z řízeného mezinárodního letiště je nejkomplikovanější záležitostí pro segment všeobecného letectví. Za účelem lepšího popisu toho, s čím vším se může pilot a potenciální pasažér setkat při odletu, jsem vytvořil vývojový diagram v příloze. Po příletu vystoupí buď do SRA zóny nebo do neveřejného prostoru. V SRA zóně bude pod kontrolou pověřené osoby, v neveřejném prostoru by měl dodržovat pravidla vstupu.

6.3.4 Let z řízeného mezinárodního letiště na neřízené letiště

Ačkoli je let ukončen na neřízeném letišti, komplikovaný postup celého odletu z řízeného mezinárodního letiště je zachován a je totožný jako v předchozí variantě, tudíž se opět odkážu na vývojový diagram v příloze. Při přiletu nebude pilot ani pasažér podroben detekční kontrole a ani jeden nebude pod dohledem pověřené osoby.

6.4 Bezpečnostní opatření v minulosti v porovnání se současností

Tuto podkapitolu bych chtěl věnovat zejména fotografiím z minulosti a současnosti a oproti kapitolám předešlým přímo ukázat, jak se letiště s postupem času měnila.

V první polovině 20. století, kdy se začala letecká doprava využívat, se jednalo spíše o zážitkovou akci pro pár vyvolených, kteří měli o letectví jako takové zájem a přepravu letadlem skutečně brali jako výjimečnou společenskou akci, viz obr. č. 10 a obr. č. 11. Oba obrázky byly pořízeny na letišti v Ruzyni v roce 1937 a lze na nich spatřit lidi v restauraci nikterak oddělené od odbavovací plochy prakticky na dotek blízko k letadlům. Tehdy běžná záležitost a nikdo ani nepřemýšlel nad tím, že za pár desítek let bude tato oblast nejpřísněji střežená a volný přístup osob do těchto prostor bude zcela zakázán. Jediná letiště, která se aspoň vzdáleně přibližují této době jsou ta neřízená, kde se člověk může bez kontrol a hromady papírování dostat k letadlům poměrně blízko, viz předchozí podkapitola a obr. č. 12 a obr. č. 13.

Na řízených mezinárodních letištích v současné době panuje trend neustále se zvyšujících bezpečnostních opatření a situace vyobrazena na obr. č. 10 a 11 je z dnešního hlediska spíše úsměvná a jakýkoli návrat do této reality je nemožný. Tato letiště jsou trvale monitorována, zabezpečena, kompletně oplocena a letadla je možné pozorovat buď přes skla terminálu nebo přes plot z bezpečné vzdálenosti, viz obr. č. 14 a obr. č. 15.



Obr. č. 10 [51]



Obr. č. 11 [51]



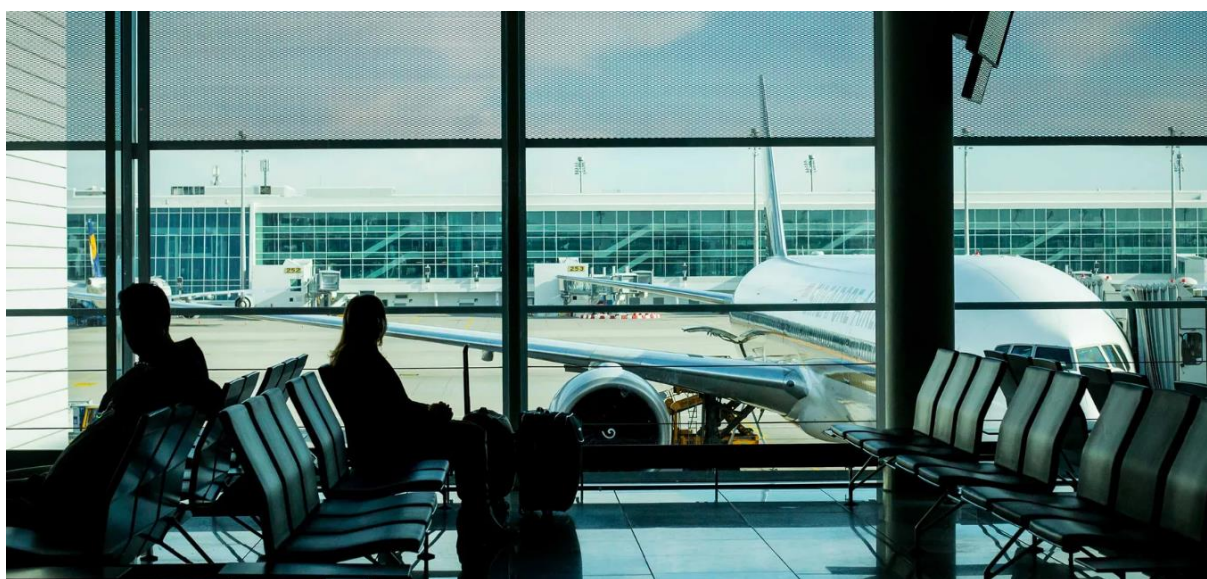
Obr. č. 12 Pohled na oplocení neřízeného letiště



