



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ  
*LETECKÝ ÚSTAV*

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING  
*INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING*

POŽADAVKY EU NA OCHRANU LETECTVÍ PŘED  
PROTIPRÁVNÍMI ČINY A JEJICH  
APLIKOVATELNOST NA REGIONÁLNÍ LETIŠTĚ  
EU REQUIREMENTS FOR AVIATION SECURITY AND ITS APPLICABILITY TO  
REGIONAL AIRPORT

DIPLOMOVÁ PRÁCE  
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE  
AUTHOR

BC. DAVID ŠUMPELA

VEDOUCÍ PRÁCE  
SUPERVISOR

ING. MIROSLAV ŠPLÍCHAL

BRNO 2011

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE  
NETISKNOUT!!**

## Abstrakt

Diplomová práce je zaměřena na shrnutí platných předpisů EU týkající se ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Jedná se zejména o nařízení EU, bezpečnostní programy, předpisy řady „L“ a mezinárodní úmluvy. Tyto předpisy jsou následně aplikovány na letiště České Budějovice, které je v současné době ve fázi modernizace a rozšiřování. Z tohoto hlediska se práce zabývá především členěním prostorů na letišti, jejich ohraničením, plánováním bezpečnostních kontrol, kapacitou jednotlivých částí letiště a porovnáním vhodných bezpečnostních zařízení. Pojednává o možnosti odchýlení se od společných norem v bezpečnosti a možnosti přijmout alternativní bezpečnostní opatření. Práce zmiňuje také možné druhy ohrožení letiště a jejich následky.

## Abstract

Diploma thesis is focused on summary of EU security requirements. Especially it is about EU regulations, security programs and international conventions. These regulations are applicated on Airport České Budějovice, which is now in the process of modernization and expansion. From this view is thesis concentrated on airport area segregation, their border, security check planing, capacity of each part of airport and comparison of appropriate security devices. It deals about possibility of deviation from common security rules and accept alternative security rules. There is a small mention about kinds of airport threats and theirs consequences.

## Klíčová slova

Bezpečnostní programy, předpisy EU, mezinárodní úmluvy, protiprávní činy, bezpečnostní kontrola, ohrožení letiště, zakázané předměty, alternativní bezpečnostní opatření

## Keywords

Security programs, EU regulations, international conventions, unlawful acts, security check, airport threats, prohibited subjects, alternative security rules

## Bibliografická citace

ŠUMPELA, D. *Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2011. 75 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Miroslav Šplíchal.

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce. Vycházel jsem při tom ze svých znalostí, uvedených zdrojů a odborných konzultací.

V Brně, dne .....

Podpis .....

David Šumpela

## Poděkování

Tímto děkuji vedoucímu mé diplomové práce Ing. Miroslavu Šplíchalovi za odborné vedení a rady při tvorbě práce. Dále děkuji Mgr. Veronice Kozlové za odbornou pomoc z oblasti práva a svým rodičům za psychickou podporu při studiu a tvorbě práce.

## Obsah

Úvod	9
1 Legislativa EU	10
2 Bezpečnostní programy	13
2.1 Bezpečnostní program letiště	13
2.2 Bezpečnostní program leteckého dopravce	14
2.3 Bezpečnostní program poskytovatele odb. služeb na letišti	14
2.4 Národní program řízení kvality	14
3 Bezpečnost letiště z projekčního hlediska	15
3.1 Vymezení prostorů	14
3.2 Kontrola vstupu	14
4 Statistika protiprávních činů	15
5 Ohrožení letiště	19
5.1 Obecná ohrožení letištních terminálů	20
5.2 Ohrožení nástražnými výbušnými systémy	20
5.3 Ohrožení hořlavými prostředky	21
5.4 Ohrožení biologickými a toxickými látkami	21
5.5 Ohrožení radiologickými látkami	21
5.6 Ohrožení chemickými látkami	22
6 Kontrola cestujících, zavazadel a pošty	23
6.1 Detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel	23
6.1.1 Seznam zakázaných předmětů	27
6.2 Detekční kontrola zapsaných zavazadel	28
6.2.1 Seznam zakázaných předmětů v zapsaných zavazadlech	30
6.3 Detekční kontrola nákladu a pošty	30
6.4 Alternativní bezpečnostní opatření	30
7 Aplikace požadavků na regionální letiště	32
7.1 Letiště České Budějovice	32
7.2 Statistika pohybů letadel na LKCS	35
7.3 Modernizace LKCS	36
7.4 Rozvoj LKCS z bezpečnostního hlediska	41
7.4.1 Kapacita letiště	45
7.5 Porovnání možností provádění bezpečnostních kontrol	46
7.5.1 Varianta A	46
7.5.2 Varianta B	47

8	Vymezení pojmů	48
	Závěr	52
	Seznam použitých zdrojů	53
	Seznam použitých zkratk	56
	Seznam příloh	57
	Přílohy	58



## Úvod

Se vstupem České republiky do Severoatlantické aliance a Evropské unie a současně s rozvojem společnosti, techniky a obchodu se Česká republika vzhledem ke své geografické poloze stala dopravní křižovatkou spojující východ a západ. Nedílnou součástí této její funkce je využívání letecké dopravy pro zkracování vzdáleností mezi národy. Díky rozdílnosti jejich kultur přináší tato činnost pro společnost mnoho hrozeb vycházejících z protiprávních činů. Jako nejznámější díky své aktuálnosti uvádím **terorismus, extremismus, organizovaná kriminalita a jiné**. Jedním z nejdůležitějších cílů společnosti je tedy zajistit bezpečnost obyvatel. S tím souvisí i bezpečnost v civilním letectví, na niž jsou kladeny určité požadavky, kterými se zabývá tato práce. Základním cílem ve všech záležitostech týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy je bezpečnost cestujících, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti.

V úvodu práce je důležité si říci jak funguje právní systém EU a zmapovat platné požadavky EU na ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Podrobněji se budu zabývat pouze těmi, které se bezprostředně týkají provozu letiště a s ním souvisejících zařízení a osob. Nejdůležitějšími nařízeními EU pro účely této práce jsou **nařízení ES č. 300/2008**, prováděcí **nařízení ES č.185/2010** ke společným leteckým normám. Toto opatření mimo jiné přesně stanoví, která bezpečnostní zařízení mohou být na letištích používána, jaké typy prohlídek zavazadel a cestujících jsou letiště povinna využívat a která jsou pouze doplňková. Kritéria možnosti odchýlit se od těchto základních norem stanovuje **nařízení ES č. 1254/2009** a dále umožňuje přijmout alternativní bezpečnostní opatření. Postupy pro provádění inspekci Komisi v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovuje **nařízení ES č. 72/2010**.

V závěru práce se pokusím shrnuté požadavky aplikovat na letiště České Budějovice, na které je v současné době vypracován projekt modernizace. Jeho cílem je možnost kompletního provozu se statutem mezinárodního veřejného letiště. Z hlediska bezpečnosti před protiprávními činy, se pokusím rozvést možnosti a zejména požadavky na toto letiště, spojené právě s modernizací a rozšiřováním provozu. Pro tuto část práce bude velice důležité výše zmíněné nařízení ES č. 1254/2009. Díky němu může každé letiště přijmout alternativní bezpečnostní opatření, musí při tom ale zohlednit místní velikost rizika ohrožení protiprávními činy. Na závěr se pokusím zpracovat srovnání, jak letiště České Budějovice může přistoupit k provádění bezpečnostních kontrol včetně finanční analýzy.

## 1 Legislativa EU

Přistoupením České republiky k Evropskému společenství se náš stát vzdal části své suverenity. Poprvé v novodobých dějinách se tak státy dobrovolně podrobují nadnárodní moci společenství dalších států.

Základním kamenem právního systému je primární právo, které je v současné době prakticky zcela prezentováno Lisabonskou smlouvou, která nahradila dosavadní trojpilířové pojetí evropských společenství na jednotné pojetí Evropské unie.

Podstatné pro tuto práci je vymezit především normotvornou činnost Evropské unie. Ta spočívá ve vydávání aktů, které mohou zavazovat státy i proti jejich vůli, což je důsledkem omezení státní suverenity.

Rozlišujeme vydávání:

- **směrnice**  
Jedná se o normativní právní akt, který však není přímo aplikovatelný. Jinými slovy zavazuje stát, nikoliv jeho občany. Stát je však povinen vhodně směrnici provést do svého právního řádu, zpravidla vydáním nového zákona či jiného právního předpisu.  
V případě neprovedení směrnice je následně stát sankcionován Evropskou unií do té doby, než směrnici provede. Osoby pod jurisdikcí takového státu však nemohou být za neaplikování této směrnice trestány. Pokud by byla směrnice v rozporu se stávající právní úpravou, dopustila by se daná osoba (právnícká i fyzická) porušení stávajícího práva, pokud by se rozhodla postupovat v souladu se směrnici.
- **nařízení**  
Nařízení je naopak přímo aplikovatelný normativní právní akt, který přímo zavazuje všechny subjekty nacházející se v jurisdikci členských států. Nařízení nejsou transponována do vnitrostátního právního řádu, jelikož jsou z povahy věci jeho součástí. Stejně tak za porušení nařízení zodpovídají samotné osoby, které jeho porušení způsobily nebo dopustily. A to svému státu. Teprve pokud stát neučiní kroky k nápravě pomocí svých donucovacích a sankčních prostředků, bude stát zodpovědný za nedostatečné zajištění dodržování daného nařízení.
- **rozhodnutí**  
Jedná se o individuální právní akt, který může zavazovat jak členské státy, tak fyzické či právnícké osoby. Subjekt, kterému je rozhodnutí adresováno, je tímto rozhodnutím vázán.
- **doporučení a stanovisek**  
Jedná se o nezávazná doporučení. V jistých případech však jejich nedodržování může být spojeno se sankcí.

Podstatnou částí práva EU jsou samozřejmě soudní rozhodnutí. Ty se odvíjí od rozhodování Soudního dvora Evropské unie sídlícího v Lucemburku. Oblast soudních rozhodnutí je však příliš široká pro rozsah této práce, proto ji nebudu zohledňovat. Definiujících nebo upravujících zákonů protiprávními činy je celá řada. Zpravidla se

jedná o mezinárodní úmluvy, normy či nařízení nebo doporučení mezinárodních organizací a EU.

Nejstarším a nejdůležitějším mezinárodním předpisem pro oblast civilního letectví je Úmluva o mezinárodním letectví podepsána v Chicagu 7.12.1944, známá také pod názvem **Chicagská úmluva**. Ta se stala základem pro vznik zákonů o civilním letectví v mnoha zemích. V České republice z ní vychází první zákon o civilním letectví č.147/1947 Sb. Následovala **Tokijská úmluva** uzavřená v Tokiu dne 14.9. 1963 neboli Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. V Haagu 16.12.1970 byla podepsána Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel neboli **Haagská úmluva**. Ta reagovala na řadu únosů v civilním letectví koncem šedesátých let. Pro tuto práci je velmi důležitá **Montrealská úmluva** sjednaná v Montrealu dne 23.9.1971, ve které se všechny smluvní státy zavázaly, že učiní vše pro potlačení protiprávních jednání v úmluvě označených jako trestné činy. Ve dnech 9. - 24.2.1988 byla Montrealská úmluva doplněna o Dodatkový protokol o potlačování násilných činů na mezinárodních letištích.

Ze současné doby bych zmínil program pro řízení bezpečnosti, ICAO DOC 9859. Tento program má za úkol zajistit bezpečnost posádek, cestujících, pozemního personálu a široké veřejnosti v první řadě zamezením přístupu pachatele do letadla. Na základě Resoluce A3222 schválilo shromáždění ICAO tyto hlavní cíle bezpečnostního programu:

- komplexní přepracování Annexu 17
- zavedení směrnic ICAO Security Manual
- zhodnocení technického rozvoje v oblasti výroby, značení a detekce výbušnin
- pokračování ve vývoji Výcvikového programu pro bezpečnost v civilním letectví
- urychlení tvorby bezpečnostních výcvikových středisek po celém světě
- spolupráce států, organizací a soukromých subjektů na založení Společnosti pro regionální bezpečnost civilního letectví
- zavedení mechanismu pro efektivní aplikaci standardů a doporučení z Annexu 17

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2320/2002 stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Toto nařízení bylo dále doplňováno dalšími předpisy, které upravovaly provedení bezpečnostních opatření a jejich dodržování. Nakonec bylo v roce 2008 zrušeno a nahrazeno nařízením č. 300/2008.

Ministerstvo dopravy (dále jen MD) České republiky vydalo národní předpisy řady „L“, které se týkají civilního letectví. Jejich plnění kontroluje Úřad pro civilní letectví ČR. Jsou zpracovány na základě mezinárodních norem a doporučení ICAO, díky čemuž obsahují podrobnou úpravu jednotlivých oblastí a úřadů v civilním letectví.

Níže uvádím předpisy řady „L“:

- L1 – způsobilost leteckého personálu civilního letectví,
- L2 – pravidla létání,
- L3 – meteorologická služba v civilním letectví,
- L4 – letecké mapy,
- L5 – používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu,
- L6 – provoz letadel,
- L7 – poznávací značky letadel,

- L8 – letová způsobilost letadel,
- L9 – zjednodušení formalit,
- L10 – letecká telekomunikační služba v civilním letectví,
- L11 – letové provozní služby,
- L12 – pátrání a záchrana v civilním letectví,
- L13 – odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů,
- L14 – letiště,
- L14H – letiště pro vrtulníky,
- L15 – letecká informační služba,
- L16 – ochrana životního prostředí – letecký hluk, emise letadlových motorů,
- L17 – bezpečnost mezinárodního civilního letectví – Ochrana před protiprávními činy,
- L18 – bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem.

Asi nejznámější dohodou na území Evropy, s jejíž opatřeními se mohou cestující běžně setkat je Schengenská dohoda. Jde o dohodu mezi členskými státy o postupném rušení hraničních kontrol. Principem pohybu v rámci Schengenského prostoru je fakt, že se kontrola soustředí pouze na tzv. vnější Schengenské hranice (pozemní hranice, mezinárodní letiště a mořské přístavy) a je doprovázena úzkou spoluprací v dalších oblastech, která nahrazuje chybějící kontroly na vnitřních hranicích. Česká republika se stala jejím členem dne 31. 12. 2007, začlenění letišť proběhlo na konci března 2008. Toto členství mělo za následek, mimo jiné, změny v odbavování cestujících z ČR. Přiletové a odletové haly mezinárodních letišť musely projít změnami, ve kterých byly rozděleny na *Schengenský a Neschengenský prostor*. Cestující v závislosti na tom zda cestují v rámci nebo mimo Schengenské státy musí projít pasovou a celní kontrolou, nebo jsou od ní osvobozeni. Dalšími členy Schengenské dohody v současné době jsou Rakousko, Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Německo, Itálie, Řecko, Lucembursko, Nizozemsko, Portugalsko, Španělsko, Švédsko, Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko a také tři země, které nejsou členy EU: Norsko, Island a Švýcarsko. [13]

Pro ochranu civilní letecké dopravy v České republice plynou nejzásadnější povinnosti z *Národního programu ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy*. Dnem 1. července 2006 nabývá účinnosti zákon č. 225/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Tento zákon mimo jiné stanoví, že provozovatel letiště a provozovatelé leteckých činností mají povinnost před zahájením provozu zpracovat program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, v němž stanoví opatření a postupy k ochraně civilního letectví a zabezpečí jeho plnění. Tento zákon stanoví, že cestující, letecký personál a ostatní osoby, kteří chtějí vstoupit nebo vstoupili do prostor určených provozovatelem letiště nebo provozovatelem leteckých činností, jsou povinni strpět osobní prohlídku a prohlídku zavazadel za účelem zjištění, zda u sebe nemají předměty, které mohou ohrozit zdraví nebo život osob, poškodit letadlo nebo letecké zařízení nebo jinak ohrozit bezpečnost leteckého provozu.

**Bezpečnostní program letiště** dále stanoví postupy s cílem zamezení vnesení předmětů a látek, které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví do vyhrazených prostor letiště a na paluby letadel. Ke splnění tohoto cíle, je na letišti zajištěno provádění bezpečnostních prohlídek materiálu a osob vstupujících do vyhrazeného prostoru. Tyto

prohlídky má již v kompetenci provozovatel letiště, který musí zajistit, aby prohlídky prováděli zaměstnanci úseku bezpečnosti letiště, kteří absolvovali předepsaná školení a jsou držiteli certifikátu Ministerstva dopravy ČR. Mimo jiné má provozovatel letiště dále za povinnost správu letištních identifikačních průkazů, nastavení režimů vstupu do neveřejných prostor letiště, střežení letiště a jeho hranic, detekční kontroly personálu, cestujících, zavazadel, nákladu, pošty a zboží vstupujících do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště (SRA). Dále je jeho úkolem rozdělení letištních prostorů na veřejný prostor (přístup neomezen), neveřejný prostor (personál a cestující jsou kontrolováni) a vyhrazený bezpečnostní prostor SRA (detekční kontrola osob i věcí).

## 2 Bezpečnostní programy

Každý členský stát EU má mimo jiné dle nařízení ES (dále jen ES) č. 300/2008 za povinnost vypracovat, uplatňovat a zachovávat **národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy** (dále jen národní bezpečnostní program). V něm jsou vymezeny odpovědnosti za provádění společných základních norem uvedených v příloze výše zmíněného nařízení.

Obsah tohoto programu, či jeho náležitě části zveřejňuje příslušný orgán (v ČR je to ministerstvo dopravy) při dodržení zásady „vědět jen to nejnütnější“ [14], v písemné podobě provozovatelům a subjektům, které na tom dle jeho názoru mají oprávněný zájem. Národní bezpečnostní program schvaluje MD ČR po projednání s Policií ČR a u mezinárodního letiště také s celními orgány.

MD musí zajistit, že jím vytvořený systém, předpisy, činnosti a postupy:

- chrání bezpečnost cestujících, posádky, pozemního personálu a široké veřejnosti ve všech oblastech, které se týkají ochrany civilního letectví před protiprávními činy; a
- umožňují okamžitě reagovat v případě nárůstu bezpečnostní hrozby.[15]

Nejvýznamnější programy pro cíle této práce jsou: **bezpečnostní program letiště, bezpečnostní program leteckého dopravce, bezpečnostní program poskytovatele letových provozních služeb, bezpečnostní program poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti, národní program řízení kvality**. V příloze jsou uvedeny obsahy a struktury jednotlivých programů.

### 2.1 Bezpečnostní program letiště

Každý provozovatel letiště má za povinnost vypracovat, uplatňovat a zachovávat bezpečnostní program letiště ještě před zahájením svého provozu. V tomto programu jsou popsány postupy a metody, kterými se musí provozovatel letiště řídit, aby dodržoval veškeré požadavky a bezpečnostní program státu v němž se letiště nachází. Program musí dále stanovit vnitřní metody řízení kvality a způsob jakým má provozovatel tyto metody a postupy dodržovat.

V případě **bezpečnostního programu provozovatele malého letiště**, je možno se od společných základních norem odchýlit. Je nutno ale posoudit míru rizika na tomto letišti plynoucí zvláště z velikosti letadel nebo důvody týkající se povahy, rozsahu nebo

četnosti provozu nebo jiných důležitých činností. Tento zvláštní bezpečnostní plán musí před uvedením letiště do provozu schválit MD ČR za podmínky zajištění dostatečné úrovně ochrany civilního letectví před protiprávními činy na tomto letišti.

