

Metodika pro tvorbu bezpečnostních programů mezinárodních letišť

VG20132015130

Obsah

VG20132015130.....	1
0. Úvod	5
1. K čemu slouží	6
2. Definice pojmů	7
3. Legislativa	10
4. Popis struktury a tvorby BP	13
4.1. Struktura a obsah BP provozovatele letiště	13
4.2. Proces tvorby bezpečnostního programu provozovatele letiště	15
4.3. Důležitá pravidla pro tvorbu BP	15
5. Vyčlenění prostorů	16
5.1. Logické dělení	16
5.1.1. Veřejná část	16
5.1.2. Neveřejná část	16
5.2. Vyčlenění prostorů	16
5.2.1. Veřejný prostor.....	16
5.2.2. Neveřejný prostor.....	16
5.2.3. Neveřejný prostor se zvláštním režimovým opatřením	16
5.2.4. SRA.....	17
5.2.5. Kritická SRA.....	17
6. Akteři	18
6.1. Cestující	18
6.2. Zaměstnanci	18
6.3. Návštěvy	18
6.4. Speciální typy zaměstnanců	18
6.5. PČR a CP.....	18
6.6. IZS v případě zásahu	18
6.7. Zaměstnanci externích subjektů	18
6.8. Dodavatelé	18
7. Případy užití letiště	19
8. Zabezpečení letiště.....	20
8.1. Definice míst pro zabezpečení	20
8.2. Prvky zabezpečení	20
8.2.1. Popis prvků v bezpečnostním systému	21

8.2.2.	Zálohování prvků	25
8.3.	Technické zabezpečení	26
8.3.1.	Přechody	26
8.3.2.	Prostory	27
8.4.	Procesní zabezpečení	27
8.4.1.	Standardy	27
8.4.2.	Zpřísněné standardy pro situace se zvýšenou hrozbou	28
8.5.	Příklad využití prvků zabezpečení pro odbavení cestujících	28
9.	Proces pro zabezpečení - 3D matice zabezpečení	31
10.	Pohotovostní plánování na „security“ události	37
10.1.	Popis jednotlivých typových událostí	38
10.1.1.	Bombová hrozba (v letadle)	38
10.1.2.	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	38
10.1.3.	Sabotáž	38
10.1.4.	Únos letadla	38
10.1.5.	Průnik	38
10.1.6.	Aktivní střelec	38
10.2.	Základní činnosti typové události	38
10.3.	Základní předpokládané činnosti pro jednotlivé typové události	39
10.3.1.	Malé letiště	39
10.3.2.	Střední letiště	39
10.3.3.	Velké letiště	40
11.	Analýzy rizik	47
11.1.	Identifikace hrozeb	47
11.1.1.	Brainstorming	47
11.1.2.	Checklisty	47
11.1.3.	Bezpečnostní kontrola (audit)	47
11.1.4.	Failure mode and effects analysis (FMEA)	47
11.1.5.	Fault Tree Analysis (FTA)	48
11.2.	Ohodnocení rizik	48
11.3.	Určení vhodného způsobu k eliminaci nebo kontrole hrozeb	48
12.	Přílohy	49
	Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů týkajících se bezpečnostního programu	50

Číslo 1 - Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	50
Číslo 2 - Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ..	51
Číslo 4 - Vyhláška č. 410/2006 Sb., Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy	51
Číslo 10 - Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NPŘK)	51
Číslo 11 - Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce	52
Číslo 12 - Předpis č. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů	56
Číslo 13 - Předpis č. 101/2000 Sb., Zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů	57

0. Úvod

Letecká doprava je vzhledem ke své zranitelnosti a publicitě významným prvkem civilizace, na který je útočeno z jakéhokoli důvodu. Zvyšující bezpečnost letecké dopravy (security – ochrana před protiprávními činy) je jedním ze základních stavebních kamenů umožňujících kontinuální zlepšování letecké dopravy. Pro správné zajištění ochrany před protiprávními činy slouží v letectví bezpečnostní programy.

Bezpečnostní program letiště je jedním z hlavních dokumentů, které jsou nezbytné pro možnost provozování letiště. Jeho účelem nastavit zabezpečení letiště tak, aby bylo ochráněno před protiprávními činy. Bezpečnostní program letiště nastavuje a popisuje pravidla využití technických prostředků a procesů pro zajištění nejvyšší možné ochrany letiště a leteckého provozu před protiprávními činy a jejich kontinuální udržitelnost.

Pro definici bezpečnostního programu lze využít definici Národního bezpečnostního programu, a to:

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

1. K čemu slouží

K pomoci se sestavením bezpečnostního programu letiště (BP) dopomáhá Národní Bezpečnostní Program (NBP), jehož části jsou přímo konkrétně aplikovatelné. Pro vyhodnocení správnosti a vhodnosti sestavení BP a uvědomění si vazeb, struktur a požadavků slouží tato metodika. Dává také návod jak postupovat při sestavování optimálního Bezpečnostního programu letiště a je podpůrným dokumentem pro osobu sestavující bezpečnostní program. Tím tato metodika přispěje ke zvýšení ochrany letectví před protiprávními činy.

Vzhledem k účelu BP (zajištění bezpečnosti před protiprávními činy) je tato metodika směřována primárně na zajištění bezpečnosti a neřeší administrativní části BP.

2. Definice pojmů

Audit – postup nebo metoda užívaná pro kontrolu dodržování předpisů, prováděné na vnitrostátní úrovni. Zahrnuje bezpečnostní audity, inspekce, průzkumy, testy a vyšetřování.

Bomba – výbušné zařízení.

Bezpečnostní kontrola – soubor bezpečnostních opatření a postupů, prostřednictvím nichž lze zabránit přenesení zakázaných předmětů do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště a na palubu letadla.

Bezpečnostní opatření – soubor opatření a lidských a materiálních prostředků, které lze ve vzájemné kombinaci použít za účelem ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Bezpečnostní prohlídka letadla – Prohlídka vnitřních prostorů a přístupného povrchu letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu, jež ohrožují bezpečnost letadla.

Celní prostory – vyznačená místa letišť a jiné prostory určené celními orgány po dohodě s vlastníky nebo oprávněnými uživateli těchto prostorů.

Civilní letectví – letecké činnosti provozované civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely.

Citlivá část letiště – zařízení na letišti nebo zařízení s přímou vazbou na letiště, jehož poškození nebo zničení vážně omezí provoz na letišti.