Obr. č. 13 Vytyčení prostoru neřízeného letiště



Obr. č. 14 Oplocení řízeného mezinárodního letiště [53]



Obr. č. 15 Odletová hala řízeného mezinárodního letiště [53]

Na závěr této podkapitoly ještě uvedu krátkou tabulku pro srovnání opatření při odbavení v počátcích letecké komerční dopravy v porovnání se současností.

Tab. 1 Porovnání opatření v počátcích letecké komerční dopravy se současným stavem

	Počátky	Současnost
Kontrola letenek	ANO	ANO
Detekční kontrola cestujících	NE	ANO
Detekční kontrola příručních zavazadel	NE	ANO
Detekční kontrola zapsaných zavazadel	NE	ANO
SRA a CPSRA zóny	NE	ANO
Zabezpečení letišť a letadel vůči protiprávním činům	Menší	Větší

7 Praktické provedení letu

Za účelem vyzkoušení výše zmíněných teoretických úvah jsem provedl let z neřízeného letiště Olomouc LKOL na mezinárodní řízené letiště do slovenských Piešťany LZPP a zpět. Jelikož letiště destinace je řízené, bylo nutné kontaktovat předem handling letiště Piešťany a podat letový plán. Ten je při letech na Slovensko povinností tehdy, pokud naše trasa vede přes prostory třídy D a přísnější. Jelikož Piešťany mají vlastní CTR, tak tato podmínka byla splněna. Trasa je podrobněji zobrazena na obr. č. 16 a 17.