## **2.2 Bezpečnostní program leteckého dopravce**

Každý letecký dopravce vypracuje, uplatňuje a zachovává bezpečnostní program leteckého dopravce, což mu přikazuje nařízení ES č.300/2008. V něm jsou uvedeny metody a postupy, které musí dopravce dodržovat, aby splňoval toto nařízení a národní bezpečnostní program. Obsahuje také vnitřní způsoby řízení kvality, jakými musí dopravce sám sledovat dodržování těchto metod. Tento program musí být také schválený MD ČR před zahájením provozu tohoto dopravce. Pokud se tak stane, uznají všechny ostatní členské státy, že dopravce splňuje požadavky uvedené v tomto programu.

Předpis L17 udává dále dopravcům povinnost na vyžádání Ministerstva vnitra zpracovat doplňkový bezpečnostní program pro každé letiště ČR, které má v úmyslu využívat pro své lety. Za zmínku stojí také doporučení ICAO uvedené v předpisu L17, že veškeré letecké společnosti působící na území ČR, které se podílí na dohodách typu **code-share** by měli informovat MD o charakteru těchto dohod a podrobnosti o ostatních zúčastněných dopravcích.

## **2.3 Bezpečnostní program poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti**

V tomto programu stanoví mimo jiné poskytovatel odbavovacích služeb bezpečnostní opatření a postupy při odbavení cestujících, zavazadel i letadel. Jedná se zejména o opatření a postupy na jednotlivých pracovištích (např. odbavování stělných zbraní a zakázaných předmětů), při odbavování letadla (ochrana zapsaných zavazadel při přepravě k letadlu, zajištění přepravy cestujícího a jeho zavazadla ve stejném letadle). Dále jsou uvedena opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu zásilek či dopravu kontejnerů a vozíků.

## **2.4 Národní program řízení kvality**

Tento program musí vypracovat, uplatňovat a zachovávat každý členský stát. Díky němu, je možno řídit a sledovat kvalitu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a rychle odstraňovat jeho nedostatky. Hlavním cílem tohoto programu je zajistit, aby všechny osoby provádějící bezpečnostní kontroly disponovaly všemi znalostmi a oprávněními pro výkon této povinnosti a byla ověřena jejich spolehlivost. Podrobnosti ohledně této problematiky musí být aktualizovány a uchovávány zaměstnavatelem. V případě protiprávního činu Ministerstvo alespoň dvakrát opakovaně prověří účinnost příslušných bezpečnostních kontrol a postupů a během krátké doby přijme opatření k odstranění nedostatků a předcházení jejich opakování. Tato opatření musí být sdělena Mezinárodní organizaci civilního letectví (ICAO) [20].

### 3 Bezpečnost letiště z projekčního hlediska

#### 3.1 Vymezení prostorů

Dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008 musí být na letišti vymezeny tyto oblasti:

- a) veřejný prostor letiště
- b) neveřejný prostor letiště
- c) vyhrazené bezpečnostní prostory a
- d) kritické části vyhrazených bezpečnostních prostorů.

Podle nařízení ES č. 185/2010 jsou hranice na každém letišti jednoznačně identifikovatelné, aby bylo možno v každé z těchto oblastí přijmout odpovídající bezpečnostní opatření. Hranici mezi veřejným prostorem letiště a neveřejným prostorem letiště musí tvořit fyzická překážka, která je jasně viditelná pro širokou veřejnost a která zabraňuje vstupu neoprávněných osob. Kritické části se vymezí na letištích, na nichž je **více než 40 osob** držitelem letištního identifikačního průkazu, který umožňuje přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů.

#### **Vyhrazené bezpečnostní prostory:**

Vyhrazené bezpečnostní prostory zahrnují dle nařízení ES č. 185/2010 přinejmenším:

- a) část letiště, do níž mají přístup odletoví cestující, kteří byli podrobeni detekční kontrole,
- b) část letiště, kterou mohou procházet zapsaná zavazadla odletových cestujících podrobená detekční kontrole nebo v nichž mohou být tato zavazadla uložena, pokud se nejedná o zabezpečená zavazadla, a
- c) část letiště určená pro parkování letadel, do nichž mají nastoupit cestující nebo jež mají být naložena.

#### 3.2 Kontrola vstupu

Vstup do výše uvedených prostorů je hlídán a kontrolován, a je povolen pouze osobám, které splní příslušné bezpečnostní podmínky. U vozidel se při vjezdu kontroluje povolení k vjezdu do příslušného prostoru.

Všechny osoby vstupující do vyhrazeného bezpečnostního prostoru se podrobují nepřetržitě detekční kontrole, s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto prostorů. Vozidla, které vjíždějí do vyhrazeného bezpečnostního prostoru se podrobují prohlídce, za účelem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto prostorů. Nařízení ES č. 300/2008 definuje kontrolu vstupu takto:

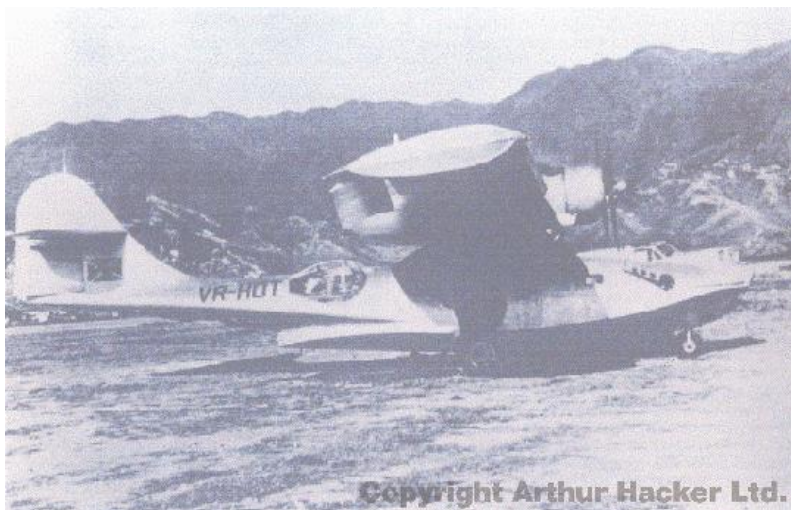
1. Vstup do neveřejného prostoru letiště se omezí s cílem zabránit vstupu neoprávněných osob a vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu do tohoto prostoru.
2. Vstup do vyhrazených bezpečnostních prostorů se kontroluje s cílem zajistit, aby do těchto prostorů nevstoupily žádné neoprávněné osoby a nevjela žádná vozidla bez povolení k vjezdu.
3. Osobám a vozidlům může být udělen přístup do neveřejného prostoru letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostorů pouze tehdy, pokud splňují požadované bezpečnostní podmínky.

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

4. Osoby, včetně členů posádky letadla, musí před vydáním identifikačního průkazu člena posádky letadla nebo letištního identifikačního průkazu opravňujících k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů úspěšně absolvovat ověření spolehlivosti.

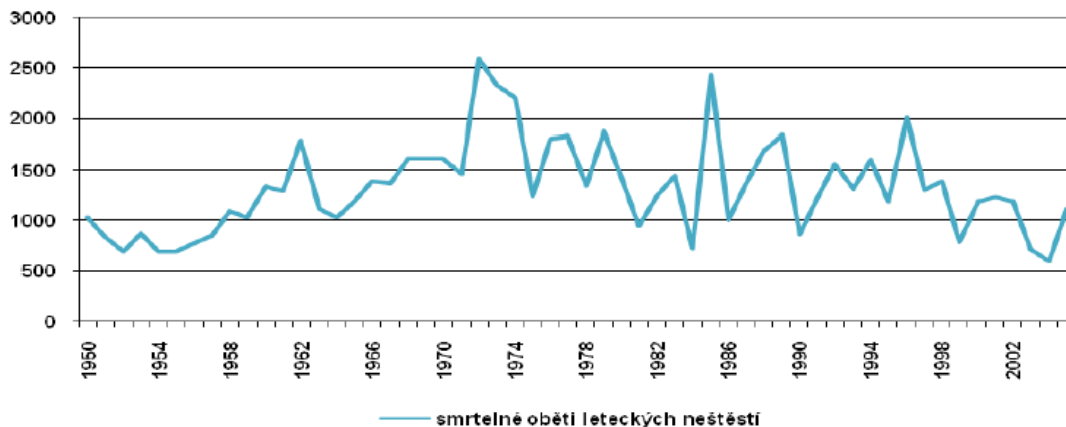
#### 4 Statistika protiprávních činů v civilní letecké dopravě

První zaznamenaný letecký únos se odehrál 21.2.1931, v Arequipa, Peru. První únos komerčního linkového letadla Miss Macao, typu Catalina společnosti Cathay Pacific skončil havárií 16.6.1948. Zde 4 čínští únosci zabili oba piloty, následkem byl pád do moře.



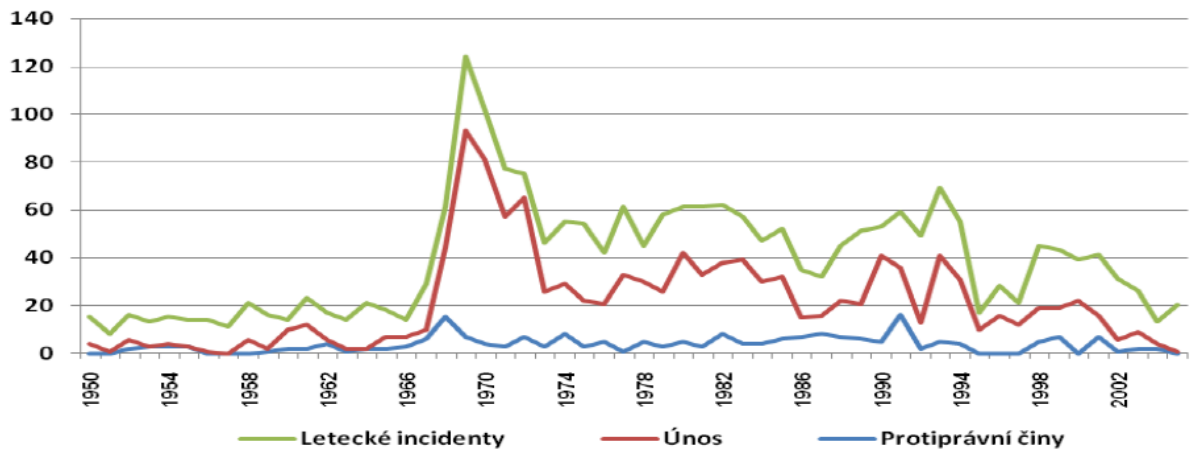
Obr. 1 Letoun typu Catalina [1]

Informace ohledně bezpečnostních incidentů v civilní letecké dopravě není možné získat, z důvodu možného zneužití, protože jsou ve většině zemí utajovanou informací. Pro potřeby práce si vystačíme s údaji shromážděné Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), která je zaznamenává v mezinárodním měřítku. Na obrázku č.1 můžeme vidět počty obětí leteckých nehod vícemotorových letadel evidovaných leteckých společností v letech 1950-2004.



Obr. 2 Graf počtu obětí leteckých nehod [2]





Obr. 3 Graf počtu bezpečnostních incidentů v letech 1950-2004 [3]

Rozborem bezpečnostních incidentů z let 1996-2004 v civilní letecké dopravě, zaznamenaných ICAO lze konstatovat, že za rok 1996 se stalo 22 činů. Nejčastějším činem byl únos, celkově 12 případů za rok. Během vnitrostátní přepravy se odehrála polovina případů a taktéž během mezinárodní přepravy. Pokusy o únos letadla byly zaznamenány 3. Útoky na zařízení prostřednictvím improvizovaného nebo profesionálního nástražného výbušného zařízení byly zaznamenány 4. Další útoky byly převážně vedeny s cílem narušit bezpečnost civilní letecké dopravy nebo vyvolat paniku u cestujících.

V roce 1997 došlo v souvislosti s civilní leteckou dopravou ve světě k 15 protiprávním činům. Z toho bylo 11 pokusů o únos letadla, 6 případů bylo úspěšných. Je znám i 1 případ sabotáže, při kterém pár minut po startu letadla došlo na palubě k explozi. Následkem byl jeden mrtvý cestující a nouzové přistání poškozeného letadla.

Roku 1998 byl ve znamení 17 protiprávních činů v civilní letecké dopravě. Více než kdy jindy, se jednalo převážně o únos letadla, celkem v 11 případech a 2 pokusech o únos. Dále došlo k jednomu útoku na letiště prostřednictvím amatérsky vyrobených raketových střel. V dalším případě bylo letadlo sestřeleno za letu.

V roce 1999 bylo zaznamenáno 14 protiprávních případů v oblasti civilního letectví. V rekordních 12 případech došlo k únosu letadla. Dále je znám jeden pokus o únos a jeden útok za letu, kdy došlo k sestřelení letadla.

V roce 2000 došlo podle statistik ve světě zatím k nejvíce protiprávním činům a to 30. Ve velké většině případů šlo o únosy letadel nebo o jejich pokusy. Ve 3 případech došlo k sestřelení letadel za letu, většinou malých sportovních. Tento rok jsou známy i tři případy kdy došlo dokonce k vniknutí nebezpečného cestujícího do kokpitu letadla s cílem zmocnit se kontroly nad letadlem. Ve všech případech byli tito pachatelé zneškodněni posádkou či cestujícími letadla. Pro doplnění uvádím ještě výbuch nástražného výbušného systému na letišti, při kterém nebyl nikdo raněn.

V roce 2001 se odehrál, dle mého názoru, asi nejznámější a nejzávažnější letecký incident od počátku civilního letectví. Tento fakt potvrzuje i počet obětí, který si vyžádal, a to bezmála 3000. Únosci tehdy unesli 4 letadla, dvě z nich byla poté navedena na budovy Světového obchodního centra, jedno na budovu Ministerstva obrany Spojených států amerických (Pentagon) a poslední se zřítilo v Pensylvánii. Celkem bylo tento rok zaznamenáno 23 protiprávních incidentů v civilní letecké dopravě, 7 únosů a 2 pokusy o únos. Také je zaznamenán případ sabotáže, kdy se pachatel pokusil odpálit výbušninu ukrytou v botách, útočník byl přemožen. Útok na zařízení letiště je znám v 11 případech, z toho v 5 případech se jednalo pouze o pokus k tomuto činu. Dvě letadla byla také sestřelena.

Roku 2002 bylo zaznamenáno 21 protiprávních činů v souvislosti s narušením bezpečnosti civilní letecké dopravy. Dále je znám 1 případ sabotáže, kdy pachatel zapálil hořlavinu, kterou měl v láhvi na pití. Následkem bylo zničené letadlo a zabití všech cestujících. Podařilo se odhalit jeden pokus o sabotáž, kdy byl psem nalezen balíček výbuštiny mezi sedadly cestujících. Došlo k dvěma únosům a k osmi pokusům o únos letadla. Samotné letiště se stalo terčem útoku v pěti případech a ve dvou případech došlo k překažení pokusu o útok. Jedno dopravní letadlo bylo tento rok sestřeleno raketou.

Následující rok 2003 se odehrálo rekordních 34 protiprávních činů, což je nejvíce za období let 1996 až 2004. Tři letadla byla tento rok sestřelena za letu řízenou střelou, avšak v žádném případě nedošlo k vážnější újmě na zdraví. Byly zdokumentovány 4 sabotáže na letadlo nebo zařízení, nejvíce ze strany personálu letiště. K útokům na zařízení letiště došlo celkem desetkrát, nejčastěji prostřednictvím instalace nástražného výbušného systému. Ve třech případech došlo k únosu letadla a pětkrát se pachatelé pokusili letadel zmocnit. K činu protiprávního vměšování došlo v osmi případech. Jedná se konkrétně o výhružky nebo převážení zakázaných předmětů apod.

V roce 2004 došlo k 16 protiprávním incidentům v civilní letecké dopravě. Došlo ke třem případům sabotáží a jeden byl odhalen ještě před jeho počátkem. Další 4 případy ve statistice zaujímají útoky na zařízení na letišti, dva případy byly naštěstí včas odhaleny. Došlo k pěti únosům letadel, z toho čtyři byly však včas odhaleny a pachatelé byli zneškodněni. Čin protiprávního vměšování je zaznamenán za tento rok třikrát. Jeden se odehrál v Praze na ruzyňském letišti, když se bezdomovec podařilo obejít veškerá bezpečnostní opatření. Prošel skrz dopravníkový pás zavazadel a ukryl se do zavazadlové části letadla, kde byl naštěstí ještě před odletem odhalen a vyveden ven. V následující tabulce jsou uvedeny protiprávní činy z let 1996-2004, seřazeny dle četnosti výskytu.

Druh incidentu	Četnost	Rok	Četnost incidentů
Únos	66	1996	22
Pokus o únos	38	1997	15
Útok na zařízení	31	1998	17
Útok za letu	12	1999	14
Protiprávní čin proti bezpečnosti civilní letecké dopravy	12	2000	30
Jiný protiprávní čin vměšování	11	2001	23
Pokus o útok na zařízení	9	2002	21
Sabotáž	9	2003	34
Pokus o sabotáž	4	2004	16
<b>CELKEM</b>	<b>192</b>	<b>CELKEM</b>	<b>192</b>

Tabulka č.1 Seznam protiprávních činů dle četnosti výskytu [4]

## 5 Ohrožení letiště

Možností ohrožení letiště je velmi mnoho. Mezi aktuální nebezpečí patří terorismus, extremismus a organizovaný zločin, kdy znaky těchto hrozeb se vzájemně prolínají.

**Terorismus** je nezákonné použití síly a násilí proti osobám či majetku se záměrem zastrážit nebo donutit vládu, civilní obyvatelstvo či jeho určitou skupinu a tím dosáhnout politických nebo společenských cílů. [5]

Útočníci si vždy sami volí způsob a čas kdy zasáhnou, proto jsou vždy ve výhodě. Není snadné předpokládat, jaké zbraně použijí útočníci v budoucnu. V dnešní době mezi významné ohrožení patří útoky prostřednictvím chemických, biologických, radiačních, nukleárních a explozivních látek.

V poslední době se stále častěji hovoří o tzv. **asymetrických ohroženích**. Jedná se o akce menších taktických nebo operačních sil proti zranitelným místům, jejímž účelem je dosáhnouti neúměrně velikého účinku. V současné době je zmiňováno šest druhů asymetrických ohrožení. Jedná se o atomové, chemické a biologické zbraně, informační operace, alternativní operační koncepce a terorismus. Bezpečnost chráněného objektu, v tomto případě letiště posuzujeme v kategorii *nevojenských rizik*. Mezi tato rizika patří:

1. *Rizika environmentální*, zavodnění, záplavy, blesky, zemětřesení, přetížení střechy tíhou sněhu, průmyslové a dopravní havárie.

2. *Rizika způsobená závadou technického charakteru*. Zde patří zejména únik nebezpečných látek, nebezpečné předměty, přerušení dodávky vody nebo pohonných hmot, elektrické energie, poškození klimatizace, poškození technických zařízení, ztráta dat, poruchy komunikační sítě, technologické havárie, selhání bezpečnostních prostředků.