Detekční kontrola – uplatnění technických nebo jiných prostředků určených k zajištění nebo odhalení zakázaných předmětů. Detekční kontrola je součástí bezpečnostní kontroly a provádí se jako fyzická kontrola osob, fyzická kontrola věcí a kontrola technickými prostředky.

Doprovázené zapsané zavazadlo – zavazadlo přepravované v nákladovém prostoru letadla a odbavené pro let cestujícím, který cestuje stejným letem.

Hrozba – situace nebo věc, která má potenciál ublížit (osobě nebo majetku).

Kabinové zavazadlo – zavazadlo určené k přepravě v kabině letadla.

Kontrola vstupu – použití prostředků, kterými lze zabránit vstupu neoprávněných osob či vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu nebo kterými lze zabránit obojímu.

Kritické části vyhrazených bezpečnostních prostorů:

- a) jakákoli část letiště, do níž mají přístup odletoví cestující včetně jejich kabinových zavazadel poté, co se podrobili detekční kontrole;
- b) jakákoli část letiště, jíž mohou procházet, či v níž mohou být uschována zapsaná zavazadla odletových cestujících poté, co byla podrobena detekční kontrole, pokud tato zavazadla nebyla zabezpečena, a to po dobu, po kterou:
 - se v této části nacházejí odletoví cestující včetně jejich kabinových zavazadel poté, co se podrobili detekční kontrole;
 - touto částí procházejí či zde jsou uchovávána zapsaná zavazadla odletových cestujících poté, co byla podrobena detekční kontrole, pokud tato zavazadla nejsou zabezpečena.

Letadlo, autobus, zavazadlový vozík či jiné dopravní prostředky a pohyblivé pásy se pro tento účel považují za součást letiště.

Let s konkrétní hrozbou: let, u kterého se na základě vyhodnocení bezpečnostních rizik jeví zvýšené nebezpečí spáchání protiprávního činu.

Letadlo - zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo jiný náklad, je schopné bezpečného vzletu a přistání a je alespoň částečně řiditelné.

Letecký provoz – jakýkoliv provoz letadel.

Letištní provoz – veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště (letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští).

Letištní výbor pro bezpečnost (Letištní bezpečnostní výbor) – Letištní výbor pro bezpečnost zřizuje provozovatel letiště jako svůj zvláštní orgán. Jeho základním posláním je zajistit koordinaci činností jednotlivých fyzických a právnických osob a jejich zaměstnanců, zajišťujících na letišti ochranu před protiprávními činy, při zavádění jednotlivých bezpečnostních opatření a postupů.

Letiště - vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní dodávky – všechny předměty, které mají být prodány, použity nebo zpřístupněny za jakýmkoliv účelem nebo pro jakoukoliv činnost ve vyhrazených bezpečnostních prostorech letišť.

Letový provoz – všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

Mimořádná bezpečnostní situace – situace spojená s protiprávním činem, při které je bezprostředně ohrožena bezpečnost leteckého provozu, život, zdraví a majetek, která vyžaduje uplatnění zvláštních bezpečnostních opatření.

Mimořádná událost – škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných prací a činností, vedoucích k odstranění nebo zmenšení škodlivých následků.

Náklad – jakákoliv věc určená k přepravě v letadle jiná než zavazadla, pošta, pošta leteckého dopravce, materiály leteckého dopravce a palubní zásoby.

Nedoprovázené zapsané zavazadlo – zavazadlo přijaté k přepravě v nákladovém prostoru letadla, které patří cestujícímu, který zavazadlo odbavil a který není v letadle.

Neidentifikovaná zavazadla – zavazadla na letišti, která nejsou vyzvednuta nebo identifikována cestujícím, bez ohledu na to, zda jsou opatřena visačkou.

Neveřejný prostor letiště (Airside): pohybová plocha letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, k nimž je vstup omezen.

Osobní prohlídka – Je prováděna v rámci bezpečnostní kontroly pouze z důvodů uvedených v zákonech ČR a může jít provádět pouze Policie ČR nebo jiná osoba k tomu zmocněná dle zákona.

Osobní prohlídka zahrnuje i prohlídku svlečených částí oděvu, obnažených částí lidského těla, tělních dutin a případně i kontrolu pomocí speciálních detekčních zařízení.

Protiprávní čin – trestný čin, přestupek nebo jiný správní delikt, který může závažným způsobem ohrozit nebo narušit bezpečnost civilního letectví.

Provozovatel – osoba, organizace či podnik provozující leteckou dopravu nebo nabízející provoz letecké dopravy.

Ruční prohlídka – způsob provádění detekční kontroly, který zahrnuje ruční prohlídku osob a ruční prohlídku věcí.

Subjekt – osoba, organizace nebo podnik jiný než provozovatel

Systém detekce výbušnin – systém nebo kombinace různých technických prostředků se schopností odhalit a pomocí poplachového signálu označit výbušný materiál v zavazadle bez ohledu na materiál, ze kterého je zavazadlo vyrobeno.

Terminál – hlavní budova nebo skupina budov, kde probíhá odbavování obchodních cestujících a nákladu a nástup a nakládání do letadla.

Veřejný prostor letiště (Landside): ty části letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, které nejsou neveřejným prostorem letiště.

Všeobecné letectví – jakákoliv pravidelná nebo nepravidelná letecká činnost, která není nabízená nebo dostupná veřejnosti.

Vyhrazený bezpečnostní prostor (SRA) – část neveřejného prostoru letiště, kde jsou kromě omezení vstupu uplatňovány další normy ochrany letectví před protiprávními činy.

Vymezený prostor – prostor oddělený kontrolou vstupu buď od vyhrazených bezpečnostních prostorů, nebo je-li sám vymezený prostor vyhrazeným bezpečnostním prostorem, od jiných vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště.

Zabezpečená zavazadla – zapsaná zavazadla odletových cestujících podrobená detekční kontrole, která jsou fyzicky zabezpečena tak, aby do nich nebylo možno vložit jakékoliv předměty.

Zakázaný předmět – předmět, který lze použít ke spáchání protiprávního činu a který nebyl řádně přihlášen a nebylo s ním zacházeno v souladu s použitelnými zákony a předpisy.

Zapsané zavazadlo – zavazadlo určené k přepravě v nákladovém prostoru letadla.

3. Legislativa

Povinnost mít vypracován bezpečnostní program letiště je zakotvena v legislativě. Pro vytvoření bezpečnostního programu je však potřebné znát více, než že existuje takováto povinnost.

V tabulce 3-1 jsou obsaženy všechny relevantní zákony, předpisy a doporučení, kterými je vhodné se při tvorbě bezpečnostního programu řídit.