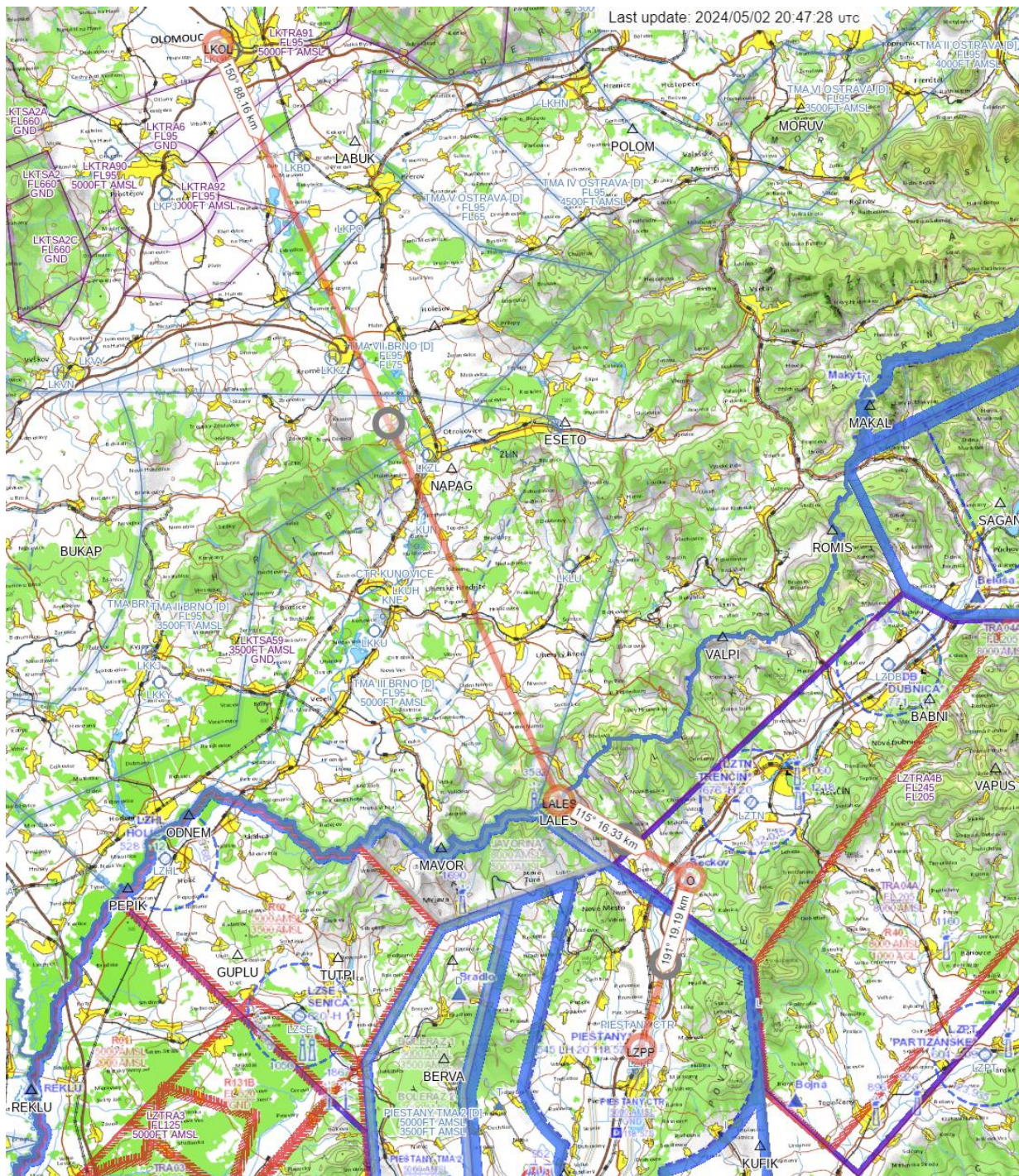
Jak jsem popisoval v předchozí kapitole, na neřízeném letišti se detekční kontroly neprovádí, tudíž “odbavení“ proběhlo rychle a bez problémů. Bylo však nutno mít na paměti, že vnášet jakékoli zakázané předměty do SRA, popřípadě kritických částí SRA po přiletu do Piešťan je zakázáno. Neměl jsem tak s sebou nic, co by mohlo připomínat nebo mohlo by být použito jako zbraň (například nůž), a stejně tak i můj pasažér. Toto zdůrazňuji především kvůli tomu, že na neřízeném letišti se detekční kontrola neprovádí a je tak velice snadné i neúmyslně některý zakázaný předmět do SRA nebo kritických částí SRA po přiletu pronést a upoutat tak na sebe pozornost.

Let byl proveden 14.3. 2024 s jedním pasažérem na palubě, na letadle FR-172H registrace OK-MAX. Jedná se o standardní Cessnu 172 osazenou v současné době již unikátním šestiválcovým motorem Rolls-Royce Continental a stavitelnou vrtulí. Na tento typ jsem podstoupil rozdílový výcvik a cestu tam i zpět jsem byl PIC. ETD byl naplánován na čas 08:50UTC po trati LALES-LZPPO. Počasí ten den bylo z hlediska síly větru vynikající. Vítr jak v místě přiletu tak v místě odletu nedosahoval hodnot vyšších jak 2kt, takže se dá hovořit prakticky o bezvětří. Nepříjemným faktem ale bylo tvořící se sedlo na synoptické mapě v oblastech právě České republiky a Slovenska. Tento meteorologický jev zapříčinil zhoršení viditelnosti. O tom, jaký to mělo důsledek na samotný let pojednávám v dalším odstavci.