3. *Rizika související s protiprávními činy jejichž původcem je člověk*. Zde můžeme zařadit falšování a manipulaci, bombový útok a hrozbu tímto útokem, vloupání, zhářství, magnetické útoky na nosiče informací, ekonomickou špionáž, přepadení, únosy a rukojmí, vydírání, krádeže dokumentů, hmotných i nehmotných

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

předmětů, podvody, praní „špinavých“ peněz, selhání fyzické ochrany, sabotáž, zneužití procesu zpracování elektronických dat a nedodržení ochrany utajovaných skutečností.

4. *Rizika sociální* v sobě zahrnují selhání lidského faktoru, úrazy, stávky personálu, shluky lidí, občanské nepokoje, migrační vlny v důsledku regionálního konfliktu a další.

5. *Rizika systémově procesní* jsou např. nedostatky v řízení a plánování, slabé kontrolní systémy, neefektivní využití nových technologií, špatná personální politika, závislost na třetích stranách, lidské a systémové chyby, ztráta důvěry, ztráta klíčových zaměstnanců, únik informací a další. [6]

## 5.1 Obecná ohrožení letištních terminálů

Hlavní ohrožení těchto letištních míst spočívá především v možnosti rozptylu chemických či biologických látek prostřednictvím klimatizace a jiná toxická rizika. Rizikem je také myšleno úmyslné narušení obvyklého stavu technických zařízení, například poškození izolace, což může vyvolat požár. Další riziko popisovaného charakteru spočívá v uložení výbušného nástražného systému. Jsou zaznamenány případy výtržnictví, kdy je mezi cestující vhozen dráždivý plyn s cílem vyvolat paniku.

Mezi nejrizikovější místa útoku na letiště zvenčí lze označit letištní terminál, garáže, veřejná parkoviště v bezprostřední blízkosti, přistávací a vzletová dráha, perimetr letiště. Usnadnit nepovolený vstup mohou rizikové konstrukce dveří, oken a ostatních otevíraných částí obvodového pláště budovy.

Riziková místa uvnitř objektu jsou ve spojích nosných prvků konstrukce, rozvody energie (především plynu), sklady, systémy ventilace (nebezpečí vpuštění plynů nebo toxických látek).

## 5.2 Ohrožení nástražnými výbušnými systémy

Z hlediska lidskosti se řadí využití destrukčních prostředků mezi nejzákladnější způsoby útoku. Jedná se o nejčastější a nejrozšířenější způsob destruktivního útoku. Jeho následky jsou vysoká ničivá účinnost při explozi a zničení stop zanechaných pachatelem. U teroristických útoků jsou užívány klasické vojenské a průmyslové výbušniny, které byly odcizeny, ale lze se setkat i s výbušninami vyrobenými doma.

Nejrozšířenějším způsobem útoku na terminál letiště je *pumový útok* nástražnými výbušnými systémy. Pokud nástražný výbušný systém obsahuje velké množství výbušné látky, bere se v úvahu také *seizmická vlna*, která poškozuje statiku budov. Druhotné účinky jako *účinek střepin* po zničení obalu a dalších částí na drobné díly, které jsou tlakovou vlnou zrychleny a při nárazu na lidský organismus jsou schopny osoby zranit a usmrtit. Velmi nebezpečný může být pád uvolněných předmětů např. skleněné tabule z obkladu fasád. Další následek může být požár lehce zápalných látek. Kombinací všech těchto účinků může vzniknout panika a díky kumulaci osob způsobit usmrcení ušlapáním.

### 5.3 Ohrožení hořlavými prostředky

Ohrožení letiště nebo letadla mohou představovat také improvizované zápalné prostředky, z nichž nejznámější jsou *zápalné láhve*. Ty obsahují hořlavinu a zapálený knot připevněný k povrchu láhve, který po rozbití zapálí obsah.

Je možné se také setkat se *samozápalnými láhvemi*. Jejich obal je napuštěn látkou, jež reaguje s obsahem. Po rozbití láhve dojde k výbuchu. Nebezpečné jsou tím, že za letu nehoří. Jsou známy útoky na letiště pomocí sudu s hořlavinou nebo hypergolické směsi, která hoří nebo vybuchuje při styku s jinou látkou, aniž by se použila roznětka (například staré hadry, nasáklé motorovým olejem, se vznítí za přítomnosti kyseliny sírové). [7]

### 5.4 Ohrožení biologickými a toxickými látkami

K útokům může dojít prostřednictvím zbraní majících původ u existujících biologických a toxických materiálů. Setkat se můžeme i s vlastní výrobou těchto zbraní. Dochází také ke zneužití vysoce infekčních materiálů, či útoky na biologická zařízení letiště. Na letišti je významnou hrozbou rozptyl chemických látek či biologických organismů buď prostřednictvím klimatizace, nebo přirozeným prouděním vzduchu. Jejich účinek je závislý na schopnosti rozmnožovat se a vydržet v napadených objektech.

Původce infekčních nemocí můžeme rozdělit do šesti základních skupin:

- *bakterie*,
- *rickettsie*,
- *viry*,
- *plísňe (houby)*,
- *toxiny a*
- *geneticky modifikované organismy* [8]

Protože získání a rozsah použití těchto látek je pro teroristické organizace komplikovaný, je využitelný okruh ještě užší. Pro lokální účely nelze ani vyloučit zneužití infekčního materiálu např. krádeže laboratoří včetně infekčních odpadů z nemocnic. V terminálu letiště lze biologický materiál šířit prostřednictvím vzduchotechniky a kontaminací zboží.

### 5.5 Ohrožení radiologickými látkami

Útok radiologickými látkami může být proveden pomocí zkompletovaných *radiologických* zbraní nebo jednoduchého zkonstruovaného prostředku pro rozptýlení radioaktivního materiálu. Opět může být cílem útoku kontaminace území, či konkrétní zařízení. Následkem útoku může být dlouhodobá kontaminace objektů i půdy a v neposlední řadě vyvolání paniky. V dnešní době je zkonstruování jednoduchého jaderného prostředku reálné, protože jejich princip konstrukce je znám a skupina specialistů je schopna tuto zbraň vyvinout. Největším problémem je, dle mého názoru, získání štěpného materiálu dostatečné kvality.

Jsou zaznamenány případy útoku tzv. *špinavou bombou*. Ta se skládá z určitého množství méněcenného radioaktivního materiálu smíchaného s konvenční průmyslovou

trhavinou. Bomba se uloží a odpálí například na letišti v kontejneru se zbožím či odpadky. Princip špinavé bomby spočívá v zamoření tohoto prostoru, přičemž radioaktivní látky zamořují další území. Při výbuchu takové bomby jsou vyzařovány alfa částice, které se usazují na nečistotách, prachu, vodní páře a podobně. Tím vytvářejí radioaktivní aerosoly, které se při vdechnutí usazují v dýchacích orgánech a dlouhodobě je ozařují.

**Radioaktivní spad** se skládá z radioaktivního prachu, částic vody a rozprášených úlomků atomové zbraně. V průběhu pozemní exploze, nebo když se ohnivá koule nadzemní exploze dotkne země, vypaří se velké množství půdy a vody společně s částicemi bomby. Tyto hmoty jsou vyneseny do výšky 25 000 metrů, nebo více. Když se tyto vypařené hmoty ochladí, mohou vytvořit více než 200 různých radioaktivních látek. Vypařená hmota kondenzuje do malých radioaktivních částic, které jsou unášeny větrem a padají zpět k zemi jako radioaktivní prach. Částičky radioaktivního spadu vysílají záření alfa, beta a gama. Záření alfa a beta je poměrně snadné paralyzovat a zbytkové záření gama je mnohem méně intenzivní, než záření gama vydávané během první minuty po explozi. Radioaktivní spad pro vás představuje nejvýznamnější riziko ze záření, za předpokladu, že jste nepřijal smrtící dávku záření z pronikavé radiace. [9]

Díky tomu, že mezi hlavní schopnosti radioaktivního spadu patří vázat se s různými materiály (půdou či betonem), je jedinou efektivní metodou likvidace následků danou oblast opustit, objekty zbourat a vybagrovat. Půdu společně ze sutí uložit jako radioaktivní materiál. Ztráty na životech bývají nízké, ztráty ekonomické vysoké.

## 5.6 Ohrožení chemickými látkami

Při útoku chemickými látkami mohou být použity toxické chemické látky, nebo chemické bojové látky, což jsou sloučeniny, které se používali v boji, ale i k usmrcování osob či zvířat. Do organismu mohou vnikat všemi vstupy včetně pokožky. Jejich použití v boji bylo zakázáno Ženevským protokolem v roce 1925. [10]

Chemické otravné látky se dají rozdělit podle účinku na lidský organismus do několika skupin:

- Nervově paralytické látky (Sarin, Soman),
- Zpuchýřující otravné látky (yperit, lewisit, dusíkové yperity),
- Dusivé otravné látky (fosgen a difosgen),
- Všeobecně jedovaté otravné látky (kyanovodík, chlorkyan),
- Dráždivé otravné látky (chloracetofenon, chlorpikrin) a
- Zneschopňující látky (látka LSD-25, BZ látka). [11]

Pro rychlou identifikaci některých otravných látek je možno použít jejich subjektivních vlastností jako je zápach, barva a skupenství. Nejnebezpečnější otravné látky jako Sarin, Soman, látka VX nemají v čistém stavu žádný zápach ani barvu. Sarin a Soman mají velmi vysokou těkavost, takže nejběžnějším způsobem vniknutí do těla je dýchacími cestami. Naopak Yperit má zápach po česneku a spálené gumě, jinak je to bezbarvá olejovitá kapalina. Fosgen zapáchá po hničícím ovoci a ztuhlém seně, je také bezbarvý a rychle se odpařující. Dusivým zápachem a dráždivým účinkem se projevuje chlorpikrin. Kyanovodík zapáchá po hořkých mandlích, lewisit dráždí nosní sliznice, dusíkové yperity zapáchají po rybách.

Nejnámější útok na civilní obyvatelstvo pomocí Sarinu se odehrál roku 1995 v Tokyu. Pět nejspolehlivějších členů sekty *Óm šinrikjó*, kteří byli chráněni protilátkou, vypustilo

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

během tří až pěti minut kapalný Sarin z jedenácti igelitových sáčků obalených novinami, které položili na podlahy vagonů metra v pěti stanicích. Na následky otravy prudce jedovatým plynem sarinem tehdy zemřelo 12 osob a u dalších několika tisíc se projevíly různé vážné problémy.[12]

Na území ČR sice k podobným dokonaným činům nedošlo, ale jsou zaznamenány celkem tři případy vyhrožování. V prvním případě se jednalo o hrozbu použití Sarinu v pražském metru, ve druhém hrozba použití otravy vodních zdrojů pomocí Plutonia a v posledním hrozba použití kyanidu draselného ve zdravotnických zařízeních.

## 6 Kontrola cestujících, zavazadel a pošty

### 6.1 Detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel

Dle nařízení ES č. 300/2008 upraveného nařízením ES č. 272/2009 se všichni cestující, kteří nastupují na let, včetně transferových i tranzitních cestujících musí podrobit detekční kontrole, s cílem zabránit proniknutí zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla. Cestující jsou podrobováni detekční kontrole jednou nebo kombinací těchto metod:

- a) ruční prohlídka;
- b) průchozí detektor kovů (WTMD);



Obr. 4 Průchozí detektor kovů [21]

- c) ruční detektory kovů (HHMD);



Obr. 5 Ruční detektor kovů [22]

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

d) psi cvičení k zjišťování výbušnin a



Obr. 6 Výcvik psů pro detekci výbušnin [23]

e) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD).



Obr. 7 Zařízení pro stopovou detekci výbušnin [24]

Ruční detektory kovů (HHMD) lze použít pouze jako doplňkový prostředek detekční kontroly. Toto zařízení nenahrazuje požadavky na ruční prohlídku. Kabinová zavazadla jsou podrobena detekční kontrole takto:

- a) ruční prohlídka;
- b) vizuální kontrola;
- c) rentgen;
- d) systémy detekce výbušnin (EDS);
- e) psi cvičení k zjišťování výbušnin a
- f) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD).

K detekční kontrole kapalin, gelů a aerosolů je nutno použít metod:

- a) ochutnání nebo test na pokožce;
- b) vizuální kontrola;



- c) rentgen;
- d) systémy detekce výbušnin (EDS);
- e) psi cvičení k zjišťování výbušnin;
- f) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD);
- g) proužky k provedení zkoušky chemické reakce a
- h) skenery kapalin v lahvích.

Psy cvičené k detekci výbušnin a zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD) lze použít pouze jako doplňující prostředky detekční kontroly.

Před detekční kontrolou kabinového zavazadla je nutné z něj vyjmout počítače a jiná elektrická zařízení a podrobit je kontrole odděleně. Dále je nutné vyjmout tekutiny, aerosoly a gely z kabinového zavazadla a podrobit je taktéž detekční kontrole odděleně. Tekutiny, aerosoly a gely je možno dle nařízení ES č. 185/2010 osvobodit od detekční prohlídky pokud:

- a) jsou v samostatných nádobách o objemu maximálně 100 mililitrů nebo jeho ekvivalentu v jednom průhledném plastovém sáčku, který je opakovaně uzavíratelný a jehož objem nepřesahuje 1 litr, přičemž obsah plastového sáčku se do něj musí bez problému vejít a sáček musí být úplně uzavřený;



Obr. 8 Tekutiny zabalené pro převoz v příručním zavazadle [25]

- b) jsou určeny k použití během cesty a jsou nutné buď pro léčebné účely nebo z důvodu zvláštního požadavku na stravování, včetně dětské výživy. Cestující musí na požádání předložit důkaz o původu tekutiny, které byla udělena výjimka;

c) jsou získány v provozní části letiště za místem, kde se kontrolují palubní vstupenky, z obchodů, na které se vztahují schválené bezpečnostní postupy, které jsou součástí bezpečnostního programu letiště, pod podmínkou, že tekutina je v balení, které je zjevně neporušené a obsahuje dostatečný důkaz o zakoupení na letišti v uvedený den;

d) jsou získány ve vyhrazeném bezpečnostním prostoru z obchodů, na které se vztahují schválené bezpečnostní postupy, které jsou součástí bezpečnostního programu letiště;

e) jsou získány na jiném letišti Společenství, pod podmínkou, že tekutina je v balení, které je zjevně neporušené a obsahuje dostatečný důkaz o zakoupení na příslušném letišti v uvedený den;



Obr. 9 Balení tekutiny v neporušeném stavu [26]

f) jsou získány na palubě letadel leteckého dopravce Společenství, pod podmínkou, že tekutina je v balení, které je zjevně neporušené a obsahuje dostatečný důkaz o zakoupení na palubě příslušného letadla v uvedený den.

**Transferoví cestující** a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud:

a) přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo tento členský stát poskytly informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo

b) přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou regulativním postupem uznány za rovnocenné společným základním normám. **Tranzitní cestující** a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud

a) zůstávají na palubě letadla nebo

b) nepřicházejí do styku s jinými odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole než těmi, kteří nastupují do téhož letadla, nebo

c) přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo tento členský stát poskytly informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo

d) přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou regulativním postupem uznány za rovnocenné společným základním normám.

**Ochrana cestujících a kabinových zavazadel:** Od okamžiku, kdy cestující a jeho kabinové zavazadlo projde detekční kontrolou musí být chráněni před neoprávněnými činy až po odlet letadla, ve kterém mají být přepraveni. Cestující, který prošel detekční kontrolou nesmí taktéž přijít do kontaktu s příletovými cestujícími, až na výjimky kdy:

a) cestující přilétají z členského státu, pokud Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tyto příletové cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole, nebo

b) cestující přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou regulativním postupem uznány za rovnocenné společným základním normám.

#### 6.1.1 Seznam zakázaných předmětů

Dle nařízení ES č. 185/2010 cestující nesmí vnášet na palubu letadla a do vyhrazených bezpečnostních prostor tyto předměty:

- ***střelné a palné zbraně a ostatní zařízení, která vymršt'ují projektily*** — zařízení, jež je možné použít s cílem způsobit vážné zranění vymrštěním projektilu nebo v jejichž případě se toto použití jako možné jeví, včetně:
  - střelných zbraní všech typů, například pistolí, revolverů, pušek, brokových zbraní
  - hraček napodobujících zbraně, replik a imitací střelných zbraní, které mohou být zaměněny se skutečnými zbraněmi
  - částí střelných zbraní kromě zaměřovacích dalekohledů
  - střelných zbraní na stlačený vzduch a CO<sub>2</sub>, např. pistolí, zbraní vystřelujících diabola (pellet guns), pušek a zbraní vystřelujících kuličky (ball bearing guns)
  - signálních zbraní a startovacích pistolí
  - luků, samostřílů a šípů
  - harpun a oštěpů
  - praků a katapultů
- ***ochromující zařízení*** — zařízení, jejichž specifickým účelem je ochromit nebo znehybnit, včetně:
  - prostředků způsobujících šok, například paralyzérů (stun guns), taserů a obušků s elektrickým paralyzérem (stun batons)
  - zařízení na omračování a zabíjení zvířat
  - ochromujících a zneschopňujících chemických látek, plynů a sprejů, například sprejů s dávivými plyny, pepřových sprejů, paprikových sprejů, slzného plynu, kyselinových sprejů a repelentů na odpuzování zvířat a živočichů
- ***předměty s ostrým hrotem nebo ostrou hranou*** — předměty s ostrým hrotem nebo ostrou hranou, jež lze použít s cílem způsobit vážné zranění, včetně:
  - předmětů určených k sekání, například seker, sekyrek a sekáčků
  - sekyrek na led a cepínů
  - holicích břitev
  - řezáků s ulamovací čepelí
  - nožů s čepelí delší než 6 cm
  - nůžek s ostřím delším než 6 cm měřeno od otočného čepu
  - vybavení pro bojová umění s ostrým hrotem nebo ostrou hranou
  - mečů a šavlí
- ***pracovní nářadí*** — nářadí, jež lze použít s cílem způsobit vážné zranění nebo ohrozit bezpečnost letadla, včetně:
  - páčidel

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- vrtáků a vrtacích hrotů, včetně přenosných akumulátorových vrtaček
  - nářadí s ostřím nebo násadou delší než 6 cm, které lze použít jako zbraň, například šroubováků a dlát
  - pil, včetně přenosných akumulátorových pil
  - pájecích (letovacích) lamp
  - zařízení k nastřelování svorníků a nastřelovacích pistolí
- **tupé předměty** — předměty, jež lze použít k úderu s cílem způsobit vážné zranění, včetně:
    - basebalových a softbalových pálek
    - obušků nebo pendreků, například kyjů, pendreků a policejních obušků
    - vybavení pro bojová umění
  - **výbušniny a zápalné látky a zařízení** — výbušniny a zápalné látky a zařízení, jež je možné použít s cílem způsobit vážné zranění nebo ohrozit bezpečnost letadla nebo v jejichž případě se toto použití jako možné jeví, včetně:
    - munice
    - rozbušek
    - detonátorů a zápalných zařízení
    - replik nebo imitací výbušných zařízení
    - min, granátů a jiné vojenské výbroje obsahující výbušniny
    - ohňostrojů a jiných pyrotechnických výrobků
    - dýmovnic a kouřových patron
    - dynamitu, střelného prachu a plastických výbušnin.