Tabulka 3-1 Legislativa pro tvorbu BP

<u>Číslo</u>	<u>Název</u>	<u>Charakteristika</u>
1	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	Základní zákon regulující civilní letectví v ČR. Část Osmá přímo pojednává o ochraně civilního letectví před protiprávními činy.
2	Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	Tato vyhláška určuje podobu Letištní příručky, která v části "VIII. Textové části letištní příručky dle následujících bodů" musí obsahovat bod 4.2 Přístup na pohybovou plochu letiště.
3	Předpis L-17 Bezpečnost, Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy	Udává provozovatelům letišť povinnost vypracovat, zavést a aktualizovat Letištní bezpečnostní program, který vyhoví požadavkům NBP. Obsahuje velmi obecné požadavky na preventivní bezpečnostní opatření (Hlava 4) a činnosti při protiprávních činech (Hlava 5).
4	Vyhláška č. 410/2006 Sb., Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy	Tato vyhláška upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu letiště.
5	Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví před protiprávními činy	Stanovuje společná pravidla k zabezpečení ochrany civilního letectví před protiprávními činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví. V Článku 12 udává povinnost vypracovat, uplatňovat a zachovávat bezpečnostní program letiště.
6	Nařízení komise (EU) č. 185/2010 , kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti	Velice důležitý dokument, obsahuje již celkem podrobné požadavky a vymezení (definice). Rozpracovány společné základní normy z ES č. 300/2008.
7	Nařízení komise (ES) č. 272/2009 , kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti	Stanovuje obecná opatření doplňující společné základní normy stanovené v příloze nařízení (ES) č. 300/2008. Například udává povolené metody detekční kontroly.
8	Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NBP)	Určuje činnosti a odpovědnosti provozovatele letiště z hlediska bezpečnosti civilního letectví ČR. Podobný s nařízením komise (EU) č. 185/2010.
9	Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky (NPBV)	Slouží k zajištění vhodného způsobu přijímání a školení pracovníků všech právnických i fyzických osob pracujících v civilním letectví, aby byli schopni provádět a plnit preventivní bezpečnostní opatření stanovená v NBP.

10	Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NPŘK)	Pojednává o vnitřním systému kontroly kvality, za jehož zřízení jsou provozovatelé letišť odpovědní a musí být zapracován do bezpečnostního programu.
11	Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce	Ačkoliv neobsahuje přímou zmínku o BPL, byl do tohoto výčtu zařazen z důvodu, že při zpracovávání BPL je nutné se také řídit legislativou, která řeší pracovní dobu, apod.
12	Předpis č. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů	Specifický "Zákoník práce" pro příslušníky bezpečnostních sborů.
13	Předpis č. 101/2000 Sb., Zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů	Neobsahuje přímo zmínku o bezpečnostním programu letišť, ale při jeho návrhu a realizaci je nutné brát ochranu osobních údajů v potaz.
14	Doporučení Evropské konference pro civilní letectví ECAC Doc No. 30, Part II - Security	Tento dokument je téměř shodný s nařízením komise (EU) č. 185/2010.

Podrobnější informace, jako jsou části legislativy z tabulky spolu s komentáři, jsou obsaženy v Příloze č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů týkajících se bezpečnostního programu.

Jak již bylo zmíněno, nejdůležitějším dokumentem pro tvorbu bezpečnostního programu provozovatele letiště je národní bezpečnostní program. Z důvodu, že na něj bude i v dalších kapitolách odkazováno jsou zde ukázány nejdůležitější části NBP.

Tabulka 3-2 Nejdůležitější části NBP

<u>NBP</u>	
Část	Název
Část II.	Cíl a hlavní zásady NBP
Část VI.	Rozpis činností a odpovědností – Provozovatel letiště
Část VII.	Bezpečnostní program letiště
Část VIII.	Letištní výbor pro bezpečnost
Část IX.	Bezpečnostní opatření a postupy
Část XI.	Informace o ohrožení bezpečnosti civilního letectví, vyhodnocení hrozeb a šetření protiprávních činů
Část XII.	Mimořádná opatření a postupy v situacích s konkrétní hrozbou
Část XIII.	Mimořádné bezpečnostní situace za letu
Příloha č. 2 k NBP	Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště

Příloha č. 9 k NBP	Směrnice pro činnost Letištních výborů pro bezpečnost
Příloha č. 10 k NBP	Zásady pro tvorbu bezpečnostní části letištních pohotovostních plánů
Příloha č. 11 k NBP	Příklady dalších bezpečnostních opatření přijímaných nad rámec NBP v případech konkrétní hrozby
Příloha č. 14 k NBP	Zásady pro určování zakázaných předmětů
Příloha č. 15 k NBP	Zásady pro pořízování a údržbu technických prostředků a bezpečnostních zařízení
Příloha č. 16 k NBP	Požadavky na ruční prohlídku
Příloha č. 17 k NBP	Požadavky na detekční kontrolu nákladu a pošty
Příloha č. 18 k NBP	Určování vysoce rizikového nákladu nebo pošty
Příloha č. 35 k NBP	Požadavky na výkonnost zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD)
Příloha č. 36 k NBP	Osoby jiné než cestující – Seznam zakázaných předmětů
Příloha č. 37 k NBP	Požadavky na schopnosti psa cvičeného k zjišťování výbušnin
Příloha č. 41 k NBP	Pes cvičený k zjišťování výbušnin nasazený při zjišťování výbušnin na místě – standardy pro metodiku nasazení
Příloha č. 42 k NBP	Pes cvičený k zjišťování výbušnin nasazený při detekci vzorku zápachu z kontrolovaného předmětu – standardy pro metodiku nasazení

4. Popis struktury a tvorby BP

BP je dokument, který slouží pro nastavení zabezpečení letiště a je tak nutné, aby obsahoval kompletní informace o letišti a jeho zabezpečení, dle kterých lze bezpečnost zajistit.

4.1. Struktura a obsah BP provozovatele letiště

V letectví je pravidlem, že nejvyšší dokumenty mají jasně danou strukturu, resp. obsah, které je nutné dodržovat. Pro bezpečnostní program provozovatele letiště je závazná osnova daná Národním bezpečnostním programem v příloze č. 2 k NBP. Vzhledem k pevně dané struktuře je nezbytné ji přesně dodržovat s možností použití slovního spojení „není aplikováno na letišti“, či „nevyužívá se“ pro případy, kde je daná kapitola pro letiště nevyužitelná.