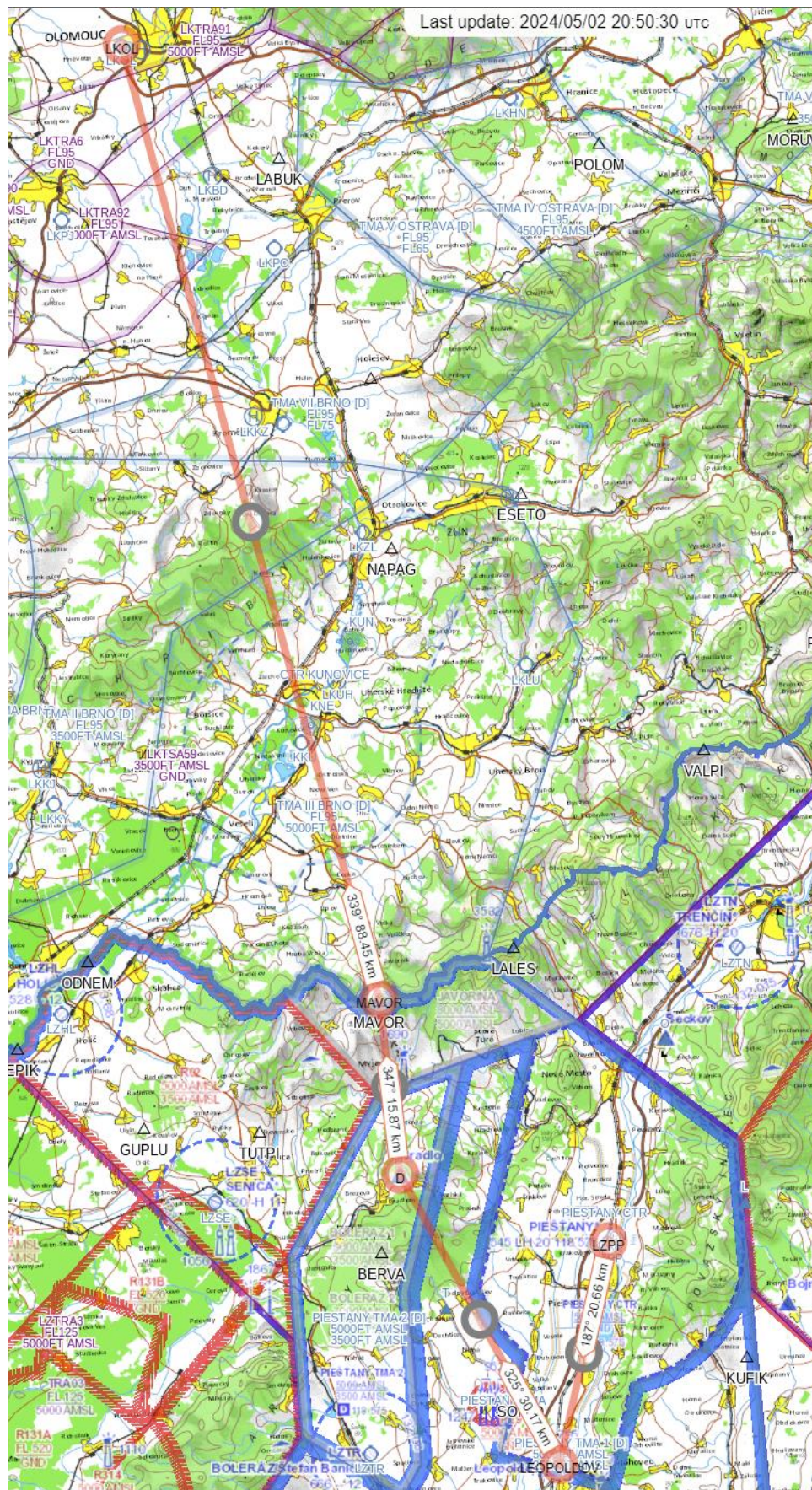
V 08:51UTC jsem odletěl z letiště Olomouc a po opuštění ATZ jsem přešel na Praha Information Čechy East a aktivoval letový plán. Dále po trati jsem kontaktoval Praha Radar a Kunovice TWR z důvodu průletu oblastí těchto stanovišť ŘLP. Od bodu LALES jsem byl v kontaktu s Bratislava Information. Vstup do CTR Piešťan byl proveden dle letového plánu přes bod Oscar a pokračoval jsem přímo na finále dráhy 19. Vzhledem k faktu, že jsem na tomto letišti byl poprvé a dohlednost sice byla minimálně 10km, nikoli však o moc vyšší, se nejednalo o nejlepší řešení. Část přiblížení jsem tak letěl bez vhodné reference, jelikož při přípravě letu jsem ani nepočítal s tím, že může dojít k situaci, kdy doletím do CTR a neuvidím letiště. Lepším řešením by bylo použít funkci prodloužené osy dráhy v zařízení Garmin GNS 430 nebo odmítnout dráhu 19 a pokračovat do polohy po větru dráhy 01 pro lepší orientaci v prostoru.