## 6.2 Detekční kontrola zapsaných zavazadel

Veškerá zapsaná zavazadla se musí dle nařízení ES č. 300/2008 před naložením do letadla podrobit detekční kontrole s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla. K detekční kontrole zapsaných zavazadel, nákladu a pošty, které se mají nakládat do nákladového prostoru letadla se používají tyto druhy prohlídek:

a) ruční prohlídka;



Obr. 10 Ruční prohlídka zapsaného zavazadla [27]

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

b) vizuální kontrola;

c) rentgen



Obr. 11 Rentgenový snímek zapsaného zavazadla [28]

d) systémy detekce výbušnin (EDS);



Obr. 12 Zařízení pro detekci výbušnin [29]

e) psi cvičení k zjišťování výbušnin;

f) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD);

g) simulační komora a

h) zařízení pro detekci kovů (dle nařízení ES č. 297/2010).

**Transferová zavazadla** mohou být od prohlídky osvobozena za stejných podmínek jako transferoví cestující. **Tranzitní zavazadla** mohou být osvobozena od prohlídky pokud zůstávají v letadle.

**Ochrana zapsaných zavazadel:** Cestujícím nesmí být umožněn přístup k zapsaným zavazadlům, která byla podrobena detekční kontrole. Výjimku tvoří případ, kdy se jedná o jejich vlastní zavazadlo a je zajištěno, že:

a) do zapsaného zavazadla nejsou vloženy zakázané předměty uvedené v bodu 6.2.1 nebo

b) ze zapsaného zavazadla nejsou vyňaty zakázané předměty uvedené v bodu 6.2.1 a vneseny do vyhrazených bezpečnostních prostorů nebo na palubu letadla. Zavazadla

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

která nebyla takto chráněna před neoprávněnými činy musí být znovu podrobena detekční kontrole.

### 6.2.1 Seznam zakázaných předmětů v zapsaných zavazadlech

Dle nařízení ES č. 185/2010 cestující nesmějí ve svých zapsaných zavazadlech vnášet tyto předměty:

- **výbušniny a zápalné látky a zařízení** — výbušniny a zápalné látky a zařízení, jež je možné použít s cílem způsobit vážné zranění nebo ohrozit bezpečnost letadla nebo v jejichž případě se toto použití jako možné jeví, včetně:
  - munice
  - rozbušek
  - detonátorů a zápalných zařízení
  - min, granátů a jiné vojenské výzbroje obsahující výbušniny
  - ohňostrojů a jiných pyrotechnických výrobků
  - dýmovnic a kouřových patron
  - dynamitu, střelného prachu a plastických výbušnin.

### 6.3 Detekční kontrola nákladu a pošty

Veškerý náklad a pošta musí být před naložením do letadla podrobena detekční kontrole provedené schváleným agentem. Od kontroly mohou být osvobozeni v případě kdy:

- a) byly provedeny bezpečnostní kontroly zásilky schváleným agentem a zásilka byla chráněna před neoprávněnými zásahy, nebo
- b) byly provedeny bezpečnostní kontroly zásilky známým odesilatelem a zásilka byla chráněna před neoprávněnými zásahy, nebo
- c) byly provedeny bezpečnostní kontroly zásilky stálým odesilatelem, zásilka byla chráněna před neoprávněnými zásahy, a náklad se přepravuje letadlem pouze pro nákladní dopravu nebo se pošta přepravuje letadlem určeným pouze pro přepravu pošty, nebo
- d) byly provedeny bezpečnostní kontroly transferového nákladu a transferové pošty podle nařízení ES č. 300/2008.

**Schválené agenty** schvaluje příslušný orgán, a toto schválení se vztahuje pouze na konkrétní místo. Při provádění detekční kontroly nákladu nebo pošty:

- a) je nutno použít prostředky nebo metody, které se s ohledem na povahu zásilky jeví pro odhalení zakázaných předmětů jako nejvhodnější, a
- b) použité prostředky a metody musí být na úrovni schopné přiměřeně zajistit, že v zásilce nejsou ukryty žádné zakázané předměty.

### 6.4 Alternativní bezpečnostní opatření

Díky tomu, že existuje mnoho typů letišť, které se dělí ať už v závislosti na počtu odbavených letadel, rozloze nebo kategorie provozu, není možné veškeré požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy aplikovat na všechna letiště.

Proto je těmto letištím umožněno přijmout alternativní bezpečnostní opatření, které poskytuje dostatečnou úroveň ochrany na základě místního posouzení rizika. Tato opatření by se měla opírat o důvody týkající se povahy, rozsahu nebo četnosti provozu nebo jiných souvisejících činností. Alternativní bezpečnostní opatření lze tedy přijmout na letištích, kde je provoz omezen na jednu nebo více z těchto kategorií:

- letadla s maximální vzletovou hmotností nedosahující 15 000 kilogramů;
- vrtulníky;
- lety pro potřeby donucovacích orgánů;
- protipožární lety;
- lety pro potřeby zdravotnických, pohotovostních nebo záchranných služeb;
- lety pro potřeby výzkumu a vývoje;
- lety pro účely leteckých prací;
- lety pro potřeby humanitární pomoci;
- lety provozované leteckými dopravci, výrobci letadel nebo společnostmi provádějícími údržbu, nepřevážející ani cestující či zavazadla, ani náklad či poštovní zásilky;
- lety s letadly o maximální vzletové hmotnosti nedosahující 45 500 kilogramů používané pro přepravu vlastních zaměstnanců a neplaticích cestujících nebo zboží v rámci výpomoci při výkonu obchodní činnosti podniku. [30]

## 7 Aplikace požadavků na regionální letiště

Na území ČR se nachází tyto letiště s mezinárodním statusem, podtržené jsou i s pravidelnou leteckou dopravou [31]:

**Benešov** / mezinárodní neveřejné  
**Brno - Tuřany** / mezinárodní veřejné  
**Čáslav** / vojenské mezinárodní neveřejné  
**České Budějovice** / mezinárodní neveřejné  
**Hosín** / mezinárodní neveřejné  
**Hradec Králové** / mezinárodní neveřejné  
**Karlovy Vary** / mezinárodní veřejné  
**Klatovy** / mezinárodní neveřejné  
**Kunovice** / mezinárodní neveřejné  
**Liberec** / mezinárodní neveřejné  
**Mnichovo Hradiště** / mezinárodní veřejné  
**Náměšť nad Oslavou** / vojenské mezinárodní neveřejné  
**Olomouc** / mezinárodní veřejné  
**Ostrava - Mošnov** / mezinárodní veřejné  
**Otrokovice** / mezinárodní neveřejné  
**Pardubice** / mezinárodní veřejné, vojenské  
**Plzeň - Líně** / mezinárodní neveřejné  
**Praha - Kbely** / vojenské mezinárodní neveřejné  
**Praha - Letňany** / mezinárodní neveřejné

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

**Praha - Ruzyně** / mezinárodní veřejné  
**Přerov** / mezinárodní neveřejné, vojenské  
**Roudnice nad Labem** / mezinárodní neveřejné  
**Vodochody** / mezinárodní neveřejné  
**Vysoké Mýto** / mezinárodní neveřejné

## 7.1 Letiště České Budějovice (dále jen LKCS)

Letiště České Budějovice je mezinárodní neveřejné letiště, které se nachází 6,5 km jihozápadně od Českých Budějovic, kategorie 4C (délka dráhy větší než 1800m, pro letadla s rozpětím křídel od 24 m až do, ale ne včetně 36 m a vnějším rozchodem kol hlavního podvozku od 6 m až do, ale ne včetně 9m) pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne.[32]

### Pohybové plochy

Vzletová a přistávací dráha (RWY)

Označení	RWY	Zeměp. směr	ROZMĚRY		Pás RWY (m)	VYHLÁŠENÉ DÉLKY			
			RWY (m)	SWY (m)		CWY (m)	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)
27		270°	2500x45(80)	-	200x100	2500	2500	2650	2500
09		090°	2500x45(80)	-	200x150	2500	2500	2650	2500

RWY	ÚNOSNOST	POVRCH	SKLON	POZNÁMKY
27	PCN 32/R/B/W/T	beton	409m / 421m / 432m	max. povolená výška porostu pásu RWY: 35 cm
09	PCN 32/R/B/W/T	beton	432m / 421m / 409m	max. povolená výška porostu pásu RWY: 35cm;

Tabulka č. 2 Parametry vzletové a přistávací dráhy

Pojezdové dráhy (TWY)

OZNAČENÍ	TYP	POVRCH	ŠÍŘKA
B		beton	18m
C		beton	18m
D		beton	18m
T		beton	18m

OZNAČENÍ (POPIS)	ÚNOSNOST
B	PCN 38/R/B/W/T
C	PCN 38/R/B/W/T
D	PCN 38/R/B/W/T

Tabulka č. 3 Parametry pojezdových drah

Odbavovací plochy (APN)

OZNAČENÍ	UMÍSTĚNÍ	POVRCH	ÚNOSNOST	POZNÁMKY
APRON M (Middle)	jihovýchodně TWR – vjezd z TWY B	beton	PCN 38/R/B/W/T	160x30 m
APRON W	západně TWR - vjezd z TWY C	beton	PCN 38/R/B/W/T	150x30m



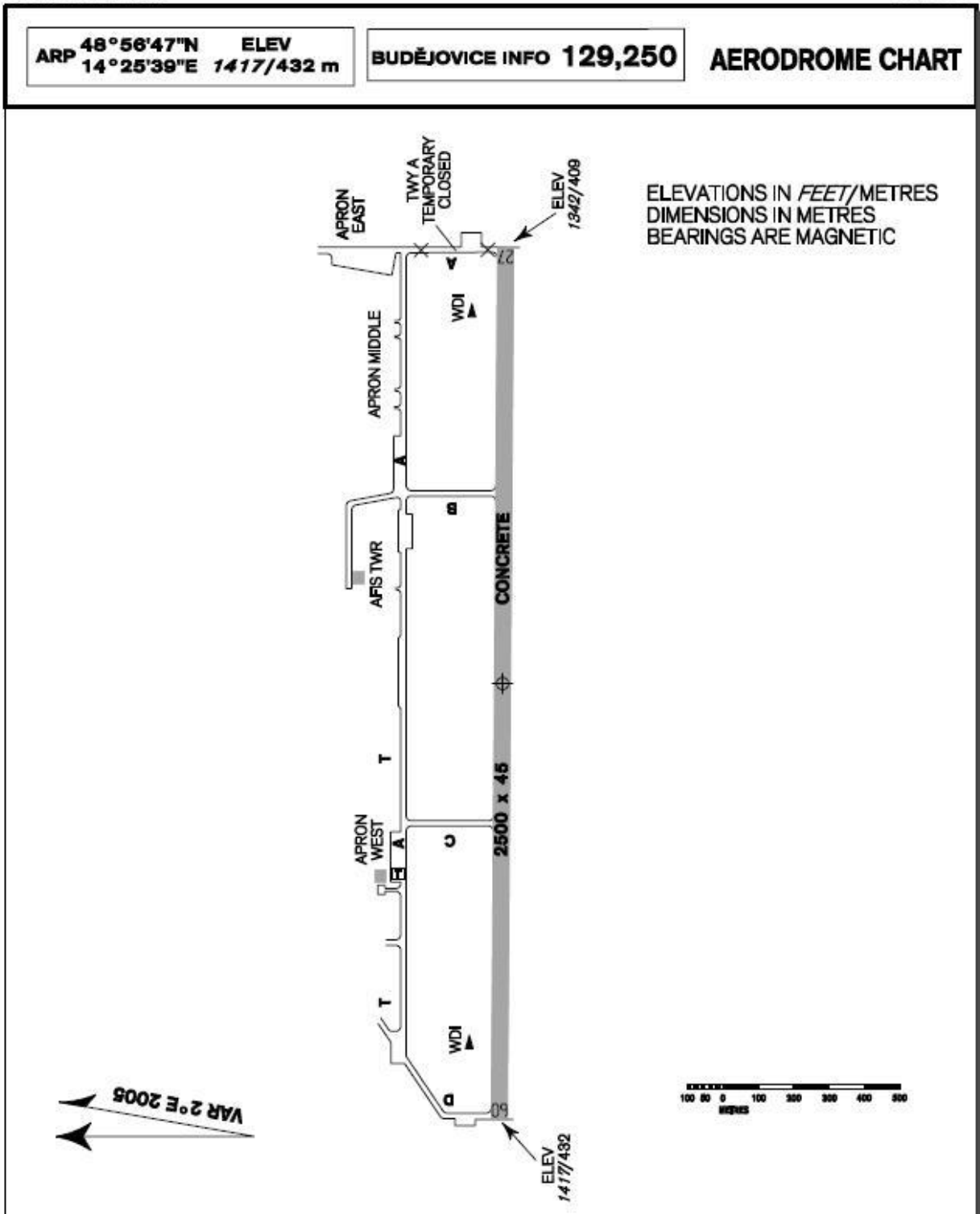
Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

(West)

Tabulka č. 4 Parametry odbavovacích ploch

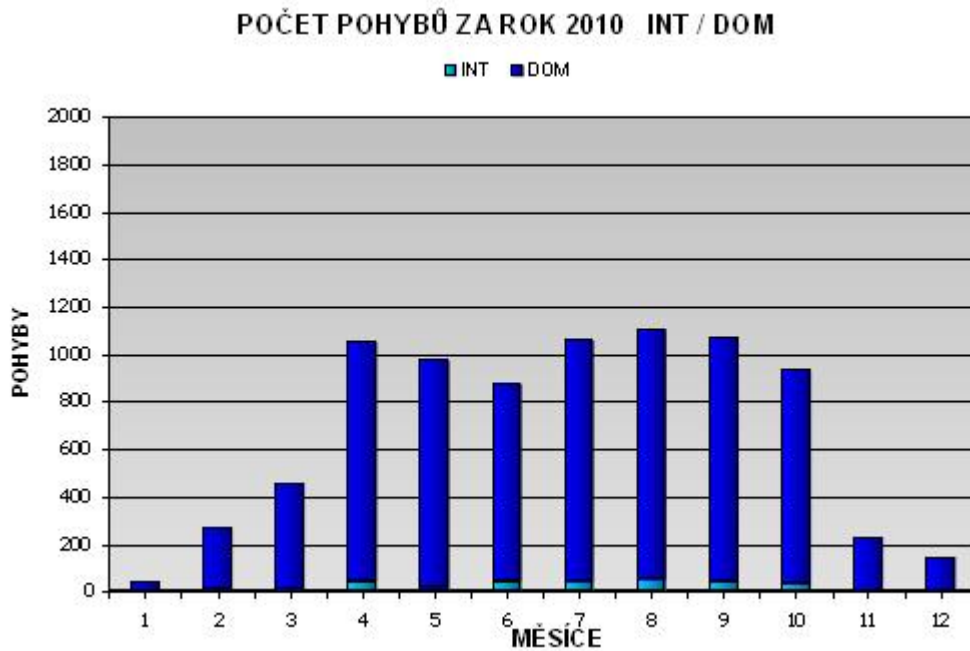
Na LKCS jsou dále k dispozici tato technická zařízení:

- 2 x vlečené schody pro cestující (180 - 450cm, 220 - 375cm)
- 1 x samohybné schody pro cestující (245 – 580cm)
- vysokozdvížený vozík (3,5t)
- cabin service
- GPU- SUEZ 3
- automobil pro osobní přepravu (Škoda Fabia, VW Transporter)
- palivo: AVGAS 100 LL , JET A1

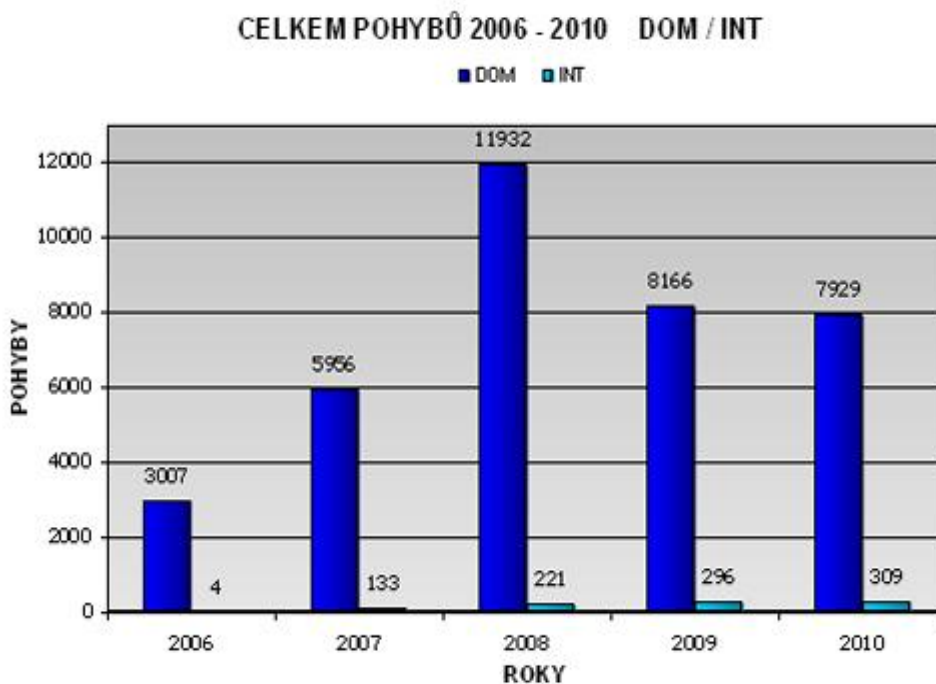


Obr.13 Schéma letiště České Budějovice [33]

## 7.2 Statistika pohybů letadel na LKCS



Obr. 14 Počet pohybů letadel v roce 2010 [34]



Obr.15 Pohyby letadel na LKCS v letech 2006-2010 [35]

### 7.3 Modernizace LKCS

Letiště České Budějovice chce být otevřeným mezinárodním leteckým přístavem, kam budou létat letadla typu Boeing 737 či Airbus A 320. K tomu je ale nutné vybudovat potřebné zázemí, plánována je proto důkladná rekonstrukce a modernizace stávajícího areálu. První etapa modernizace byla zahájena v prosinci roku 2009. Zahrnovala v sobě zasiťování areálu, rekonstrukci jednoho z bývalých armádních objektů na administrativní budovu a rekonstrukci řídicí věže. Investorem stavby byl Jihočeský kraj, který je spolu s městem České Budějovice zakladatelem společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a také vlastníkem celého areálu. Stavbu, která stála více jak 60 milionů korun, na základě výběrového řízení realizovala firma K-BUILDING CB, a.s. První etapa modernizace byla dokončena v červnu 2010.