Pro zlepšení přehlednosti a návaznosti této metodiky je Osnova a struktura z Přílohy č. 2 k NBP ukázána zde:

„Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště

I. Základní ustanovení

1. Specifikace dle obchodního rejstříku
2. Odpovědnost
3. Seznam právních a jiných předpisů
4. Letištní bezpečnostní výbor
5. Vnitřní komunikace, sdělování a media

II. Popis letiště

1. Vlastnosti a vybavení
2. Uspořádání letiště
3. Provoz letiště

III. Bezpečnostní opatření na letišti

1. Přehled
2. Bezpečnost ve veřejném prostoru
3. Postupy pro vytyčené prostory
 - (a) Systém letištních identifikačních průkazů a vjezdových povolení
 - (b) Postupy pro doprovody
 - (c) Klíčový systém, zámky a visací zámky
 - (d) Zásady pro určování a manipulaci se zakázanými předměty
 - (e) Výjimky a přísnější opatření
4. Ochrana perimetru a kontrola vstupu a vjezdu do neveřejného prostoru letiště
 - (a) Vytyčení neveřejného prostoru letiště
 - (b) Ochrana perimetru, hlídky
 - (c) Kontrola vstupu do prostoru
5. Vyhrazený bezpečnostní prostor
 - (a) Vytyčení vyhrazeného bezpečnostního prostoru
 - (b) Kontrola vstupu do prostoru
 - (c) Odpovědnost za zachování integrity prostoru
6. Kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru
 - (a) Vytyčení kritické části vyhrazeného bezpečnostního prostoru
 - (b) Kontrola vstupu do prostoru
 - (c) Odpovědnost za zachování integrity prostoru
7. Vymezený prostor
 - (a) Vytyčení vymezeného prostoru
 - (b) Bezpečnostní postupy a opatření
 - (c) Vzájemné oddělení a ochrana od ostatních prostor letiště
8. Bezpečnostní a detekční kontrola osob a jimi vnášených věcí
 - (a) Právní moc a odpovědnost
 - (b) Postupy pro detekční kontrolu osob jiných než cestujících a předmětů jimi vnášených
 - (c) Postupy pro detekční kontrolu cestujících a předmětů jimi vnášených

- (d) Oddělení cestujících po detekční kontrole od nezkontrolovaných cestujících
 - (e) Technické specifikace bezpečnostního vybavení
- 9. Bezpečnostní a detekční kontrola zapsaných zavazadel
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Postupy pro detekční kontrolu zapsaných zavazadel
 - (c) Ochrana zapsaných zavazadel a dozor nad prostorem pro kontrolu zapsaných zavazadel
 - (d) Postupy pro spojení zapsaného zavazadla s cestujícím
 - (e) Postupy pro detekční kontrolu nedoprovázených zavazadel
 - (f) Postupy pro neidentifikovatelné zapsané zavazadlo
 - (g) Technické specifikace bezpečnostního vybavení
- 10. Bezpečnostní a detekční kontrola vozidel
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Bezpečnostní a detekční kontroly
- 11. Bezpečnostní pracovníci
 - (a) Organizační struktura bezpečnostních pracovníků
 - (b) Systém služeb a rotace bezpečnostních pracovníků
- 12. Letištní dodávky
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Bezpečnostní a detekční kontroly
 - (c) Známí dodavatelé letištních dodávek
- 13. Náklad a pošta
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Bezpečnostní a detekční kontroly
 - (c) Ochrana a přístup k nákladu a poště
- 14. Palubní zásoby
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Bezpečnostní a detekční kontroly
 - (c) Ochrana a přístup k palubním zásobám
- 15. Ochrana letadel
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Bezpečnostní prohlídky
- IV. Nábor a odborná příprava pracovníků
 - 1. Výcvik
 - (a) Pravomoc a odpovědnost
 - (b) Specifické postupy
 - 2. Ověření spolehlivosti a kontrola osob před nástupem do zaměstnání
- V. Vnitřní kontrola kvality
 - 1. Pravomoc a odpovědnost
 - 2. Přehled opatření
- VI. Pohotovostní plánování
 - 1. Organizační struktura a postupy pro řešení mimořádných událostí
 - 2. Pohotovostní plány pro různé mimořádné události
 - 3. Bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou
 - 4. Postupy pro hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví
- VII. Přílohy
 - 1. Organizační struktura provozovatele letiště
 - 2. Mapa letiště s vyznačením prostor, stanovišť detekčních kontrol, vstupů a vjezdů
 - 3. Plán terminálu a jiných podobných staveb s vyznačením prostor, stanovišť detekčních kontrol, vstupů a vjezdů
 - 4. Vzory vstupních oprávnění, formuláře vnitřní kontroly kvality, případně jiné vzory a formuláře
 - 5. Seznam leteckých dopravců provozujících dopravu na letišti
 - 6. Seznam známých dodavatelů letištních dodávek
 - 7. Seznam schválených a známých dodavatelů palubních zásob
 - 8. Seznam objektů, které lze využít ke vstupu do SRA/kritické SRA v působnosti vlastníka nebo nájemce.“ (zdroj: NBP)

Tento obsah je však nutný naplnit relevantními informacemi tak, aby byl použitelný pro provoz letiště.

4.2.Proces tvorby bezpečnostního programu provozovatele letiště

Proces tvorby bezpečnostního programu letiště je dán základními kroky:

- 1) Sběr informací o vytvoření zabezpečení letiště
 - a. Zjistit majetkové vztahy na letišti (i věcná břemena, možnosti užívání)
 - b. Zónovat letiště
 - c. Definovat typy prostorů
 - d. Definovat typy uživatelů
 - e. Určit případy užití letiště
 - f. Vyhodnotit nezbytné zabezpečení
- 2) Pohotovostní plánování proti protiprávním činům
- 3) Sběr informací o dalších náležitostech BP
- 4) Vypracování BP

V této metodice se primárně zaměřujeme na body 1) a 2).

4.3.Důležitá pravidla pro tvorbu BP

- 1) Letiště je jeden systém. Jeho zabezpečení souvisí s kompletní identifikací všech vstupů do procesu zabezpečení. (Vstupy jsou v tomto případě myšleny vstupy systému systémové analýzy a ne fyzické otvory)
- 2) S externími subjekty je nutné vše řešit smluvně, čímž se přenesou část odpovědnosti za bezpečnost na ně.

5. Vyčlenění prostorů

Prostory letiště slouží pro různorodé účely. Aby bylo možné stanovit systém, na kterém má letiště fungovat, a tedy dokázat letiště zabezpečit, je nutné tyto prostory rozdělit.