Po přiletu si nás převzal handlingový agent a odvedl nás do odletové haly, kde jsme byli stále pod dozorem tak, jak udává předpis. V případě přiletu se detekční kontrola neprovádí. Před odletem nás handlingový agent opět doprovodil k letadlu. Z pohledu security se tak jednalo o bezproblémovou akci. Vše se odehrálo dle očekávání a podle předpisů.

Odlet se uskutečnil přibližně za hodinu po přiletu v čase 11:13UTC. Let byl naplánován z Piešťan LZPP do Olomouce LKOL po trati Leopoldov-LZPPD-MAVOR. Trať tak byla lehce prodloužena zejména z důvodu uspokojení požadavků na délku trati ve FIRu cizího státu pro předmět Praxe. Let zpět se odehrál již bez jakýchkoli komplikací a v čase 12:05UTC byl ukončen na letišti v Olomouci LKOL.



Obr. č. 16 Trať letu z Olomouce LKOL do Piešťan LZPP [55]; trať je zobrazena čiarou svetle červenej farby



Obr. č. 17 Trať letu z Piešťan LZPP do Olomouce LKOL [55]; trať je zobrazena čarou světle červené barvy

8 Závěr

Cílem práce bylo shrnout bezpečnostní opatření aplikovaná za účelem ochrany civilního letectví a porovnat je mezi segmenty všeobecného letectví a komerčním civilním letectvím. Z práce skutečně vyplývá, že s průběhem času se bezpečnostní opatření skutečně zpřísňují, a to ne jenom v segmentu komerčního civilního letectví, ale velká část opatření se promítá i do všeobecného letectví. Zejména tedy řízených mezinárodních letišť, kde dochází ke střetu těchto dvou segmentů. Co se týče letišť neřízených, ty stále mohou do jisté míry připomínat leteckou dopravu na začátku druhé poloviny 20. století.

Většina teoretických informací byla shromážděna z nařízení EU, a to zejména proto, že jsou nejpodrobnější a Česká republika, jakožto člen EU, je povinna se jimi řídit. Chci tím naznačit to, že české právní normy jsou v tomto částečně upozaděny a vlastně ty nejpodrobnější požadavky pro oblast security vydává EU. Podrobnějším dokumentem bude s největší pravděpodobností už jen samotný bezpečnostní program ČR, popřípadě bezpečnostní programy letišť, ke kterým, až na výjimku jednoho, nemám přístup.

Jako největší problém tohoto tématu vnímám způsob odbavování letů segmentu všeobecného letectví. V příloze je uvedeno celé schéma, co může pilota a potenciálního pasažéra na řízeném mezinárodním letišti potkat a není divu, že kolikrát i samotní piloti jsou překvapeni, čím musí na řízeném mezinárodním letišti projít. Narážím zejména na případ, kdy daný provozovatel nemá přístup k vymezenému prostoru a pilot tak musí s letadlem zcela nesmyslně kvůli požadavkům EU pojíždět na odbavovací plochu, kde je mu provedena detekční kontrola. Naopak pilot, co přiletí z neřízeného letiště, ničím takovým neprochází. Navrhoval bych tak buď povinnost pro detekční kontrolu i při příletu z neřízeného letiště na řízené mezinárodní letiště anebo detekční kontrolu při odletu z neveřejného prostoru jiného, než CPSRA a SRA, kompletně vynechat.