Obr. 16 Modernizace řídicí věže

V návaznosti je připravována druhá etapa modernizace letiště, s jejímž zahájením se počítá v roce 2011. Tato podstatně náročnější fáze zahrnuje výstavbu terminálu na zelené louce, rozšíření stojánky pro letadla, úpravu vzletové a přistávací dráhy a dobudování technického zázemí. Náklady jsou předběžně odhadovány na téměř miliardu korun, větší část tohoto záměru by měla být financována z evropských strukturálních fondů, konkrétně z Regionálního operačního programu JZ. [36]

Provozovatel letiště je povinen zajistit resp. poskytovat vlastními silami nebo nájmem služeb následující okruhy činností :

- provoz letiště po technické stránce
- obchodní a technické odbavení (Traffic + Ramp Handling)
  - odbavení posádky
  - odbavení cestujících včetně tranzitních a transferových a SCH/NSCH cestujících
  - odbavení zavazadel
  - odbavení nákladu, resp. pošty
  - odbavení letadel, včetně prodeje leteckých pohonných hmot a maziv
- zajištění bezpečnosti a ochrany letiště včetně bezpečnostního odbavení cestujících, zavazadel, posádek atd.

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- zajištění řízení letového provozu (služeb ATS) a poskytování meteorologických informací
- zajištění hasičské a záchranné služby
- reklamní činnost (reklamní plochy v civilním areálu letiště)
- poskytování kanceláří (např. celním, bezpečnostním a pasovým orgánům)
- pronájem kanceláří a prodejních prostor (např. leteckým dopravcům, speditérům, cestovním kancelářím, prodejcům - např. duty free shop, autopůjčovny)
- provoz skladového hospodářství pro vlastní potřebu
- pronájem skladových prostor
- prodej letenek
- catering
- provoz směnárny, pošty
- provoz restauračních a bufetových zařízení
- provoz parkoviště
- úklidových služeb

### **Provoz letiště po technické stránce**

Provozovatel letiště zodpovídá především za zajištění bezpečného a plynulého fungování letiště a leteckého provozu v rámci jeho statutu. To představuje zajištění provozní a technické způsobilosti pohybových ploch, odbavovací budovy, provozně-technického zázemí, skladového hospodářství, hospodářství s LPH, letištních zabezpečovacích zařízení (světelné vybavení, radionavigační vybavení) atd..

### **Odbavení letadel**

Představuje pro provozovatele letiště spektrum činností, které probíhají od přistání letadla do jeho opětovného vzletu.

Jedná se zejména o :

- follow me
- přistavení startovacího zdroje (GPU)
- přistavení schodů
- výstup/nástup cestujících
- přistavení příslušné mechanizace pro vykládku/nakládku zavazadel, zboží
- vykládka/nakládka zavazadel, zboží, cateringu
- obsluha WC
- doplnění vody (užitkové, pitné)
- doplnění LPH a maziv
- úklid interiéru a exteriéru
- odmrazení letadla
- přetahování letadel

Před odletem letadla je nutno vyplnit příslušné dokumenty o cestujících a jejich zavazadlech, nákladu, poště, a to především z hlediska početního a hmotnostního. Na základě těchto dokumentů a údajů o letadle poskytnutých dopravcem se vypracovává Loadsheet and Loadmessage (Weight and Balance Sheet) sloužící pro kontrolu naložení

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

a vyvážení letadla. Dalšími činnostmi jsou komunikace a předávání zpráv o letu s ostatními zainteresovanými stranami (operační dispečink dopravce, letiště, RLP).

### Odbavení posádky

V případě mezinárodních letů se jedná o zajištění bezpečnostního, pasového a celního odbavení, obecně pak o pomoc posádce s vyplněním letových plánů, předletovou přípravou, zajištěním meteorologických informací, se zajištěním ubytování a odvozu z/na letiště. Před odletem pak pomoc s procesem zaplacení za poskytnuté služby. V případě potřeby se vyplní General Declaration s údaji o posádce.

### Odbavení cestujících

Technologie (posloupnost) odbavovacího procesu musí zohledňovat zda cestující je SCH nebo NSCH. Cestující NSCH oproti cestujícím SCH musí projít na odletu i na příletu pasovým odbavením. Z toho vyplývá, že terminál musí být rozdělen na příletu i odletu části Schengen a Neschengen.

<b>Odbavení cestujících - odlet</b>		
	<b>SCH</b>	<b>NSCH</b>
Veřejná hala	ano	ano
Celní odbavení	ne	dle úvahy
Obchodní odbavení	ano	ano
Bezpečnostní odbavení	ano	ano
Tranzitní hala	ano	ano
Pasové odbavení	ne	ano
Gate	ano	ano
Palubní vstupenky	ano	ano
Transport k letadlu	ano	ano
<b>Odbavení cestujících - přílet</b>		
	<b>SCH</b>	<b>NSCH</b>
Transport od letadla	ano	ano
Neveřejná příleťová hala	ne	ano
Pasové odbavení	ne	ano
Výdej zavazadel	ano	ano
Celní odbavení	ne	ano
Veřejná příleťová hala	ano	ano
<b>Odbavení cest.- transfer/tranzit</b>		
	<b>SCH</b>	<b>NSCH</b>
Neveřejná příleťová hala	ne	ano
Pasové odbavení	ne	ano
Hala výdeje zavazadel	ano	ne
Bezpečnostní odbavení	ano	ano

Tranzitní hala	ano	ano
GATE	ano	ano
Palubní vstupenky	ano	ano
Transport k letadlu	ano	ano

### Odbavení zavazadel

Oba systémy pro manipulaci se zavazadly (BHS) jsou navrženy jako nové zavazadlové systémy. Systémy kapacitně bez problémů odbaví požadované množství cestujících (jejich zavazadla).

BHS je rozdělený do dvou funkčních systémů:

- systém odletů
- systém příletů

Systémy jsou navrženy jako minimálně z 50% zálohované tak, aby i v případě poruchy jakéhokoliv elementu BHS (odbavení cestujících na přepážkách obchodního odbavení, bezpečnostní kontrola, třídící karusely) byl systém i nadále schopen pokračovat v odbavení zavazadel s minimálním dopadem na cestující.

Z odbavovacích přepážek jsou zavazadla dopravována pásovými dopravníky do prostoru třídění zavazadel, kde probíhá zároveň jejich bezpečnostní kontrola.

**Bezpečnostní kontrola** je navržena v souladu s nařízením ES č. 300/2008.

Bezpečnostní kontrola se provádí v souladu s tzv. 5-ti stupňovou kontrolní koncepcí. Všeobecně je 5-ti stupňová kontrolní koncepce tvořena automatickými kontrolními přístroji (EDS), běžnými rentgenovými přístroji a manuálním posouzením snímků EDS bezpečnostními pracovníky. V obou případech je řídicí systém BHS informovaný, zda je kontrolované/posuzované zavazadlo z bezpečnostních důvodů „akceptovatelné“, nebo „zamítnuté“. 5-ti stupňová bezpečnostní kontrolní koncepce zahrnuje :

- **Úroveň 1** : bezpečnostní kontrola zavazadel se provádí automaticky na bezpečnostním kontrolním přístroji. Jde o předběžné třídění, které stanovuje, zda je zavazadlo potenciálně podezřelé.
- **Úroveň 2** : Snímky nepropuštěného zavazadla vytvořené tímto přístrojem na úrovni 1 zkoumají vyškolení pracovníci.
- **Úroveň 3** : Menší část nepropuštěného zavazadla, která zůstává po kontrole na úrovni 2 se dopravuje na přístroj na úrovni 3. vyškolení pracovníci zkoumají detailní snímky z rentgenového přístroje na úrovni 3.
- **Úroveň 4** : Pokud zavazadlo neprojde úrovní 3, bude vyřazeno ze systému a bude přezkoumané manuálně za přítomnosti jeho majitele

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- **Úroveň 5** : Pokud neprojde zavazadlo úrovní 4, pokládá se za podezřelé a jako takové bude odesláno na úroveň 5 : explozní kontejner.

Jako hlavní zařízení pro třídění zavazadel je navržen **třídící karusel** (je schopen převzít zavazadla a manuálně obsluhou nakládky odbavit několik letů zároveň) a sběrné pásy (jsou určené pro shromáždění zavazadel na jednotlivé lety).

**Transferová zavazadla** jsou přímo, nebo po krátkodobém uskladnění ukládána na začátek třídícího systému a prochází zde standardní bezpečnostní kontrolou.

Zavazadla pro která nejsou otevřené cílové pozice, jsou uložena do manuálního skladu předčasně odbavených zavazadel (např. do uzavíracích kontejnerů).

Příletová zavazadla jsou přivázena obsluhou tahačů na vozíkách, nebo v kontejnerech od letadel a budou vykládána na přiřazený výdejový karusel, nebo pokud jde o transferová zavazadla, na místo vykládky transferových zavazadel.

### **Odbavení nákladu, resp. pošty**

Probíhá za podobných podmínek jako odbavení zavazadel. Ve spolupráci s exportérem, importérem či spediční firmou se vyplňují přepravní dokumenty (Air Waybill, Cargo Manifest,...)

### **Zajištění bezpečnosti a ochrany letiště včetně bezpečnostního odbavení**

Na základě výchozích provozních předpokladů bude mít provozovatel letiště uzavřenu smlouvu s bezpečnostní agenturou mající potřebné zkušenosti a kvalifikaci ke střežení areálu a jednotlivých objektů letiště a pro provádění bezpečnostní kontroly cestujících a jejich zavazadel, posádek a zaměstnanců.

### **Zajištění řízení letového provozu**

Na základě výchozích provozních předpokladů bude mít provozovatel letiště uzavřenu smlouvu s ŘLP ČR, s.p. tzn. s organizací mající oprávnění poskytovat tuto službu pro civilní letecký provoz.

### **Zajištění požární a záchranné služby**

Provozovatel letiště zodpovídá za zajištění této služby, v rozsahu specifikovaném předpisem L 14 pro předpokládaný rozsah leteckého provozu.

### **Reklamní činnost (reklamní plochy v civilním areálu letiště)**

Umožnění reklamní činnosti v areálu letiště a v odbavovací budově zvyšuje příjmy správy letiště (provozovatele letiště).

### **Poskytování kanceláří (celním, bezpečnostním a pasovým orgánům)**

Při statutu veřejné mezinárodní letiště je nutná neustálá přítomnost těchto složek na letišti (podílejí se na odbavovacím procesu). Provozovatel letiště je povinen poskytnout těmto složkám, k umožnění jejich činnosti, odpovídající provozní a administrativní prostory.

### **Pronájem kanceláří a prodejních prostor**



Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

Z hlediska logistického (při patřičném objemu výkonových charakteristik) je výhodné, sídlí-li na letišti pobočky níže zmíněných institucí, z čehož plyne pro provozovatele letiště zisk z pronájmu, event z prodeje licencí. Jsou to letečtí dopravci, speditéři, cestovní kanceláře, autopůjčovny, prodejci různého zboží - duty free-shopy, novin, občerstvení, provozovatelé restauračních zařízení atd..

### **Provoz skladového hospodářství pro vlastní potřebu**

Tato potřeba vyplývá z činnosti a potřeb vlastní společnosti.

### **Prodej letenek**

Je jednou z činností, které mohou pomáhat dotovat vlastní provoz letiště přes to, že většina letenek se prodá mimo letiště.

### **Catering**

Poskytování cateringu leteckým dopravcům na palubu letadel je činností velice specifickou a náročnou na dodržení hygienických norem. Z tohoto důvodu se většinou zajišťuje dodavatelsky od firem majících na tuto činnost licenci.

### **Provoz směnárny, pošty**

Poskytování těchto služeb cestující veřejnosti musí být samozřejmostí i za cenu menší ziskovosti.

### **Provoz parkoviště**

Jedná se o nezbytnou a přitom pro provozovatele letiště i ziskovou činnost.

### **Úklid objektů**

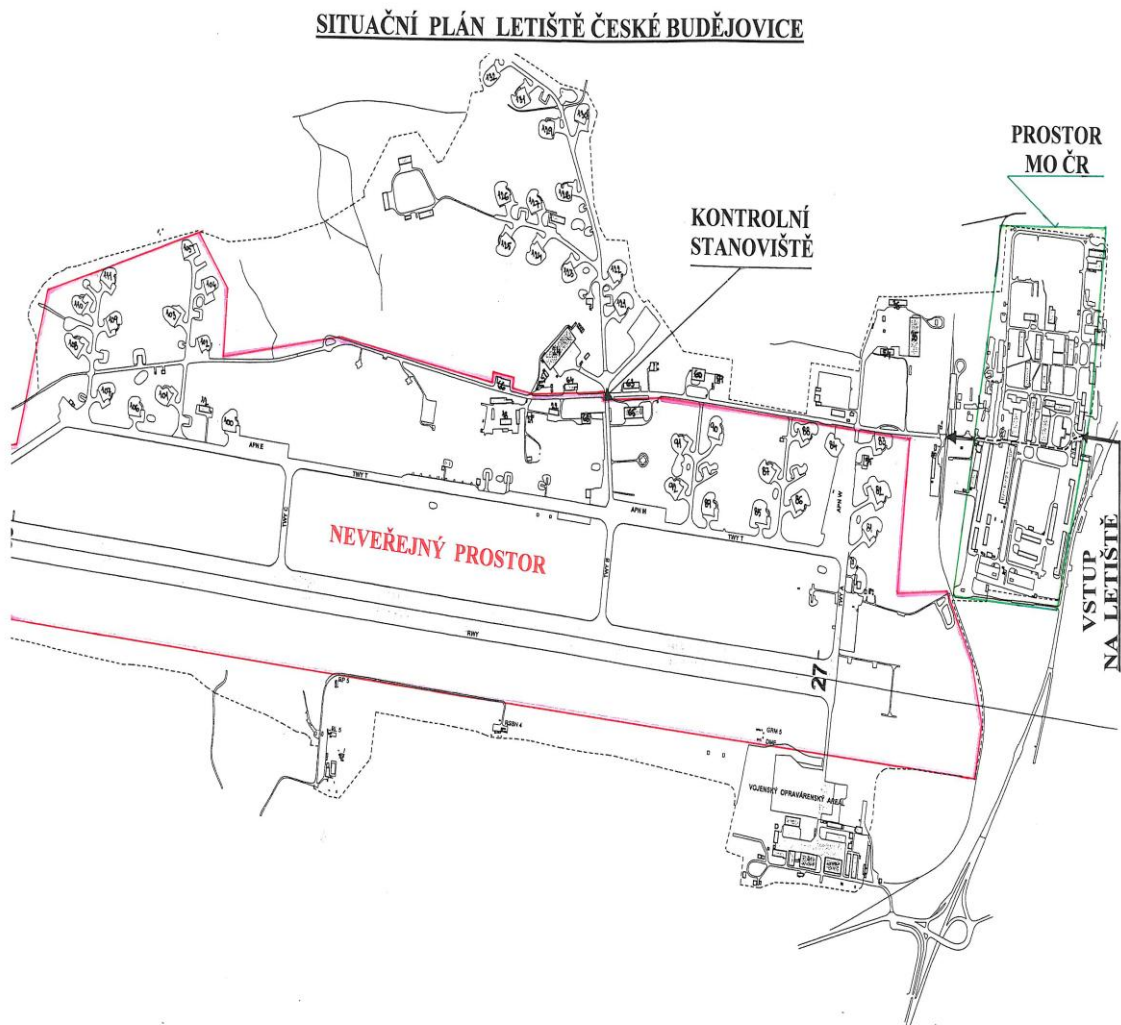
Úklid je obvykle zajišťován dodavatelsky firmou specializovanou na tuto činnost.

## **7.4 Rozvoj LKCS z bezpečnostního hlediska**

V současné době počítá do budoucna LKCS, dle tiskové mluvčí Mgr. Martiny Vodičkové, se 100 až 120 zaměstnanci. Není zatím také jasné, zda budou všichni držitelé IDC a jaká budou mít jednotlivá oprávnění.

Stávající vymezení neveřejného prostoru je zobrazeno na obr.17.

Kategorii **záchranné požární služby** (ZPS) pro letiště specifikuje předpis MDS L 14. Požadavky na kategorii ZPS vycházejí z předpokládané velikosti letadel (délka, šířka trupu), která budou moci letiště využívat. Vzhledem k provozním a kapacitním předpokladům musí ZPS včetně svého zázemí svým rozsahem odpovídat kategorii letiště 7. Letiště s kategorií ZPS 7 musí být vybaveno minimálně 2 záchrannými a požárními vozidly, minimálním počtem personálu 1 + 5 a minimálně zásobou hasiv viz tabulku 9 – 2 předpisu L 14.



Obr. 17 Stávající vymezení neveřejného prostoru na LKCS [37]

Do budoucna bude neveřejný prostor obestavěn plotem, o délce cca 9km a bude procházet terminálem. Vstup do neveřejného prostoru bude přes 8 bran, z nichž ústřední vrátnice bude zároveň bezpečnostním centrem letiště a je zobrazena na obr 21.



Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

Obr. 18 Pohled na nový terminál z neveřejné strany letiště (Airside)



Obr. 19 Pohled na terminál z veřejné strany (Landside)



Obr. 20 Pohled na provozní zázemí letiště, hasičskou základnu a TWR



Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

Obr. 21 Hlavní brána pro vstup do neveřejného prostoru letiště a TWR



Obr. 22 Pohled na letiště ve směru dráhy 09 (napravo od dráhy základna LZS)



Obr. 23 Základna LZS



Obr. 24 Funkční a prostorové využití letiště

**Občanská vybavenost**  
**Výroba a skladování**  
**Letecký provoz**  
**Technická infrastruktura**  
**Smíšená výroba**  
**Dopravní infrastruktura**  
**Ubytovací kapacity**

#### 7.4.1 Kapacita letiště

##### **Předpokládané rozdělení provozu na jednotlivé RWY :**

- RWY 27 75%
- RWY 09 25%

##### **Kapacity RWY 09/27 :**

- při provozu podle pravidel letů VFR (RWY 09 a RWY 27) : 40 pohybů/hod.
- při provozu podle pravidel letů IFR (RWY 27) : 16 pohybů/hod.

Výše uvedené hodnota 40 pohybů/hod platí pouze při provozu letounů velikostí odpovídajících kódovému písmenu A a B. Při současném provozu letounů velikostí odpovídajících kódovému písmenu A, B a C se kapacita sníží na cca 22 - 28 pohybů (v závislosti na procentuelním zastoupení letadel kódového písmene C na provozu).

##### **Kapacita APN :**

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

Kapacita APN je max. 2 otočná stání pro letouny velikostí odpovídajících kódovému písmenu C resp. max. 3 otočná stání pro letouny velikostí odpovídajících kódovému písmenu C (s omezením rozpětí křídel na 28 m).

### **Kapacita odbavovacích prostor pro cestující :**

Prostory pro odbavování cestujících v odbavovací budově jsou dimenzovány na :

- **hod. špička**
  - 240 cestujících (160 cestujících na odletu, 80 cestujících na příletu resp. obráceně)
- **hod. špička upravená pro jeden směr**
  - 160 cestujících (160 cestujících na příletu/odletu)

### **7.5 Porovnání možností provádění bezpečnostních kontrol**

Vzhledem k tomu, že letiště LKCS je ve fázi modernizace a rozšiřování, je nezbytnou součástí zavést na toto letiště možnost bezpečnostní kontroly veškerých osob vstupujících do neveřejného prostoru. Vzhledem k tomu, že tato část modernizace není ještě úplně zpracována, budu se zde snažit uvést možnosti letiště, jak k této problematice přistoupit.