5.1. Logické dělení

Základní dělení prostorů letiště je na veřejný a neveřejný prostor, který se liší povolením/limitováním vstupu osob.

5.1.1. Veřejná část

Veřejná část (Landside) je provozovatelem letiště určená veřejná část letiště, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti.

Zahrnuje příletové a odletové haly, check-in přepážky, místa s informačními tabulemi s časy odletů/příletů, venkovní prostory před terminály, parkoviště, apod.

5.1.2. Neveřejná část

Neveřejná část (Airside) je provozovatelem letiště určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován.

Z pohledu zaměstnance jde o jakýkoli prostor, do kterého je vstup na letištní identifikační průkaz, ale není prováděna bezpečnostní kontrola.

Zahrnuje např. vzletové a přistávací dráhy, stání letadel, systém pojezdových drah, hangáry údržby, neveřejné plochy letiště, části terminálů nepřístupné veřejnosti nebo přístupné až po kontrole (pas, palubní vstupenka).

5.2. Vyčlenění prostorů

Je světově ustanoveno, že prostory na letišti se dělí dle přístupu na veřejný prostor, neveřejný prostor, SRA a kritickou část SRA, kde SRA je podmnožinou neveřejného prostoru a kritická část SRA je podmnožinou SRA.

5.2.1. Veřejný prostor

Veřejný prostor odpovídá veřejné části a je tedy provozovatelem letiště určená část letiště, která není neveřejnou částí a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti.

5.2.2. Neveřejný prostor

Neveřejný prostor odpovídá neveřejné části letiště a je tedy část letiště sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován.

Z pohledu zaměstnance jde o jakýkoli prostor, do kterého je vstup na letištní identifikační průkaz, ale není prováděna bezpečnostní kontrola. Je primárně používán jako korporátní zabezpečení, či v mezi prostoru mezi celní a bezpečnostní kontrolou při odletu.

5.2.3. Neveřejný prostor se zvláštním režimovým opatřením

V některých případech se může stát, že je pro určitou část neveřejného prostoru letiště aplikováno režimové opatření. Typicky se to stává pro určité části terminálů, kde i do neveřejného prostoru je např. zboží dodáváno a kontrolováno jako by bylo dodáváno do SRA.

5.2.4. SRA

Vyhrazený bezpečnostní prostor je podmnožinou neveřejného prostoru. Jedná se o tu část letiště, kam je vstup omezen dalšími normami ochrany letectví před protiprávními činy, jako je detekční kontrola. Je primárně používán pro ochranu civilního letectví.

5.2.5. Kritická SRA

Kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru je podmnožinou vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Dle definice zahrnuje prostory mezi bezpečnostní kontrolou a letadlem.

6. Aktéři

Aktéři na letišti jsou fyzické osoby, které interagují se systémem zabezpečení letiště. Možné aktéry je nutné přesně a konkrétně identifikovat, aby bylo následně vytvářené zabezpečení dostatečné.

6.1.Cestující

Cestující jsou jednou z hlavních kategorií aktérů na letišti. Jsou nejrůznorodější kategorií, jelikož se neustále mění osoby.

Lze je dělit na příletové a odletové a pro každou část je možné definovat přesnou liniovou návaznost jejich cesty skrz letiště. Mají tak omezený pohyb jen ve vymezených částech pro ně určených.

6.2.Zaměstnanci

Zaměstnanci jsou kategorií, která nevykazuje vysokou míru změn, jsou to dlouhodobě identifikované osoby, které se na letišti periodicky objevují. Mohou mít omezený pohyb, který je většinou dán místem výkonu jejich zaměstnání.

6.3.Návštěvy

Návštěvy jsou speciálním typem aktérů letiště. Objevují se na letišti vždy na krátký časový úsek, mohou mít i nemusejí mít omezený pohyb, avšak nikdy se nemohou pohybovat volně, vždy mají s sebou doprovod.

6.4.Speciální typy zaměstnanců

Mezi speciální typy zaměstnanců patří osoby, které jsou prověřené na základě jejich firemních ID. Většinou se proto jedná o zaměstnance dozorových orgánů.

6.5.PČR a CP

Policie České republiky a Celní policie jsou aktéři působící v systému letiště, kteří mají výjimky z bezpečnostních pravidel.

6.6.IZS v případě zásahu

Aktéři označení IZS v případě zásahu jsou všechny externí složky zásahových služeb, které bývají na letiště povolány v případě událostí, které není možné zvládnout vlastními silami a prostředky provozovatele letiště.

V případě zásahu mají tyto složky výjimky z bezpečnostních pravidel.

6.7.Zaměstnanci externích subjektů

Zaměstnanci externích subjektů jsou kategorie, která oproti „zaměstnancům“ může vykazovat vysokou míru změn. Jedná se o zaměstnance subjektů, které na se na letišti zpravidla objevují nepravidelně a po různě dlouhou dobu (např. zaměstnanci stavebních firem).

6.8.Dodavatelé

Dodavatelé jsou lidé, kteří zásobují poskytovatele doplňkových služeb potřebnými věcmi.

7. Případy užití letiště

Tabulka 7-1 Matice případů užití letiště

	Veřejný prostor	Neveřejný prostor	Neveřejný prostor s režimovým opatřením	Vyhrazený bezpečnostní prostor	Kritická část vyhrazeného bezpečnostního prostoru
Cestující	Odbavení, Komerční zóny, Odchod z letiště	Průchod do kritické části SRA	Komerční zóny, Průchod do kritické části SRA	Přilet	Odletové čekárny, Čekání na odlet
Návštěva	Cokoliv	Návštěva za zaměstnancem	Návštěva za zaměstnancem	Návštěva za zaměstnancem	Návštěva za zaměstnancem
Zaměstnanec	Výkon zaměstnání	Výkon zaměstnání, Doprovod	Výkon zaměstnání, Doprovod	Výkon zaměstnání, Doprovod	Výkon zaměstnání, Doprovod
Speciální typy zaměstnanců	Kontrola provozu	Kontrola provozu	Kontrola provozu	Kontrola provozu	Kontrola provozu
PČR a CP	Kontrola bezpečnosti	Kontrola bezpečnosti	Kontrola bezpečnosti	Kontrola bezpečnosti, Bezpečnostní prohlídka letadla	Kontrola bezpečnosti
IZS v případě zásahu	Zásah	Zásah	Zásah	Zásah	Zásah
Zaměstnanci externích subjektů	Výkon zaměstnání	Výkon zaměstnání	Výkon zaměstnání	Výkon zaměstnání	Výkon zaměstnání
Dodavatelé	Dodání zboží	Dodání zboží	Dodávky	Dodávky	Dodávky

8. Zabezpečení letiště

8.1. Definice míst pro zabezpečení

Na zabezpečení letiště je možné pohlížet z různých směrů. Nejdůležitější je však definovat místa, kde by bylo vhodné aplikovat bezpečnostní prvky a procesní zajištění. Z pohledu aplikace bezpečnostních prvků lze uvažovat o ochraně plošné a bodové, která by byla aplikována v prostorech, resp. na přechodech mezi prostory.