Seznam použitých zdrojů

Knihy

[6] A Profile of the Global Airline Industry. 1. Business Expert Press, 2015. ISBN 978-1606495544.

[41] MARŠÁLEK, Daniel a ŠČUREK, Radomír. Režimová a administrativní ochrana civilního letiště. 1. CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.

[46] BÍNA, Ladislav a ŽIHLA, Zdeněk. Bezpečnost v obchodní letecké dopravě. 1. CERM, 2013. ISBN 978-80-7204-707-9.

[51] PLAVEC, Michal. Letiště a letadla. 1. Praha: Paseka, 2013. ISBN 978-80-7432-297-6.

Elektronické informační zdroje

[1] Hannah Ritchie (2017) - "Airline hijackings were once common but are very rare today" Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: '<https://ourworldindata.org/airline-hijackings-were-once-common-but-are-very-rare-today>' [Online Resource]

[2] Newton, Michael (2003). "The FBI Encyclopedia". McFarland. p. 315.

[3] ASN Aviation Safety Database. Online. Aviation Safety Network. 2024. Dostupné z: <https://aviation-safety.net/database/>. [cit. 2024-03-28].

[4] FLUG IN DIE FREIHEIT aneb LET DO ERDINGU by Dr. Miloš Vítek. Online. Wayback Machine. 2001. Dostupné z: <http://freespace.virgin.net/daj.mipivo/czech.htm>. [cit. 2024-03-28].

[5] L 17 - Letecký předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví. Praha: Letecká informační služba RLP ČR, s.p., 2022.

[7] Stewart, M.G., Mueller, J. A risk and cost-benefit assessment of United States aviation security measures. J Transp Secur 1, 143–159 (2008). <https://doi.org/10.1007/s12198-008-0013-08>

[8] PROCHÁZKOVÁ, Hana. Mezinárodní úmluvy a dohody v oblasti mezinárodního civilního letectví [online]. Brno, 2020 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/125300>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, Letecký ústav. Vedoucí práce Jiří Chlebek.

[9] Vyhláška č. 102/1984 Sb. ministra zahraničních věcí o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. In: 1984.

[10] Tokyo Convention 1963 – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft. In: 1963.

[11] Vyhláška č. 96/1974 Sb. ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. In: 1974.

- [12] Vyhláška č. 16/1974 Sb. ministra zahraničních věcí o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. In: 1974.
- [13] TERORISMUS. Online. In: Wayback Machine. 2001. Dostupné z:<http://p211.wz.cz/ochob1/TERORISMUS.doc>. [cit. 2024-03-28].
- [14] ZÝKA, J., ŤIHLA, Z.: Ochrana civilní letecké dopravy (Air Transport Security) 2012, 1. mezinárodní vědecká konference, sborník příspěvků, 20. – 21. listopadu 2012, Praha, Česká republika, Praha, Vysoká škola obchodní v Praze, o. p. s., 2012, 105 stran
- [15] Zabezpečení Letiště Václava Havla a možnosti jeho zdokonalení. Online, Diplomová práce, vedoucí pplk. Mgr. Tomáš Novotný. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, Fakulta bezpečnostního managementu, Katedra kriminalistiky, 2022. Dostupné z:<https://theses.cz/id/043go2/47628278>. [cit. 2024-03-28].
- [16] Easy Access Rules for Aerodromes (Regulation (EU) No 139/2014). In: 2014.
- [17] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Text s významem pro EHP). In: . 2015.
- [18] Ověřování spolehlivosti. Online. Úřad pro civilní letectví. 2024. Dostupné z: <https://www.caa.cz/zpusobilost-leteckeho-personalu/overovani-spolehlivosti/>. [cit. 2024-03-28].
- [19] Nařízení Komise (EU) č. 245/2013 ze dne 19. března 2013 , kterým se mění nařízení (ES) č. 272/2009, pokud jde o detekční kontroly kapalin, aerosolů a gelů na letištích EU Text s významem pro EHP. In: 2013.
- [20] Mezinárodněprávní aspekty ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Online, Rigorózní práce, vedoucí doc. JUDr. Jan Ondřej, CSc., DSc. Praha: Právnická fakulta Univerzity Karlovy, 2018. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/104442/150042456.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. [cit. 2024-03-30].
- [21] Burgas Terrorist Proven to Be Suicide Bomber - Report. Online. Novinite. 2001. Dostupné z: https://www.novinite.com/view_news.php?id=142235. [cit. 2024-03-30].
- [22] Known supplier of inflight supplies. Online. Checkport. 2024. Dostupné z: <https://checkport.info/cargo-handling/validation/known-supplier-of-inflight-supplies#:~:text=The%20advantage%3A%20a%20%22known%20supplier,not%20directly%20to%20an%20aircraft..> [cit. 2024-03-30].
- [23] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Text s významem pro EHP). In: 2008.
- [24] Nařízení Komise (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009 , kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření (Text s významem pro EHP). In: 2009.