Předpoklady, ze kterých budu při plánování vycházet jsou následující:

- vstup do neveřejného prostoru je zajištěn osmi branami, z toho 4 budou neustále využívány buď zaměstnanci nebo cestujícími:
  - o 1 vstup pro odletové cestující
  - o 1 vstup pro všeobecné letectví (dále jen GA)
  - o 2 vstupy pro zaměstnance letiště

Na těchto branách (vstupech) bude neustále někdo připraven provést bezpečnostní prohlídku.

- roční počet odbavených cestujících by měl být podle tiskové mluvčí letiště, po pěti letech od modernizace 300.000 cestujících.
- letiště v Brně, které odbaví ročně cca 500.000 cestujících má k dispozici 3 průchozí detektory kovů

#### 7.5.1 Varianta A

### **Bezpečnostní prohlídka cestujících**

Za předpokladu, že LKCS má v plánu odbavit ročně cca 300.000 cestujících by mělo stačit k bezpečnostní kontrole cestujících množství **2 průchozích detektorů kovů + 1 detektor na vstup pro GA.**

Cena jednoho detektoru Garrett Magnascanner PD 6500i se pohybuje okolo **200.000,- Kč x 3 = 600.000Kč [38]**

Dále je nutno každé ze 4 stanovišť vybavit **ručními detektory kovů**. Na každé stanoviště počítám se dvěma ručními detektory + 2 rezervní. Celkem tedy 10 kusů ručních detektorů.

Cena jednoho detektoru Garrett Super Scanner je cca **5000 Kč x 10 = 50.000,- Kč [39]**

### **Bezpečnostní prohlídka zavazadel**

Pro tuto prohlídku je nutno použít jednu z následujících metod:

- a) ruční prohlídka;
- b) vizuální kontrola;
- c) rentgen;
- d) systémy detekce výbušnin (EDS).

Vzhledem k tomu, že prohlídky uvedené v bodech a) a b) jsou časově náročné, je nejrozšířenější způsob kontroly rentgenem. Na každý průchozí detektor připadá jedno rentgenové zařízení.

Cena jednoho RTG zařízení Rapiscan 620XR je cca 1.500.000,- Kč [40]

3 x rentgen **3 x 1.500.000,- Kč = 4.500.000,- Kč** (2x odlet cestujících, 1x odlet GA)

K prohlídce zapsaných zavazadel je možno použít libovolnou metodu z následujících:

- a) ruční prohlídka;
- b) vizuální kontrola;
- c) rentgen
- d) systémy detekce výbušnin (EDS);
- e) psi cvičení k zjišťování výbušnin;
- f) zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD);
- g) simulační komora a
- h) zařízení pro detekci kovů.

Opět z důvodu časové i jiné náročnosti jednotlivých způsobů prohlídek, jsou dle mého názoru, nejrozšířenější metody c), d) a f). Metody a) a b) bývají používány jako doplňující v případě podezření.

Ke kontrole zapsaných zavazadel jsem v tomto případě zvolil jako primární kontrolu pomocí rentgenů. V případě podezření bude nebezpečné zavazadlo podrobeno prohlídce pomocí ETD či ruční prohlídce.

U ETD zařízení se jedná o GE VaporTracer2 v přepočtu za 500.000,- Kč [41]

Potřebná zařízení:

2 x rentgen **3.000.000,- Kč (1 x odlet, 1 x přilet)**

1 x ETD cca **500.000,- Kč**

Varianta A celkem: cca **8.650.000,- Kč**

#### 7.5.2 Varianta B

Kontrola cestujících zůstává stejná tzn. 3 průchozí detektory = **600.000,- Kč**

Množství ručních detektorů taktéž: **50.000,- Kč**

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

### **Bezpečnostní prohlídka zavazadel**

Pro finanční porovnání bezpečnostních zařízení jsem pro tuto variantu zvolil kontrolu příručních zavazadel pomocí systému EDS. Ceny jednotlivých zařízení se samozřejmě velmi liší a v porovnání s rentgenem mohou být až 10x dražší.

1 x EDS pro příruční zavazadla cca **10.000.000,- Kč**

2x rentgen (1x odlet cestující, 1x odlet GA) **3.000.000,- Kč**

Prohlídka **zapsaných zavazadel** bude prováděna primárně pomocí zařízení EDS, v případě podezření je možno provést ruční prohlídku či jsou k dispozici také cvičení psy.

Pro srovnání jsem použil zařízení CTX-2500 od firmy InVision Technologies za cenu cca 12.000.000Kč [42]

1x rentgen přilet: **1.500.000,- Kč**

1x EDS **12.000.000,- Kč**

pořízení cvičeného psa: cca **250-500.000,- Kč**

Varianta B celkem: **cca 26.150.000,- Kč**

**Shrnutí:** Z cenové kalkulace vyplývá, že při využití zařízení EDS může být konečná cena několikanásobně vyšší než při využití „obyčejného“ rentgenu pro kontrolu zavazadel. Na druhou stranu je, dle mého názoru, zařízení EDS schopné lépe rozpoznat výbušnou látku a tím omezit nebezpečí protiprávního činu na minimum. Je důležité si uvědomit, že zařízení lze všelijak kombinovat a tím pádem stanovit vhodný kompromis mezi cenou a požadovanou mírou ochrany. Při rozhodování se, jaké zařízení zvolit, je tedy nutné v první řadě vycházet z nařízení EU, dále zvážit finanční možnosti daného letiště, jeho kapacitu (příp. roční počet přepravených cestujících) a v neposlední řadě také míru rizika ohrožení protiprávními činy na tomto letišti.

## 8 Vymezení pojmů

Veškeré definice pojmů v této kapitole jsou přebrány z nařízení ES č. 300/2008. Pro účely této práce se rozumí:

- **civilním letectvím** jakákoli letecká činnost vykonávaná civilním letadlem, s výjimkou činností vykonávaných státním letadlem podle článku 3 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví;
- **ochranou letectví** kombinace opatření a lidských a hmotných zdrojů určených k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví;
- **provozovatelem** osoba, organizace či podnik provozující leteckou dopravu nebo nabízející provoz letecké dopravy;



- **leteckým dopravcem** podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licenci nebo rovnocenným dokladem;
- **leteckým dopravcem Společenství** letecký dopravce s platnou provozní licenci vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům;
- **subjektem** osoba, organizace nebo podnik jiný než provozovatel;
- **zakázanými předměty** zbraně, výbušniny či jiná nebezpečná zařízení, předměty nebo látky, které lze použít ke spáchání protiprávního činu, který ohrožuje bezpečnost civilního letectví;
- **detekční kontrolou** použití technických nebo jiných prostředků určených k zjištění nebo odhalení zakázaných předmětů;
- **bezpečnostní kontrolou** použití prostředků, kterými lze zabránit vnesení zakázaných předmětů;
- **kontrolou vstupu** použití prostředků, kterými lze zabránit vstupu neoprávněných osob či vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu nebo kterými lze zabránit obojímu;
- **neveřejným prostorem letiště** pohybová plocha letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, k nimž je vstup omezen;
- **veřejným prostorem letiště** ty části letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, které nejsou neveřejným prostorem letiště;
- **vyhrazeným bezpečnostním prostorem** část neveřejného prostoru letiště, kde jsou kromě omezení vstupu uplatňovány další normy ochrany letectví před protiprávními činy;
- **vymezeným prostorem** prostor oddělený kontrolou vstupu buď od vyhrazených bezpečnostních prostorů, nebo je-li sám vymezený prostor vyhrazeným bezpečnostním prostorem, od jiných vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště;
- **ověřením spolehlivosti** zaznamenané ověření totožnosti osoby, včetně případné dřívější trestné činnosti, jako součást posouzení osobní způsobilosti k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů;
- **transferovými cestujícími, zavazadly, nákladem nebo poštou** cestující, zavazadla, náklad nebo pošta odlétající jiným letadlem, než kterým přiletěli;
- **tranzitními cestujícími, zavazadly, nákladem nebo poštou** cestující, zavazadla, náklad nebo pošta odlétající tímž letadlem, kterým přiletěli;

- **potenciálně nebezpečným cestujícím** cestující, který je buď osobou deportovanou, osobou, již byl z důvodů přistěhovalecké politiky odepřen vstup do země, nebo osobou ve vazbě nebo ve výkonu trestu odnětí svobody;
- **kabinovým zavazadlem** zavazadlo určené k přepravě v kabině letadla;
- **zapsaným zavazadlem** zavazadlo určené k přepravě v nákladovém prostoru letadla;
- **doprovázeným zapsaným zavazadlem** zavazadlo přepravované v nákladovém prostoru letadla a odbavené pro let cestujícím, který cestuje stejným letem;
- **poštou leteckého dopravce** pošta, jejímž odesílatelem i adresátem je letecký dopravce;
- **materiály leteckého dopravce** buď materiály, jejichž odesílatelem i příjemcem je letecký dopravce, nebo materiály, které letecký dopravce používá;
- **poštou** zásilky s písemnostmi a jiné předměty jiné než pošta leteckého dopravce předávané poštovním úřadům a určené k dodání poštovním úřadům v souladu s předpisy Mezinárodní poštovní unie;
- **nákladem** jakákoli věc určená k přepravě v letadle jiná než zavazadla, pošta, pošta leteckého dopravce, materiály leteckého dopravce a palubní zásoby;
- **schváleným agentem** letecký dopravce, agent, zasílatel nebo jakýkoli podobný subjekt, který zajišťuje bezpečnostní kontroly týkající se nákladu nebo pošty;
- **známým odesílatelem** 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;
- **stálým odesílatelem** odesílatel, jenž odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy splňují společná bezpečnostní pravidla a normy dostatečné k tomu, aby mohl být tento náklad přepravován letadlem určeným pouze pro přepravu nákladu nebo pošta letadlem určeným pouze pro přepravu pošty;
- **bezpečnostní kontrolou letadla** 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;
- **bezpečnostní prohlídkou letadla** prohlídka vnitřních prostorů a přístupného povrchu letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu, jež ohrožují bezpečnost letadla;
- **členem bezpečnostního doprovodu** osoba, kterou zaměstnává stát k tomu, aby cestovala v letadle leteckého dopravce, kterému tento stát vydal licenci, za

účelem ochrany tohoto letadla a osob na jeho palubě před protiprávními činy, jež ohrožují bezpečnost letu;

- **protiprávními činy** činy nebo pokusy o činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a letecké dopravy, tj.
  - protiprávní zmocnění se letadla za letu,
  - protiprávní zmocnění se letadla na zemi,
  - 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,
  - 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

## Závěr

V první části práce jsem se snažil shrnout platnou legislativu EU a její právní systém. Důležité je si uvědomit rozdíl mezi nařízením, směrnicí, rozhodnutím a doporučením. V této práci jsem nejvíce vycházel z různých nařízení EU. Jednoduše řečeno nařízení je přímo platné pro všechny občany a subjekty, na které je nařízení vztaženo. Následky jeho nedodržení nenese tedy stát, ale každý jednotlivec (jednotlivý subjekt). Stát garantuje jeho dodržování. V současné době se bezprostředně na ochranu civilního letectví před protiprávními činy vztahují **nařízení ES č. 300/2008, č. 185/2010, č. 1254/2009 a č. 75/2010**. Samozřejmě, že jsou postupně upravovány a aktualizovány.

Pro druhou část práce, je nejdůležitější nařízení ES č. 1254/2009, které stanovuje podmínky za kterých se mohou jednotlivá letiště odchýlit od společných bezpečnostních norem. V našem případě se jedná o letiště České Budějovice, které se snaží Jihočeský kraj zmodernizovat a rozšířit. Hlavním cílem modernizace je dosažení role regionálního letiště a sloužit tak především k odbavování letadel, jejichž cestující nebo náklad má jako výchozí místo či místo určení lokalitu v daném regionu. Nezbytnou součástí tohoto procesu je instalace bezpečnostních zařízení a prvků, které jsou vyžadovány EU pro kontrolu cestujících, zavazadel a pošty. Řešení této problematiky i s finančním porovnáním je nastíněno v závěru práce. Jedná se především o to, jaká bezpečnostní zařízení použít s ohledem na roční počet přepravených cestujících, pořizovací cenu a místní riziko vzniku protiprávního činu. S ohledem na tyto faktory jsem v práci dospěl k tomu, že pro letiště takového charakteru, jakého bude českobudějovické po modernizaci, je nejlepším kompromisem použití průchozích detektorů kovů, případně ručních detektorů pro kontrolu cestujících. Ke kontrole příručních i zapsaných zavazadel se jeví jako nejvýhodnější použití **rentgenu**. Je možné využití **zařízení pro detekci výbušnin (EDS)**, ale jeho pořizovací cena může být až **10x vyšší** oproti rentgenu. V případě podezření je možno využít **cvičených psů** pro hledání výbušnin či provést ruční prohlídku zavazadla. EU povoluje jako další možnost prohlídky zavazadel ručně. Dle mého názoru volit tuto možnost prohlídky jako primární nemá žádný smysl, a to díky své náročnosti. Tuto prohlídku doporučuji pouze jako doplňkovou u podezřelých zavazadel.

Závěrem bych rád zmínil to, že každý provozovatel letiště má na výběr z širokého spektra bezpečnostních zařízení, tudíž může přizpůsobit zabezpečení letiště relativně přesně svým požadavkům. Myslím si, že v tomto směru je EU velmi benevolentní a nabízí provozovatelům letišť mnoho možností jak kontrolovat cestující a náklad. Na druhou stranu je v dnešní době hrozba protiprávních činů v letectví stále vysoká, proto je potřeba ji nepodcenit.

## Seznam použitých zdrojů

- [1] *CityLife* [online]. 2007 [cit. 2011-04-10]. A Hong Kong Travel Guide. Dostupné z WWW: <[http://www.citylifehk.com/citylife/eng/history\\_0409.jsp](http://www.citylifehk.com/citylife/eng/history_0409.jsp)>
- [2] *ICAO: ADREP Databáze*, Celosvětová databáze leteckých nehod letounů od roku 1950 do roku 2005, dostupná on – line na [www.icaoosu.openface.ca/search.ch2](http://www.icaoosu.openface.ca/search.ch2)
- [3] *Valka.cz* [online]. 2001 [cit. 2011-03-22]. Terorismus. Dostupné z WWW: <[http://www.valka.cz/clanek\\_327.html](http://www.valka.cz/clanek_327.html)>
- [6] ŠČUREK, Radomír . *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. 115 s. Studijní text. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava
- [7] ŠČUREK, Radomír . *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. 115 s. Studijní text. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava
- [8] ŠČUREK, Radomír . *Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti*. Ostrava, 2009. 115 s. Studijní text. Vysoká škola báňská – Technická universita Ostrava
- [9] *Survivor.cz* [online]. 2004 [cit. 2011-02-20]. Nukleární katastrofa. Dostupné z WWW: <<http://www.survivor.cz/nuklearni-katastrofa.html>>
- [10] *Juristic.cz* [online]. 2002 [cit. 2011-01-03]. Vývoj a současný stav mezinárodního humanitárního práva. Dostupné z WWW: <<http://mpv.juristic.cz/159310/clanek>>.
- [11] *Specialista.info* [online]. 2006 [cit. 2011-04-22]. Chemické zbraně: Klasifikace a historie. Dostupné z WWW: <<http://magazin.specialista.info/view.php?navezclanku=&cislocclanku=2006013101>>
- [12] *Ct24.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-04-22]. Smrt číhala v tokijském metru, tehdy zabíjel sarin. Dostupné z WWW: <<http://www.ct24.cz/svet/84338-smrt-cihala-v-tokijskem-metru-tehdy-zabijel-sarin/%5D/>>
- [13] *Wikipedie* [online]. 2011 [cit. 2011-03-16]. Schengenský prostor. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Schengensk%C3%BD\\_prostor](http://cs.wikipedia.org/wiki/Schengensk%C3%BD_prostor)>
- [14] *Mdcr.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-01-10]. Sbírka zákonů č. 410/2006. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl\\_410\\_2006\\_sb13206.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl_410_2006_sb13206.pdf)>
- [15] *Letecký předpis Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy: L17*. Praha: Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p., 2005
- [16] *Mdcr.cz* [online]. 2002 [cit. 2011-1-02]. Bezpečnostní program provozovatele letiště. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/81119F07-0C07-4832-8931-7BD3C7F13345/0/provozov\\_letiste\\_bp.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/81119F07-0C07-4832-8931-7BD3C7F13345/0/provozov_letiste_bp.pdf)>.

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

[17] *Mdcr.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-03-10]. Sbírka zákonů č. 410/2006. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl\\_410\\_2006\\_sb13206.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl_410_2006_sb13206.pdf)>

[18] *Mdcr.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-03-10]. Sbírka zákonů č. 410/2006. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl\\_410\\_2006\\_sb13206.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl_410_2006_sb13206.pdf)>

[19] *Mdcr.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-03-10]. Sbírka zákonů č. 410/2006. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl\\_410\\_2006\\_sb13206.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DB78B46D-BCCB-4456-B60B-AD37FCA7B20C/0/vyhl_410_2006_sb13206.pdf)>

[20] *Letecký předpis Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy: L17*. Praha: Letecká informační služba ŘLP ČR, s.p., 2005

[21] *Technet.cz* [online]. 2005 [cit. 2011-03-20]. Skenery na letišti vás klidně svléknou do naha. Dostupné z WWW: <[http://technet.idnes.cz/skenery-na-letisti-vas-klidne-svleknou-do-naha-f4h-/tec\\_reportaze.asp?c=A050914\\_150015\\_tec\\_checktech\\_psp](http://technet.idnes.cz/skenery-na-letisti-vas-klidne-svleknou-do-naha-f4h-/tec_reportaze.asp?c=A050914_150015_tec_checktech_psp)>

[22] *Mercotrade.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-02-22]. Ruční detektor kovu. Dostupné z WWW: <<http://www.mercotrade.cz/detektory-kovu/rucni-detektor-kovu/rucni-detektor-kovu-85/>>

[23] *ATF online* [online]. 2007 [cit. 2011-02-07]. Accelerant and Explosives Detection Canines. Dostupné z WWW: <<http://www.atf.gov/explosives/programs/explosives-detection-canines/>>

[24] *DPL.com* [online]. 2009 [cit. 2011-04-22]. Surveillance-Equipment. Dostupné z WWW: <<http://www.atf.gov/explosives/programs/explosives-detection-canines/>>

[25] *Itest.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-03-22]. Co si můžete vzít do kabiny letadla?. Dostupné z WWW: <<http://www.itest.cz/letectvi/kabina.htm>>

[26] *Itest.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-03-22]. Co si můžete vzít do kabiny letadla?. Dostupné z WWW: <<http://www.itest.cz/letectvi/kabina.htm>>

[27] *Mfcr.cz* : *Ruzyňští celníci zadrželi 17 tisíc tablet obsahujících pseudoephedrin* [online]. 2009 [cit. 2011-04-22]. TISKOVÁ ZPRÁVA CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY. Dostupné z WWW: <<http://old.cs.mfcr.cz/CmsGrc/Tiskove-centrum/Tiskove-zpravy/090402-Tablety-na-letisti-Ruzyne.htm>>]

[28] *Technet.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-11-22]. Jako byste byli nazi. Technika vidí úplně všude. Dostupné z WWW: <[http://technet.idnes.cz/jako-byste-byli-nazi-technika-vidi-uplne-vsude-f4v-/tec\\_technika.asp?c=A080623\\_183559\\_tec\\_technika\\_fur](http://technet.idnes.cz/jako-byste-byli-nazi-technika-vidi-uplne-vsude-f4v-/tec_technika.asp?c=A080623_183559_tec_technika_fur)>

[29] *L3 communications* [online]. 2011 [cit. 2011-03-12]. VDS 108 Freestanding Automated Explosives Detection. Dostupné z WWW: <[http://www.sds.l-3com.com/auto\\_explv\\_detect/vds108.htm](http://www.sds.l-3com.com/auto_explv_detect/vds108.htm)>

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

[30] *Mdcr.cz : 1254/2009* [online]. 2009 [cit. 2011-03-11]. Přehled nařízení a směrnic Evropských společenství. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa\\_CR\\_letecka/Prehled\\_narizeni\\_ES/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa_CR_letecka/Prehled_narizeni_ES/)>

[31] *Letectvi.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-22]. Kolik je v ČR letišť s mezinárodním statutem?. Dostupné z WWW: <<http://www.letectvi.cz/letectvi/Article67084.html>>

[32] *Letiště České Budějovice* [online]. 2011 [cit. 2011-04-21]. Technické informace. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-cb.cz/cz/page/12/technicke-info.html>>

[33] *AIP of the CR* [online]. [citováno 2011-02-05]  
Dostupné z: <[http://lis.rlp.cz/ais\\_data/www\\_main\\_control/frm\\_cz\\_aip.htm](http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm)>

[34], [35] *Letiště České Budějovice* [online]. 2009 [cit. 2011-04-28]. Statistika letiště. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-cb.cz/cz/page/33/statistika-letiste.html>>

[36] *Letiště České Budějovice* [online]. 2009 [cit. 2011-04-28]. Modernizace letiště. Dostupné z WWW: <[http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art\\_id=34&lang=>](http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art_id=34&lang=>)>

[37] *Letiště České Budějovice* [online]. 2009 [cit. 2011-05-06]. Bezpečnost. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-cb.cz/cz/page/35/bezpecnost.html>>.