Slovem prostory je myšleno rozdělení prostorů popsanych v kapitole 5.2.

Slovem přechody jsou myšlena místa, kde je umožněn vstup/vjezd z jednoho prostoru do jiného.

Procesní zajištění je v tomto případě uvažováno pod slovem standardy, resp. zpřísněné standardy. Standardy jsou tedy pravidla aplikovaná při zabezpečení, resp. při využití bezpečnostních prvků. Jako zpřísněné standardy jsou označena pravidla, aplikována při vědomí zvýšené hrozby.

8.2. Prvky zabezpečení

Pro celé zabezpečení jednotlivých zón/prostorů letiště je nutné využít všech dostupných možností tak, abychom dosáhli co nejvyšší úrovně bezpečnosti, avšak zároveň je nutné určit správný poměr cena/výkon jednotlivých prvků. V případě snahy o dokonalé zabezpečení bude jeho pořízení a provozování finančně neúnosné.

Prvky bezpečnostního systému lze dělit na:

- a) Aktivní
 - a. Bezpečnostní prvky
 - b. Ostatní prvky
- b) Pasivní

Mezi aktivní bezpečnostní prvky lze uvažovat veškeré prvky aktivně interagující s aktéry takové, jejichž primárním účelem je zajišťovat bezpečnost.

Mezi ostatní aktivní prvky bezpečnostního systému lze zařadit jakékoliv prvky aktivně interagující s aktéry, jejichž primárním účelem není zajišťovat bezpečnost letecké dopravy.

Mezi pasivní prvky bezpečnostního systému lze zařadit vše, co se na letišti nachází a lze využít pro bezpečnostní funkci.

Mezi jednotlivé prvky patří:

- a) Aktivní
 - a. Bezpečnostní prvky
 - i. Kamerový systém
 - ii. Bezpečnostní pracovníci
 - iii. Pasová kontrola s pracovníkem
 - iv. Pasová kontrola automatická
 - v. Rámové detektory kovů
 - vi. Rentgenový skener příručních zavazadel
 - vii. Ruční skener kovů

- viii. Osobní prohlídka
- ix. Skenery kapalin
- x. Další moderní bezpečnostní zařízení pro odhalení nebezpečných předmětů
- xi. Bezpečnostní skenery a detektory zapsaných zavazadel
- xii. Kontrola nedoprovázených zavazadel, nákladu a pošty
- xiii. Čtečky karet
- xiv. Automatické dveře
- xv. Turnikety
- xvi. Závory, Brány, Pásy s hřeby pro proražení pneumatik
- xvii. Perimetrické radary
- xviii. Detektory pohybu
- b. Ostatní prvky
 - i. Turnikety umožňující průchod na letenku
 - ii. Detektory kouře a nebezpečných látek
- b) Pasivní prvky
 - i. Struktura budovy terminálu
 - ii. Ploty
 - iii. Přenosné zábrany
 - iv. Struktura odbavovací plochy, SRA

8.2.1. Popis prvků v bezpečnostním systému

8.2.1.1. Kamerový systém

Kamerový systém slouží pro sledování kritických míst letiště, vstupů do SRA a k zajištění celkového přehledu o prostorech veřejného a neveřejného prostoru letiště. Taktéž slouží ke sledování toků cestujících a sledování potenciálních narušitelů.

Kamery v ideálním případě pokrývají veškerou plochu terminálu, tak aby bezpečnostní pracovník nemohl přehlédnout nebezpečnou situaci a mohlo při ní být zasáhnuto.

Vzhledem k nadměrnému množství kamer používaných v moderních bezpečnostních systémech se stále častěji využívá automatické vyhodnocování obrazu s předprogramovanými typy pohybů, při jejichž detekci je upozorněn bezpečnostní pracovník.

8.2.1.2. Bezpečnostní pracovníci

Hlavní funkce bezpečnostních pracovníků letiště je jeho ochrana a ochrana celé letecké dopravy. Jejich pohyb je většinou vymezen určitou oblastí na letišti, ve které vykonávají svoji činnost. Vzhledem k místu jejich působnosti tak mohou být zaměřeni na různé úkoly jako je např. sledování podezřelých osob, obsluha bezpečnostních zařízení, zajišťování spořádaného toku cestujících, či sledování bezpečnostních kamer, nebo např. sledování a kontrola perimetru a oplocení.

Zvláštní skupinou pak jsou speciálně vyškolení pracovníci přímo pro odhalování podezřelých osob technikou zvanou SPOT (Screening Passengers by Observation Techniques – Detekční kontrola cestujících pozorováním), kteří se pohybují mezi cestujícími převážně po veřejné části před vstupem do části neveřejné.

8.2.1.3. Pasová kontrola – s pracovníkem

Na rozhraní mezi veřejnou a neveřejnou částí se na většině letišť nachází pracoviště pasové a celní kontroly. Zde je porovnán pas s jeho držitelem a v případě potvrzení totožnosti je cestující vpuštěn do neveřejné části letiště. Opak, tedy zjištění rozdílu mezi pasem a cestujícím, způsobí nepuštění cestujícího do neveřejného prostoru a jeho zadržení bezpečnostními složkami na letišti. Cestující je následně odveden k podání vysvětlení.

8.2.1.4. Pasová kontrola – automatická

Pracoviště pasové kontroly může být automatizované, kde se porovnávají biometrické údaje nahrané v čipu biometrického pasu a aktuálně skenované údaje, v současné době otisk prstu. V nejbližší budoucnosti by mělo být zavedeno také porovnávání digitální fotografie se skenováním obličeje cestujícího. Výhodou automatické pasové kontroly je urychlení toku cestujících a hlavně snížení počtu pracovníků, jelikož již nemusí být přiřazen jeden pracovník jedné přepážce, ale stačí, aby na větší množství automatických kontrol, byl k dispozici jeden supervizor.