- [25] Konsolidované znění 49/1997 Sb. ZÁKON ze dne 6. března 1997 o civilním letectví z roku 2023. In: 2023
- [26] Konsolidované znění 49/1997 Sb. ZÁKON ze dne 6. března 1997 z roku 2012. In: 2012.
- [27] Konsolidované znění 49/1997 Sb. ZÁKON ze dne 6. března 1997 z roku 2014. In: 2014.
- [28] Zákon č. 191/2016 Sb. o ochraně státních hranic České republiky a o změně souvisejících zákonů (zákon o ochraně státních hranic). In: 2016.
- [29] Úřad pro civilní letectví. Online. 2024. Dostupné z: <https://www.caa.cz/>. [cit. 2024-03-30].
- [30] Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví. In: . 1997.
- [31] Annex 9 - Facilitation. Online. ICAO. 2024. Dostupné z: <https://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Annex9.aspx#:~:text=Annex%20to%20the%20Chicago,public%20health%20and%20agriculture%20authorities..> [cit. 2024-03-30].
- [32] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/815 ze dne 12. května 2017, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení některých specifických opatření na ochranu letectví před protiprávními činy (Text s významem pro EHP.). In: 2017.
- [33] Národní bezpečnostní programy. Online. AVSEC & Emergency training. 2024. Dostupné z: <https://www.avsectraining.cz/narodni-bezpecnostni-programy.html>. [cit. 2024-03-30].
- [34] Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky. In: . 2018.
- [35] Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy. In: 2018.
- [36] Věc: Poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb.: Č.j. 722/2011-1140. 1. 2011.
- [37] FAA issues final rule requiring second cockpit door. Online. Travel Weekly. 2024. Dostupné z: <https://www.travelweekly.com/Travel-News/Airline-News/FAA-issues-final-rule-requiring-second-cockpit-door>. [cit. 2024-03-30].
- [38] Bea aero. Online. Dostupné z: <https://bea.aero/en/>. [cit. 2024-03-30].
- [39] Trestní zákoník 40/2009 Sb.: Krajiná nouze, § 28. In: . 2009.
- [40] Annex 17 - Aviation Security. Online. ICAO. 2024. Dostupné z: <https://www.icao.int/security/sfp/pages/annex17.aspx>. [cit. 2024-05-19].
- [42] Přestup na letišti. Online. Letiště Václava Havla Praha. 2024. Dostupné z: <https://www.prg.aero/prestup-na-letisti>. [cit. 2024-03-30].
- [43] Prevence vnášení nebezpečných a zakázaných předmětů v podmínkách letiště Václava Havla v Praze. Online, Bakalářská práce. Praha: AMBIS vysoká škola, a.s., Bezpečnostní

management v regionech, 2020. Dostupné z: https://is.ambis.cz/th/rj31a/Bakalarka1__1_.docx. [cit. 2024-03-30].

[44] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008. Online. Úřad pro civilní letectví. 2024. Dostupné z: <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/#:~:text=300%2F2008%20zjednodu%C5%A1it%2C%20harmonizovat%20a,tato%20leti%C5%A1it%C4%9B%20nebo%20jejich%20prost%C5%99ednictv%C3%ADm. [cit. 2024-03-30].