[38] *Tegus.cz* [online]. 2008 [cit. 2011-05-25]. Průchozí security detektor kovů: Garrett Magnascanner PD 6500i. Dostupné z WWW: <<http://www.tegus.cz/pruchozi-security-detektor-kovu-garrett-magnascanner-pd-6500i.html>>.

[39] *Garrett.cz* [online]. 2008 [cit. 2011-05-23]. Garrett super scanner. Dostupné z WWW: <<http://www.garrett.cz/super-scanner/d-69288/>>.

[40] *Pcs.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-05-24]. Rentgenovo záření- Rapiscan. Dostupné z WWW: <<http://www.pcs.cz/rapiscan/produkty-a-sluzby/technologie/rentgenovo-zareni.ep/>>.

[41] *Tracedetectiontechnologies.com* [online]. 2011 [cit. 2011-05-24]. GE VaporTracer2. Dostupné z WWW: <<http://www.tracedetectiontechnologies.com/store/ge-vaportracer2-c-69>>.

[42] *Wnd.com* [online]. 2002 [cit. 2011-05-25]. FAA-certified machine tied to 3rd bomb scare in 9 days. Dostupné z WWW: <[http://www.wnd.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=26745](http://www.wnd.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=26745)>.

### Seznam použitých zkratk

ASDA	accelerate- stop distance available
CWY	clearway
CR	czech republic
ETD	explosive trace detection
EU	european union
GA	general aviation
GPU	ground power unit
HHMD	hand held metal detector
ICAO	international civil aviation organization
LDA	landing distance available
LKCS	airport České Budějovice
RWY	runway
SRA	security restricted area
SWY	stopway
TODA	take-off distance available
TORA	take-off run available
TWY	taxiway
VFR	visual flight rules
WTMD	walk trough metal detector



## Seznam příloh

- 1) Žádost o vydání letištního identifikačního průkazu na LKCS(IDC)
- 2) Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště
- 3) Obsah a struktura bezpečnostního programu leteckého dopravce
- 4) Obsah a struktura bezpečnostního programu poskytovatele letových provozních služeb
- 5) Obsah a struktura bezpečnostního programu poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti:
- 6) Společné specifikace národního programu řízení kvality

## Přílohy

### 1) Žádost o vydání letištního identifikačního průkazu (IDC)

#### ŽÁDOST O VYDÁNÍ LETIŠTNÍHO IDENTIFIKAČNÍHO PRŮKAZU (IDC)

pro vstup do prostoru Letiště České Budějovice

Jméno žadatele		Příjmení žadatele		Titul	
Firma IČO, DIČ					
Datum narození		Číslo OP/pas			
Adresa trvalého bydliště, PSČ					
Telefon		E-mail			
Rozsah vstupu *					
Datum zahájení prac.činnosti		Datum ukončení prac.činnosti			

Vyplňte prosím všechna šedá pole.

\* Vyplňte požadovaný rozsah vstupu: veřejný prostor, neveřejný prostor, SRA

#### Prohlášení žadatele:

Prohlašuji, že všechny mnou uvedené údaje jsou přesné, úplné a pravdivé. Souhlasím, aby provozovatel Jihočeské letiště České Budějovice a.s. zpracovával v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb. výše uvedené osobní údaje za účelem ověření spolehlivosti v rámci schválení vstupu do neveřejného nebo SRA prostoru Letiště České Budějovice. Dále souhlasím s uchováváním těchto údajů po dobu 3 let a s jejich poskytnutím věcně a místně příslušným složkám Policie ČR a Celní správy ČR. Beru na vědomí, že v případě nesouhlasu nebo odvolání souhlasu ke zpracování osobních údajů nemůže být vstup do neveřejného nebo SRA prostoru Letiště České Budějovice povolen.

Datum:

Podpis žadatele: .....

**VYPLNÍ PROVOZOVATEL LETIŠTĚ**

Číslo IDC		IDC vydán dne, razítko, podpis		
Rozsah vstupu		veřejný prostor	neveřejný prostor	SRA
Žadatel absolvoval bezpečnostní školení		integrované	specializované	aktualizační
		dne:	školitel:	
Důvod nevydání IDC		nedodání ověření spolehlivosti		
		neabsolvování bezpečnostního školení		
		jiné		

#### Prohlášení držitele identifikačního průkazu:

Potvrzuji převzetí identifikačního průkazu a beru tímto na vědomí povinnost nosit průkaz viditelným způsobem a povinnost podrobit se bezpečnostním kontrolám a to při vstupu, výstupu a po celou dobu pobytu v neveřejném a SRA prostoru Letiště České Budějovice. Ztrátu ihned oznámím provozovateli letiště. Prohlašuji, že jsem si vědom toho, že nemohu vydaný průkaz jakýmkoliv způsobem upravit, prodat, půjčit, darovat, poskytnout do zástavy nebo jinak zneužít. Současně se zavazuji průkaz odevzdat na výzvu

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

provozovatele letiště, Policie ČR, Celní správy. Jsem si vědom, že v případě porušení bezpečnostních pravidel letiště mi může být průkaz ke vstupu odebrán.

Datum:  Podpis držitele: .....

## **2) Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště:[16].**

### **I. Základní ustanovení:**

- a) přehled obsahu bezpečnostního programu,
- b) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, datum narození, místo podnikání a identifikační číslo fyzické osoby, která je podnikatelem, nebo obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, provozovatele letiště,
- c) právní předpisy, z nichž bezpečnostní program vychází,
- d) jména osob, které jsou členy statutárního orgánu provozovatele letiště, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- e) jména osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- f) bezpečnostní složky na letišti, jejich struktura a činnost,
- g) bezpečnostní výbor, jeho statut a směrnice pro jeho činnost.

### **II. Popis staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení na letišti, jejich vybavení a umístění:**

- a) stavby a prostory na letišti:
  1. veřejný prostor, neveřejný prostor a vyhrazený bezpečnostní prostor a jeho kritická část,
  2. prostory pro cestující, prostory pro odbavení a místa bezpečnostních kontrol,
  3. prostory pro odbavení a bezpečnostní kontrolu nákladu, simulační komory,
  4. prostory pro odbavení a bezpečnostní kontrolu pošty a kurýrních a expresních zásilek,
  5. skladovací prostory pro uložení nákladu, pošty a kurýrních a expresních zásilek, které nelze podrobit detekční kontrole a které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví,
  6. prostory a bezpečnostní zařízení poskytovatelů služeb při odbavovacím procesu na letišti,
  7. prostory a bezpečnostní zařízení poskytovatelů ostatních služeb,
  8. pohybové plochy letiště, odbavovací plochy, vzletové, přistávací a pojízďecí dráhy,
  9. parkovací a odloučená stání pro letadla,
  10. hlavní a záložní zdroje elektřiny,
  11. sklady paliva (letecké a automobilové pohonné hmoty, ostatní nebezpečné látky),
  12. telekomunikační centrum,
  13. centrum pro řešení mimořádných událostí,
  14. ostatní prostory významné z hlediska bezpečnosti;
- b) bezpečnostní zařízení na letišti:
  1. bezpečnostní zařízení pro kontrolu cestujících, zaměstnanců, zavazadel, nákladu a kurýrních a expresních zásilek,
  2. oplocení letiště, vstupy a vjezdy (uzamčené, střežené).

### **III. Bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly:**

- a) zajištění ochrany letiště:
  1. bezpečnostní opatření a postupy spojené se vstupem a vjezdem do staveb a prostorů

- letiště určených provozovatelem letiště,
  2. letištní identifikační průkaz a povolení k vjezdu vozidel a jejich vzory,
  3. ověření spolehlivosti zaměstnanců,
  4. bezpečnostní opatření a postupy pro zabezpečení terminálu, ostatních staveb a prostorů poskytnutých třetím osobám, pokud tyto prostory umožňují vstup do prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
  5. kontrola terminálu, odbavovacích a pohybových ploch včetně kontroly oplocení, vstupů a vjezdů,
  6. klíče, jejich kontrola a umístění,
  7. manipulace s podezřelými předměty nalezenými v prostorech letiště;
- b) zajištění ochrany letadel:
1. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel na odbavovací a pohybové ploše,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel v ostatních prostorech letiště,
  3. provádění bezpečnostních kontrol a prohlídek letadla;
- c) cestující a jejich kabinová zavazadla:
1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly cestujících a jejich kabinových zavazadel pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových cestujících a jejich kabinových zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
  3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,
  4. postupy pro odbavení cestujících mimo letiště,
  5. postupy k zamezení styku cestujících (odlétajících a přilétajících; všeobecného letectví a obchodní letecké dopravy; před bezpečnostní kontrolou a po bezpečnostní kontrole),
  6. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými u cestujících a v jejich kabinových zavazadlech,
  7. zásady pro určování zakázaných předmětů;
- d) zapsaná zavazadla:
1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly pro zapsaná zavazadla pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových zapsaných zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
  3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,
  4. postupy pro manipulaci se zapsanými zavazadly po bezpečnostní kontrole,
  5. postupy pro zajištění společné přepravy cestujícího a jeho zapsaného zavazadla ve stejném letadle,
  6. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu nedoprovázených zapsaných zavazadel,
  7. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými v zapsaných zavazadlech,
  8. zásady pro určování zakázaných předmětů;
- e) náklad, pošta, kurýrní a expresní zásilky, zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a jiné dodávky na palubu letadla:
1. bezpečnostní opatření a postupy pro náklad, poštu, kurýrní a expresní zásilky,

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a jiné dodávky na palubu letadla pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,

2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferového nákladu,

pošty a kurýrních a expresních zásilek se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky.

#### **IV. Opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu:**

- a) kontrola zavádění a plnění bezpečnostních opatření a postupů a kontrola jejich účinnosti,
- b) vyhodnocování účinnosti a aktualizace bezpečnostního programu.

#### **V. Bezpečnostní školení:**

- a) typy bezpečnostních školení,
- b) osnovy bezpečnostních školení,
- c) evidence osob, které absolvovaly bezpečnostní školení.

#### **VI. Pohotovostní plánování:**

- a) centrum pro řešení mimořádných událostí, jeho činnost a úkoly,
- b) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti letišti,
- c) pohotovostní plán pro případ hrozby bombovým útokem,
- d) pohotovostní plán pro případ únosu letadla,
- e) pohotovostní postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- f) bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou,
- g) způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

#### **VII. Přílohy:**

- a) organizační struktura provozovatele letiště,
- b) seznam podniků působících na letišti zajišťujících ostrahu majetku a osob,
- c) seznam leteckých dopravců provozujících dopravu na letišti,
- d) seznam subdodavatelů leteckých dopravců, kteří na letišti provozují dopravu,
- e) mapy letiště a jeho okolí s vyznačením jednotlivých staveb a bezpečnostních zařízení,
- f) plány veřejného, neveřejného a vyhrazeného bezpečnostního prostoru a jeho kritické části,
- g) plány terminálu,
- h) plány prostorů, které mohou znamenat zvýšenou hrozbu.

### 3) Obsah a struktura bezpečnostního programu leteckého dopravce: [17]

#### I. Základní ustanovení:

- a) přehled obsahu bezpečnostního programu,
- b) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, datum narození, místo podnikání a identifikační číslo fyzické osoby, která je podnikatelem, nebo obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, leteckého dopravce,
- c) právní předpisy, z nichž bezpečnostní program vychází,
- d) jména osob, které jsou členy statutárního orgánu leteckého dopravce, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- e) jména osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- f) orgány státní správy v oblasti civilního letectví.

#### II. Bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly:

- a) zajištění ochrany letiště:
  1. spolupráce a koordinace s provozovatelem letiště při vydávání letištních identifikačních průkazů a povolení k vjezdu vozidel do prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
  2. ověření spolehlivosti zaměstnanců;
- b) zajištění ochrany letadel:
  1. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel na odbavovací a pohybové ploše,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel v ostatních prostorech letiště,
  3. bezpečnostní opatření a postupy pro ochranu letadel za letu,
  4. provádění bezpečnostních kontrol a prohlídek letadla;
- c) cestující a jejich kabinová zavazadla:
  1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly cestujících a jejich kabinových zavazadel pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových cestujících a jejich kabinových zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
  3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,
  4. postupy pro odbavení cestujících mimo letiště,
  5. postupy k zamezení styku cestujících (odlétajících a přilétajících; všeobecného letectví a obchodní letecké dopravy; před bezpečnostní kontrolou a po bezpečnostní kontrole),
  6. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými u cestujících a v jejich kabinových zavazadlech,
  7. zásady pro určování zakázaných předmětů;
- d) zapsaná zavazadla:
  1. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontroly pro zapsaná zavazadla pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferových zapsaných zavazadel se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky,
  3. zvláštní postupy bezpečnostních kontrol,

4. postupy pro manipulaci se zapsanými zavazadly po bezpečnostní kontrole,
  5. postupy pro zajištění společné přepravy cestujícího a jeho zapsaného zavazadla ve stejném letadle,
  6. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu nedoprovázených zapsaných zavazadel,
  7. manipulace se zakázanými a nebezpečnými předměty nalezenými v zapsaných zavazadlech,
  8. zásady pro určování zakázaných předmětů;
- e) náklad, pošta a kurýrní a expresní zásilky:
1. bezpečnostní opatření a postupy pro náklad, poštu a kurýrní a expresní zásilky pro běžné lety i lety se zvýšenou hrozbou,
  2. postupy pro schválené agenty, bezpečnostní požadavky na schválené agenty,
  3. postupy pro provozovatele poštovních služeb a bezpečnostní požadavky pro přepravovanou poštu,
  4. bezpečnostní opatření a postupy pro letadla určená k přepravě nákladu,
  5. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu transferového nákladu, pošty a kurýrních a expresních zásilek se zaměřením na lety ze třetích států kromě členských států Evropské unie, Norského království, Švýcarské konfederace a Islandské republiky
- f) pošta a materiál leteckého dopravce, zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a úklidové služby:
1. obecné principy pro zajištění bezpečnosti,
  2. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu pošty a materiálu leteckého dopravce,
  3. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů,
  4. bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu úklidových služeb.

### **III. Opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu:**

- a) kontrola zavádění a plnění bezpečnostních opatření a postupů a kontrola jejich účinnosti,
- b) vyhodnocování účinnosti a aktualizace bezpečnostního programu.

### **IV. Bezpečnostní školení:**

- a) typy bezpečnostních školení,
- b) osnovy bezpečnostních školení,
- c) evidence osob, které absolvovaly bezpečnostní školení.

### **V. Pohotovostní plánování:**

- a) centrum pro řešení mimořádných událostí, spolupráce s centrem při řešení mimořádných událostí,
- b) pohotovostní plán pro případ únosu letadla,
- c) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti letadlu,
- d) pohotovostní plán pro případ bomby na palubě letadla,
- e) pohotovostní postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou



Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- f) postupy pro manipulaci s nalezeným podezřelým nebo zakázaným předmětem na palubě letadla,
- g) dodatečná bezpečnostní opatření a postupy pro případ zvýšené hrozby,
- h) bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou,
- i) způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

**VI. Přílohy:**

- a) organizační struktura leteckého dopravce,
- b) místní bezpečnostní opatření a postupy na jednotlivých letištích,
- c) zvláštní bezpečnostní opatření a postupy pro subdodavatele,
- d) kontrolní seznam postupů (checklist) pro provedení preventivní bezpečnostní prohlídky a bezpečnostní kontroly letadla,
- e) kontrolní seznam postupů (checklist) pro případ hlášení bomby na palubě letadla za letu a pro případ nalezení bomby nebo podezřelého předmětu na palubě letadla.

#### **4) Obsah a struktura bezpečnostního programu poskytovatele letových provozních služeb: [18].**

##### **I. Základní ustanovení:**

- a) obsah bezpečnostního programu,
- b) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, datum narození, místo podnikání a identifikační číslo fyzické osoby, která je podnikatelem, nebo obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, poskytovatele letových provozních služeb,
- c) právní předpisy, z nichž bezpečnostní program vychází,
- d) jména osob, které jsou členy statutárního orgánu poskytovatele letových provozních služeb, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- e) jména osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost.

##### **II. Popis staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení poskytovatele letových provozních služeb, jejich vybavení a umístění:**

- a) stavby a prostory poskytovatele letových provozních služeb:
  1. stavby a prostory na letišti a v jeho okolí,
  2. stavby a prostory mimo letiště a jeho okolí,
  3. stavby a prostory významné z hlediska ochrany civilního letectví před protiprávními činy,
  4. hlavní a záložní zdroje elektřiny;
- b) bezpečnostní zařízení poskytovatele letových provozních služeb:
  1. bezpečnostní zařízení na letišti,
  2. bezpečnostní zařízení mimo letiště,
  3. oplocení objektů a bezpečnostních zařízení, vstupy a vjezdy (uzamčené, střežené),
  4. zařízení sloužící k zajištění letového provozu.