8.2.1.5. Rámové detektory kovů

Primárním účelem rámových detektorů kovů používaných na letišti je vyhledat zakázané předměty, které by měl cestující na svém těle. Jedná se především o zbraně, ale lze započítat i jakékoliv předměty jako zbraň použitelné.

Všechny detektory kovů pro vstupně – výstupní prohlídku (rámové) pracují na principu interakce vlastního budícího magnetického pole s kovy, které na rozdíl od ostatních chemických prvků mají specifické fyzikální vlastnosti.

Díky rámu je možné přesně umístit anténní soustavy do obou sloupů, což umožňuje dosáhnout znatelně menších rozptylů pole a tedy rovnoměrnou detekci v celé výšce tělesa. Velikost signálu závisí na velikosti, tvaru, poloze a vlastnostech tělesa a umožňuje efektivní využívání nastavení minimální úrovně signálu pro vyhlášení alarmu. V rámovém detektoru kovů proto signál od lidského těla (také vodič) a drobných kovových předmětů nezpůsobí falešný poplach. Způsobí ale komplikace při detekci jelikož zkresluje signál.

Moderní rámové detektory kovů již pracují v zónovém režimu, kdy dokáží odhalit přibližné místo výskytu kovového předmětu. Samozřejmostí je možnost nastavení citlivosti.

Každý rámový detektor musí obsluhovat pracovník bezpečnosti letiště.

8.2.1.6. Ruční detektor kovů

Účel ručního skeneru kovů je stejný jako u rámového detektoru kovů – odhalení zbraní a dalších nebezpečných předmětů. Na většině letišť jsou ruční detektory kovů pouze doplňkovým předmětem pro bezpečnostní kontroly. Využívají se až v případě, že rámový detektor signalizuje kovový předmět na těle kontrolované osoby.

Princip činnosti je stejný jako u rámových detektorů, avšak intenzita vyhledávacích signálů je omezena velikostí detektoru a kapacitou jeho akumulátoru (zdroje elektrické energie). Proto je nutné, aby kontrola probíhala z co největší blízkosti ke kontrolovanému předmětu.

8.2.1.7. Osobní prohlídka

V případě, že detektory neustále hlásí přítomnost kovového předmětu a cestující dle svého tvrzení žádný kovový předmět u sebe nemá je podroben osobní prohlídce, kterou vykoná pracovník bezpečnosti přejetím rukou ve stanovených pohybech po těle cestujícího přes oblečení. Tím by mělo dojít k odhalení úplně všech předmětů.

Pro zvýšení bezpečnosti se v současnosti využívá osobní prohlídka i namátkově, tedy v případě, kdy cestující projde rámovým detektorem bez spuštění alarmu.

8.2.1.8. Rentgenový skener příručních zavazadel

Jako rentgenový skener příručních zavazadel se využívají pásové rentgeny, kdy je na dopravníkový pás položen předmět pro skenování. Ten se pohybem pásu dostane do detekčního prostoru, kde je ozářen a obraz je přenášen na displej pracovníkovi bezpečnosti letiště.

Existuje více principů detekce, mezi hlavní lze zařadit systémy s dvojí energií, systémy s detekcí zpětného rozptylu, systémy s počítačovou tomografií. Dále existuje např. rentgenová detekce krystalické struktury. Aktuálně nejlepší možností je automatická detekce systémem s dvojí energií z více úhlů, která dokáže sama určit, zdali se ve skenovaném zavazadle nachází podezřelý předmět (detekují se jednotlivé předměty, organické a anorganické látky, protonové číslo materiálů). V případě pozitivního zjištění si pak pracovník bezpečnosti prohlédne 3D obraz identifikovaného předmětu a vyhodnotí, zdali jde o zakázaný předmět.

8.2.1.9. Skenery kapalin

Skenery kapalin jsou moderním zařízením, které dokáže odhalit typ přepravované tekutiny i přes obal, tak aby byly z dopravy vyloučeny všechny, které by mohli ohrozit bezpečnost.

Přístroje většinou fungují na principu Ramanovy spektroskopie s prostorovým posunutím, která dokáže vyhodnotit obsah i pokud obal není z průhledného materiálu. Analýza tekutin uvnitř obalu je provedena na základě rozdílu vlnových délek dopadajícího a rozptýleného záření. Vyhodnocení většinou probíhá v řádu sekund, avšak stává se, že přístroj nedokáže identifikovat tekutinu uvnitř lahve a celý proces se musí i několikrát opakovat.

8.2.1.10. Další moderní bezpečnostní zařízení pro odhalení nebezpečných předmětů

Mezi další bezpečnostní zařízení pro odhalení nebezpečných předmětů lze zahrnout teraherzové zářiče, senzory detekující drogy a jiné návykové látky, či např. body skenery. Všechny tyto technologie jsou novou generací zařízení pro screening cestujících a začínají se na některých letištích světa zavádět. Nevýhodou je potřeba, aby byla skenovaná osoba v klidném stavu bez pohybu, což celý proces bezpečnostní kontroly prodlužuje.

8.2.1.11. Bezpečnostní skenery a detektory zapsaných zavazadel

Rentgenové skenery zapsaných (doprovázených) zavazadel se využívají při jejich třístupňové bezpečnostní kontrole, která se provádí v třídírně zavazadel.

První stupeň detekční kontroly využívá automatického systému s rentgenovým skenerem pro detekci výbušnin. Většina zavazadel je již na prvním stupni kontroly označena jako bezpečná a dalšími stupni neprochází. V případě, že zavazadlo nebylo v prvním stupni vyhodnoceno jako bezpečné, postupuje do druhého stupně kontroly, kde je vyhodnocování prováděno operátorem rentgenového detektoru.

V tomto stupni je možné využít snímky z rentgenu prvního stupně, které operátor prohlédne a rozhodne, zdali je zavazadlo bezpečné. V případě, že ani ve druhém stupni detekční kontroly toto není potvrzeno, tak zavazadlo postupuje do třetího stupně, kde se využívá detektor výbušnin a nebezpečných chemických látek a je zde možnost využití služebních psů Policie ČR. Poslední možností je kontrola zavazadla jeho otevřením za přítomnosti majitele.

8.2.1.12. Kontrola nedoprovázených zavazadel, nákladu a pošty

Pro bezpečnostní kontrolu nedoprovázených zavazadel se využívá zařízení pro detekci výbušnin, detekční kontrola vícestupňovým zařízením pro detekci výbušnin, nebo detekční kontrola konvenčním rentgenovým zařízením.