[45] JANÍK, Radomír, Security and Safety manager Brno-Tuřany [ústní sdělení]. Brno, 6.3.2024.

[47] Chtějí nás vyštvať, předpisy jsou brutální, zlobí se firmy na Letiště Brno. Online. In: IDNES. 1998-2024. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/letiste-brno-predpisy-spor-male-firmy-letadla-plot-bezpecnost.A190807_493908_brno-zpravy_krut. [cit. 2024-03-30].

[48] The Airport Security Measure That Works, Yet too few Airports Use. Online. Wayback Machine. 2001. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20160410043253/http://skift.com/2016/03/24/the-airport-security-measure-that-works-yet-too-few-airports-use/>. [cit. 2024-03-30].

[49] Clarence Frechette – Michigan’s Flying Bandit – Podcast #83. Online. Useless Information. 1994. Dostupné z: <https://uselessinformation.org/clarence-frechette-michigans-flying-bandit/>. [cit. 2024-03-30].

[50] Google Earth. Online. 2001. Dostupné z: <https://earth.google.com/>. [cit. 2024-03-30].

[52] High wire fence of airport with clear blue sky in Rome. Online. In: ARTEM, Petro. Alamy. 2024. Dostupné z: https://www.alamy.com/high-wire-fence-of-airport-with-clear-blue-sky-in-rome-image540241826.html?utm_source=77643&utm_campaign=Shop%20Royalty%20Free%20at%20Alamy&utm_medium=impact&irgwc=1. [cit. 2024-04-26].

[53] Odletová hala řízeného mezinárodního letiště. Online. In: Getty Images. 2024. Dostupné z: https://media.cntraveller.com/photos/611bf731db797d0116fd5368/16:9/w_1920,c_limit/heat-hrow-gettyimages-832134408.jpg. [cit. 2024-04-26].

[54] Bezpečnostní program letiště Olomouc. In: 2023.

[55] Letecká informačná služba Slovenskej republiky. Online. 2023. Dostupné z: <https://aim.lps.sk/web>. [cit. 2024-05-02].

Seznam zkratek

Zkratky	Význam anglicky	Význam česky
ÚCL	-	Úřad pro civilní letectví
SRA	Security restricted area	Bezpečnostní vyhrazený prostor
ČR	-	Česká republika
MTOW	Maximum takeoff weight	Maximální vzletová hmotnost
TSA	Transportation security administration	Úřad pro bezpečnost v dopravě
EASA	European union aviation safety agency	Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví
FAA	Federal aviation administration	Federální letecká správa
AI	Artificial intelligence	Umělá inteligence
SPX	Secure for passenger aircraft	Náklad bezpečný pro přepravu na palubě s cestujícími
SCO	Secure for cargo aircraft	Náklad bezpečný pro přepravu pouze v nákladních letadlech bez cestujících
SHR	Secure for passenger aircraft (high risk cargo)	Náklad bezpečný pro přepravu na palubě s cestujícími s vyššími nároky na bezpečnostní kontrolu nákladu
ID	Identity document	Průkaz totožnosti
USA	United States of America	Spojené státy americké
DAN	Demarcated area north	Vymezený prostor sever

DAS	Demarcated area south	Vymezený prostor jih
LKOL	-	Kód letiště Olomouc
LZPP	-	Kód letiště Piešťany
CTR	Control zone	Řízený okrsek
PIC	Pilot in command	Velitel letadla
ETD	Estimated time of departure	Předpokládaný čas odletu
ATZ	Aerodrome traffic zone	Letištní provozní zóna
UTC	Coordinated universal time	Koordinovaný světový čas
TWR	Tower	Volací znak letištního stanoviště “věž“
ŘLP	-	Řízení letového provozu
GNS	Garmin navigation system	Navigační systém Garmin
CPSRA	Critical part of security restricted area	Kritická část bezpečnostního vyhrazeného prostoru

Příloha – vývojový diagram Odlet z mezinárodního řízeného letiště