##### **III. Bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly:**

- a) zajištění ochrany staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení poskytovatele letových provozních služeb:
  1. bezpečnostní opatření a postupy spojené se vstupem a vjezdem do jednotlivých staveb a prostorů, bezpečnostní kontroly vnášených předmětů a postupy pro mimořádné bezpečnostní situace,
  2. spolupráce a koordinace s provozovatelem letiště při vydávání letištních identifikačních průkazů a povolení k vjezdu vozidel do prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
  3. ověření spolehlivosti zaměstnanců,
  4. klíče, jejich kontrola a umístění,
  5. zvláštní bezpečnostní opatření a postupy na některých pracovištích.

##### **IV. Opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu:**

- a) kontrola zavádění a plnění bezpečnostních opatření a postupů a kontrola jejich účinnosti,
- b) vyhodnocování účinnosti a aktualizace bezpečnostního programu,

**V. Bezpečnostní školení:**

- a) typy bezpečnostních školení,
- b) osnovy bezpečnostních školení,
- c) evidence osob, které absolvovaly bezpečnostní školení,

**VI. Pohotovostní plánování:**

- a) centrum pro řešení mimořádných událostí, spolupráce s centrem při řešení mimořádných událostí,
- b) pohotovostní plán pro případ hrozby bombovým útokem,
- c) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti stavbám a bezpečnostním zařízením poskytovatele letových provozních služeb,
- d) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti zařízení sloužícím k zajištění letového provozu,
- e) pohotovostní plán pro případ únosu letadla,
- f) pohotovostní postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- g) způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví.

**VII. Přílohy:**

- a) organizační struktura poskytovatele letových provozních služeb,
- b) mapa letiště a jeho okolí s vyznačením vlastních staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení,
- c) mapy potřebné pro řízení letadel za mimořádných bezpečnostních situací a při konkrétní hrozbě.

## **5) Obsah a struktura bezpečnostního programu poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti: [19]**

### **I. Základní ustanovení:**

- a) přehled obsahu bezpečnostního programu,
- b) obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, datum narození, místo podnikání a identifikační číslo fyzické osoby, která je podnikatelem, nebo obchodní firma nebo název, sídlo a identifikační číslo právnické osoby, poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti,
- c) právní předpisy, z nichž bezpečnostní program vychází,
- d) jména osob, které jsou členy statutárního orgánu poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost,
- e) jména osob odpovědných za řízení v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, jejich telefonní čísla, faxová čísla, adresy elektronické pošty a dosažitelnost.

### **II. Popis staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti, jejich vybavení a umístění:**

- a) stavby a prostory poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti:
  1. stavby a prostory na letišti a v jeho okolí,
  2. stavby a prostory mimo letiště a jeho okolí,
  3. stavby a prostory významné z hlediska bezpečnosti,
  4. hlavní a záložní zdroje elektřiny;
- b) bezpečnostní zařízení poskytovatele letových provozních služeb:
  1. bezpečnostní zařízení na letišti,
  2. bezpečnostní zařízení mimo letiště,
  3. oplocení objektů a bezpečnostních zařízení, vstupy a vjezdy (uzamčené, střežené).

### **III. Bezpečnostní opatření a postupy a bezpečnostní kontroly:**

- a) zajištění ochrany staveb, prostorů a bezpečnostních zařízení poskytovatele služeb při odbavovacím procesu:
  1. bezpečnostní opatření a postupy spojené se vstupem a vjezdem do jednotlivých staveb a prostor, bezpečnostní kontroly vnášených předmětů a postupy pro mimořádné bezpečnostní situace,
  2. spolupráce a koordinace s provozovatelem letiště při vydávání letištních identifikačních průkazů a povolení k vjezdu vozidel do prostorů letiště určených provozovatelem letiště,
  3. ověření spolehlivosti zaměstnanců,
  4. klíče, jejich kontrola a umístění,
  5. zvláštní bezpečnostní opatření a postupy na některých pracovištích;
- b) bezpečnostní opatření a postupy na pracovištích:
  1. bezpečnostní opatření a postupy na pracovištích,
  2. bezpečnostní opatření a postupy při odbavení cestujících a jejich zavazadel,
  3. bezpečnostní opatření a postupy při odbavení cestujících vyžadujících zvláštní přístup,
  4. bezpečnostní opatření a postupy při odbavení mimo letiště,
  5. postupy pro ochranu zapsaných zavazadel po bezpečnostní kontrole,
  6. postupy pro odbavení střelných zbraní a jiných nebezpečných nebo zakázaných

- předmětů;
- c) bezpečnostní opatření a postupy při odbavení letadla:
    - 1. postupy pro zajištění společné přepravy cestujícího a jeho zapsaného zavazadla ve stejném letadle,
    - 2. postupy pro ochranu zapsaných zavazadel při přepravě k letadlu a při nakládce do letadla,
    - 3. postupy pro manipulaci se zapsanými zavazadly transferových cestujících,
    - 4. postupy pro manipulaci s nedoprovázenými zapsanými zavazadly;
  - d) bezpečnostní opatření a postupy pro bezpečnostní kontrolu zásilek:
    - 1. postupy při ověřování dodavatelů,
    - 2. ověřování úplnosti obsahu a neporušitelnosti zásilek,
    - 3. postupy při bezpečnostní kontrole zboží za účelem zjištění, zda neobsahuje zakázané nebo nebezpečné předměty,
    - 4. postupy pro zajištění ochrany zásilek po převzetí od dodavatele;
  - e) bezpečnostní opatření a postupy při skladování a výrobě:
    - 1. bezpečnostní opatření a postupy ve skladech,
    - 2. bezpečnostní opatření a postupy při výrobě potravin a nápojů dodávaných na palubu letadla,
    - 3. vedení evidence zásob a výrobků a předávání informací mezi pracovišti;
  - f) bezpečnostní opatření a postupy pro dopravu:
    - 1. postupy pro bezpečnostní kontrolu obsahu vozíků a kontejnerů,
    - 2. bezpečnostní opatření a postupy při nakládce do vozidel,
    - 3. postupy pro bezpečnostní kontrolu, zamykání a pečetění vozidel,
    - 4. bezpečnostní opatření a postupy během dopravy,
    - 5. postupy při současné dopravě do více letadel.

#### **IV. Opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu:**

- a) kontrola zavádění a plnění bezpečnostních opatření a postupů a kontrola jejich účinnosti,
- b) vyhodnocování účinnosti a aktualizace bezpečnostního programu.

#### **V. Bezpečnostní školení:**

- a) typy bezpečnostních školení,
- b) osnovy bezpečnostních školení,
- c) evidence osob, které absolvovaly bezpečnostní školení.

#### **VI. Pohotovostní plánování:**

- a) centrum pro řešení mimořádných událostí, spolupráce s centrem při řešení mimořádných událostí,
- b) pohotovostní plán pro případ hrozby bombovým útokem na letišti,
- c) pohotovostní plán pro případ sabotáže proti stavbám a bezpečnostním zařízením poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti,
- d) pohotovostní postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou,
- e) způsob hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví,

#### **VII. Přílohy:**

- a) organizační struktura poskytovatele služeb při odbavovacím procesu na letišti,
- b) doplňkové postupy pro jednotlivé letecké dopravce,

## **6) Společné specifikace národního programu řízení kvality** přebrány z nařízení ES č.18/2010.

### 1. VYMEZENÍ POJMŮ

1.1 Pro účely této přílohy se použijí tyto definice:

- 1) „ročním objemem přepravy“ se rozumí celkový počet přilétajících, odlétajících nebo tranzitních cestujících (započítaných jednou);
- 2) „příslušným orgánem“ se rozumí vnitrostátní orgán určený členským státem podle článku 9, odpovídající za koordinaci a kontrolu provádění jeho národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy;
- 3) „auditorem“ se rozumí jakákoli osoba provádějící jménem příslušného orgánu činnosti v rámci vnitrostátní kontroly dodržování předpisů;
- 4) „certifikací“ se rozumí formální hodnocení a potvrzení ze strany příslušného orgánu nebo jeho jménem, že určitá osoba má nezbytnou způsobilost k výkonu funkce auditora na přijatelné úrovni určené příslušným orgánem;
- 5) „činnostmi v rámci kontroly dodržování předpisů“ se rozumí jakýkoli postup nebo proces užívaný pro posouzení provádění tohoto nařízení a národního bezpečnostního programu ochrany letectví před protiprávními činy;
- 6) „nedostatkem“ se rozumí nedodržení některého z požadavků na ochranu letectví před protiprávními činy;
- 7) „inspekci“ se rozumí přezkum provádění bezpečnostních opatření a postupů, jehož cílem je určit, zda jsou prováděny efektivně a v požadovaném standardu, a zjistit jakékoli nedostatky;
- 8) „pohovorem“ se rozumí kontrola provedená auditorem ústně s cílem zjistit, zda jsou prováděna specifická bezpečnostní opatření nebo postupy;
- 9) „pozorováním“ se rozumí auditorova vizuální kontrola provádění bezpečnostních opatření nebo postupů;
- 10) „reprezentativním vzorkem“ se rozumí výběr z možných variant kontroly, jehož velikost a rozsah jsou postačující jako základ pro obecné závěry ohledně standardů provádění;
- 11) „bezpečnostním auditem“ se rozumí důkladný přezkum bezpečnostních opatření a postupů s cílem určit, zda jsou soustavně a plně prováděny;
- 12) „testem“ se rozumí zkouška opatření v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, při níž příslušný orgán předstírá úmysl spáchat protiprávní čin, aby ověřil efektivnost provádění stávajících bezpečnostních opatření;
- 13) „ověřením“ se rozumí činnost prováděná auditorem s cílem určit, zda je specifické bezpečnostní opatření skutečně používáno;
- 14) „slabým místem“ se rozumí jakékoli nedostatky v prováděných opatřeních a postupech, jichž by mohlo být využito ke spáchání protiprávního činu.

### 2. PRAVOMOCI PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

2.1 Členské státy udělí příslušnému orgánu nezbytné pravomoci ke kontrole a vynucování veškerých požadavků tohoto nařízení a jeho prováděcích předpisů, včetně pravomoci ukládat sankce v souladu s článkem 21.

2.2 Příslušný orgán provádí činnosti v rámci kontroly dodržování předpisů a má pravomoci nezbytné k tomu, aby mohl požadovat nápravu jakéhokoli zjištěného nedostatku ve stanovených lhůtách.

2.3 Ve vztahu k činnostem pro nápravu nedostatků a donucovacím opatřením se zavede odstupňovaný a přiměřený přístup. Tento přístup spočívá v krocích přijímaných postupně až do dosažení nápravy, včetně:

- a) rad a doporučení;
- b) formální výstrahy;
- c) oznámení o vynucování předpisů;
- d) správních sankcí a soudního řízení.

Příslušný orgán může jeden nebo více těchto kroků vynechat, zejména pokud je nedostatek závažný nebo se opakuje.

### 3. CÍLE A OBSAH NÁRODNÍHO PROGRAMU ŘÍZENÍ KVALITY

3.1 Cílem národního programu řízení kvality je ověřit, že opatření v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy jsou efektivně a řádně prováděna, a určit úroveň dodržování ustanovení tohoto nařízení a národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy prostřednictvím činností v rámci kontroly dodržování předpisů.

Národní program řízení kvality zahrnuje tyto prvky:

- a) organizační strukturu, odpovědnost a zdroje;
- b) popisy pracovní náplně a kvalifikace požadované pro auditory;
- c) činnosti v rámci kontroly dodržování předpisů včetně rozsahu bezpečnostních auditů, inspekcí a testů a po skutečném nebo potenciálním porušení bezpečnosti také vyšetřování, četnost bezpečnostních auditů a inspekcí a rovněž klasifikaci dodržování předpisů;
- d) průzkumy v případě potřeby přehodnocení bezpečnostních potřeb;
- e) činnosti pro nápravu nedostatků, včetně informací o podávání zpráv o nedostatcích, návazných opatřeních a nápravě, s cílem zajistit dodržování požadavků na ochranu letectví před protiprávními činy;
- f) donucovací opatření a případné sankce, jak je uvedeno v bodech 2.1 a 2.3 této přílohy;
- g) podávání zpráv o provedených činnostech v rámci kontroly dodržování předpisů, případně včetně výměny informací o míře dodržování předpisů mezi vnitrostátními subjekty;

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

h) kontrola opatření pro vnitřní kontrolu kvality letišť, provozovatelů a subjektů; i) proces zaznamenávající a analyzující výsledky národního programu řízení kvality za účelem identifikace trendů a řízení vývoje budoucích politik.

#### 4. KONTROLA DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

4.1 Veškerá letiště, provozovatelé a ostatní subjekty odpovědné za ochranu letectví před protiprávními činy se pravidelně kontrolují pro zajištění rychlého odhalení nedostatků a jejich nápravy.

4.2 Kontrola se provádí v souladu s národním programem řízení kvality, přičemž se zohlední úroveň rizika, druh a povaha provozních činností, obvyklé podmínky provádění, výsledky vnitřní kontroly kvality letišť, provozovatelů a subjektů a jiné faktory a posudky, které mají vliv na četnost kontroly.

4.3 Předmětem kontroly je provádění a efektivita opatření pro vnitřní kontrolu kvality letišť, provozovatelů a ostatních subjektů.

4.4 Kontrolu každého jednotlivého letiště tvoří vhodná kombinace činností v rámci kontroly dodržování předpisů a podává tak souhrnný přehled o provádění bezpečnostních opatření v dané oblasti.

4.5 Řízení, stanovení priorit a organizování programu řízení kvality se uskutečňuje nezávisle na provozním provádění opatření přijatých v rámci národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

4.6 Mezi činnosti v rámci kontroly dodržování předpisů patří bezpečnostní audity, inspekce a testy.

#### 5. METODIKA

5.1 Metodika provádění kontrolních činností se řídí standardizovaným přístupem, jenž zahrnuje stanovení úkolů, plánování, přípravu, činnost na místě, klasifikaci zjištění, vypracování zprávy a nápravný proces.

5.2 Činnosti v rámci kontroly dodržování předpisů vycházejí ze systematického shromažďování informací prostřednictvím pozorování, pohovorů, přezkumu dokumentů a ověřování.

5.3 Činnosti v rámci kontroly dodržování předpisů zahrnují ohlášené i neohlášené činnosti.

#### 5. BEZPEČNOSTNÍ AUDITY

6.1 Bezpečnostní audit zahrnuje:

a) veškerá bezpečnostní opatření na letišti nebo



Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- b) veškerá bezpečnostní opatření provedená jednotlivým letištěm, letištním terminálem, provozovatelem nebo subjektem nebo
- c) konkrétní část národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

6.2 Metodika provádění bezpečnostního auditu zohledňuje tyto prvky:

- a) ohlášení bezpečnostního auditu a případně předání dotazníku předcházejícího auditu;
- b) přípravnou fázi včetně přezkumu vyplněného dotazníku předcházejícího auditu a jiné příslušné dokumentace;
- c) úvodní informační setkání se zástupci letiště, provozovatelů nebo subjektů před zahájením kontrolní činnosti na místě;
- d) činnost na místě;
- e) vyhodnocení a podávání zpráv;
- f) v případě zjištěných nedostatků nápravný proces a související kontrola tohoto procesu.

6.3 S cílem potvrdit, že jsou prováděna bezpečnostní opatření, vychází výkon bezpečnostního auditu ze systematického shromažďování informací jednou nebo několika z níže uvedených technik:

- a) přezkum dokumentů;
- b) pozorování;
- c) pohovory;
- d) ověřování.

6.4. Letiště s ročním objemem přepravy přesahujícím 10 milionů cestujících se podrobí bezpečnostnímu auditu zahrnujícímu veškeré normy ochrany letectví před protiprávními činy nejméně jednou za čtyři roky. Předmětem přezkumu je reprezentativní vzorek informací.

## 7. INSPEKCE

7.1 Inspekce zahrnuje nejméně jednu skupinu přímo propojených bezpečnostních opatření přílohy I tohoto nařízení a odpovídající prováděcí předpisy, kontrolované v rámci jedné činnosti nebo v přiměřené lhůtě, obvykle nepřekračující tři měsíce. Předmětem přezkumu je reprezentativní vzorek informací.

7.2 Skupina přímo propojených bezpečnostních opatření je skupina dvou nebo více požadavků uvedených v příloze I tohoto nařízení a odpovídajících prováděcích předpisů, jež se natolik vzájemně ovlivňují, že dosažení cíle nelze adekvátně posoudit, pokud nejsou zohledněny společně. Mezi tyto skupiny patří také skupiny uvedené v dodatku I této přílohy.

7.3 Inspekce se neohlašují. Pokud se příslušný orgán domnívá, že to není proveditelné, lze inspekce ohlásit. Metodika provádění inspekce zohledňuje tyto prvky:

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

- a) přípravnou fází;
- b) činnost na místě;
- c) vyhodnocení v závislosti na četnosti a výsledcích kontrolních činností;
- d) podávání zpráv / provádění záznamů;
- e) nápravný proces a jeho kontrola.

7.4 S cílem potvrdit, že jsou bezpečnostní opatření efektivní, vychází výkon inspekce ze systematického shromažďování informací jednou nebo několika z níže uvedených technik:

- a) přezkum dokumentů;
- b) pozorování;
- c) pohovory;
- d) ověřování.

7.5 Na letištích s ročním objemem přepravy přesahujícím 2 miliony cestujících se inspekce všech skupin přímo propojených bezpečnostních opatření uvedených v kapitolách 1 až 6 přílohy I tohoto nařízení provádějí nejméně jednou za 12 měsíců, pokud nebyl v uvedené době na letišti proveden audit. Četnost inspekce veškerých bezpečnostních opatření uvedených v kapitolách 7 až 12 přílohy I určí příslušný orgán na základě posouzení rizika.

7.6 Pokud členský stát nemá žádné letiště s ročním objemem přepravy přesahujícím 2 miliony cestujících, uplatní se požadavky bodu 7.5 na letiště na území tohoto členského státu, které má nejvyšší roční objem přepravy.

## 8. TESTY

8.1 Provádějí se testy s cílem přezkoumat efektivnost provádění nejméně těchto bezpečnostních opatření:

- a) kontroly přístupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů;
- b) ochrany letadel;
- c) detekční kontroly cestujících a kabinových zavazadel;
- d) detekční kontroly pracovníků a vnášených předmětů;
- e) ochrany zapsaných zavazadel;
- f) detekční kontroly nákladu nebo pošty;
- g) ochrany nákladu a pošty.

8.2 Z testu se vypracuje protokol včetně metodiky, zohledňující právní, bezpečnostní a provozní požadavky. Metodika se zabývá těmito prvky:

- a) přípravnou fází;
- b) činností na místě;
- c) vyhodnocením v závislosti na četnosti a výsledcích kontrolních činností;
- d) podáváním zpráv / prováděním záznamů;

Požadavky EU na ochranu letectví před protiprávními činy a jejich aplikovatelnost na regionální letiště

e) nápravným procesem a jeho kontrolou.

## 9. PRŮZKUMY

9.1 Provádějí se průzkumy, kdykoli příslušný orgán rozpozná potřebu přehodnotit operace s cílem zjistit jakákoli slabá místa a zabývat se jimi. V případě zjištění slabého místa příslušný orgán požaduje provedení ochranných opatření odpovídajících riziku.