Náklad je podroben fyzické kontrole, detekční kontrole rentgenovým zařízením, nebo detekční kontrole jinými provozními, technickými nebo bio-senzorovými prostředky schválenými ÚCL.

Bezpečnostní kontrola pošty je prováděna stejně jako kontrola nákladu.

Popis funkce jednotlivých zařízení byl popsán výše.

8.2.1.13. Čtečky karet

Zabezpečení pomocí čipových, či magnetických karet je stále rozšířenější kvůli své jednoduchosti a segregování přístupu zaměstnanců do různých prostorů letiště. Při dodržování správného zacházení a tedy i zajištění, aby se k jakékoliv kartě dostala na malou vzdálenost nepovolaná osoba, jsou i bezpečným řešením zajištění přístupu.

8.2.1.14. Automatické dveře

Automaticky zavírané a otevírané dveře většinou slouží jako protipožární prvek, který v případě požáru omezí jeho šíření. Na letištích je lze používat pro automatické „přepouštění“ toku cestujících z jedné části do jiné. Avšak zde je nutné, aby byly dveře ovládány obsluhou, a je také potřebné zajistit dostatečnou bezpečnost systémů pro jejich dálkovou obsluhu.

8.2.1.15. Turnikety

Turnikety jsou mechanické zábrany na vstup osob, které je musí nějakým způsobem odblokovat, aby mohli projít. Pro bezpečnostní účely jsou jejich hlavním místem použití vstupy do neveřejného prostoru a do SRA pro pracovníky letiště, kteří si odblokuje přístup pomocí svého průkazu. Výhodou je možnost prostupu pouze jedné osoby skrz turniket.

8.2.1.16. Závory, Brány, Pásy s hřeby pro proražení pneumatik

Pro zabránění vjezdu vozidel do prostoru letiště se využívají závory, brány, či v krajním případě pásy s hřeby pro proražení pneumatik. V některých případech se využívají všechny tři prvky současně, kdy v provozní době bezpečnostní pracovník ovládá závoru pro vjezd a může použít pás s hřeby a mimo provozní dobu je uzavřená brána pro zabránění vstupu.

8.2.1.17. Perimetrické radary

Perimetrické radary slouží pro odhalení narušitelů perimetru v oblasti jejich dosahu. Jsou využívány jak pro provozně-bezpečnostní, tak pro bezpečnostní dohled. Pracují na principu jednoduchého radaru, který má výkonnou vyhodnocovací jednotku, která dokáže odhalovat narušitele i pomocí pohybových algoritmů.

8.2.1.18. Detektory pohybu

Podobně jako perimetrické radary i detektory pohybu se často využívají pro zajištění perimetrické ochrany letiště. Detektory pohybu mohou fungovat na principu radiových vln, nejčastěji ale na principu infračerveného záření. Detektory pohybu nemají takový dosah jako perimetrické radary, ale díky jejich kompaktním rozměrům je možné je využívat i uvnitř budov. V některých případech se jako detektory pohybu používají laserové závory (laserové paprsky reagující na přerušení), které jsou používány v zakrytých/stíněných místech, kam perimetrický radar „nevidí“.

8.2.1.19. Turnikety umožňující průchod na letenku

Turnikety umožňující průchod na letenku se většinou využívají před bezpečnostní kontrolou. Jelikož jde o mechanické zábrany, tak je nutná přítomnost bezpečnostního personálu, který dohlíží na bezproblémový provoz.

8.2.1.20. Detektory kouře a nebezpečných látek

Provozně-bezpečnostní prvky typu detektorů kouře a jiných nebezpečných látek lze využít pro detekci určitých nebezpečných jednání potenciálních útočníků.

8.2.1.21. Struktura budovy terminálu

Struktura budovy terminálu je navrhována na nejlepší obsluhu co největšího počtu cestujících. V současné době je však nutné zajistit podmínku oddělení toku cestujících v schengenském a mimo schengenský prostor. Také je nutné zajistit oddělení přilétávajících a odlétávajících cestujících. Správně navržená struktura terminálu tak dokáže zabránit nevhodným situacím s vlivem na bezpečnost.

8.2.1.22. Ploty

Ploty jsou používány pro zabránění úmyslného a neúmyslného vstupu do perimetru letiště. Jsou pouze stavebním prvkem, který lze relativně jednoduše překonat a je proto pouze jedním ze soustavy prvků chránící perimetr letiště.

8.2.1.23. Přenosné zábrany

Při standardních i nestandardních situacích se na letišti používají přenosné zábrany pro usměrnění toku cestujících, či vyčlenění prostorů, do kterých je zakázán nebo omezen přístup. Tyto zábrany jsou velice primitivní záležitosti a jejich překonání nečiní žádný problém. Jejich účelem ale není bezpečnostní zajištění prostoru, ale pouze vymezení prostoru, což umožňuje přehlednější sledování daného prostoru bezpečnostním pracovníkem, nebo automaticky kamerovým systémem.

8.2.1.24. Struktura odbavovací plochy, SRA

Podobně jako je struktura budovy terminálu členěna pro oddělení různých skupin cestujících, je i struktura odbavovací plochy, SRA členěna dle jasných pravidel, aby bylo jednoduše odhalitelné, že se děje něco, co by nemělo.

8.2.2. Zálohování prvků

Z popisu jednotlivých prvků v kap. 8.2.2. je jasné patrné, že jen minimum z nich je možné považovat za samostatné, které nepotřebují být doplněné dalším. Pro zvýšení bezpečnosti letecké dopravy na letištích je ale jejich jednotlivé použití nevhodné, a proto jsou využívány pouze v kombinacích.

Díky tomuto přístupu je zajištěna několika vrstvá ochrana nejčastěji dělená na dvě úrovně, tři části:

- 1) Elektronické systémy
- 2a) Lidé
- 2b) Stavební prvky

Tyto vrstvy jsou řazené dle hierarchie, kdy vyšší je zajištěná elektronickými systémy, které lze dělit na automatické a potřebující obsluhu. Nižší vrstva je tvořená lidmi a stavebními prvky, kde závisí na konkrétním případě zajištění bezpečnosti, který staví na vyšší hierarchickou úroveň buď lidí, nebo stavební prvky. To je dáno tím, jestli se na daném místě nachází lidé (obsluha, operátor, bezpečnostní pracovník,...) pro dohled nad nepřekonáváním stavebních prvků nepovolanými osobami, nebo zdali hlavním prvkem je člověk a stavební prvky jsou pouze doplňující.

8.3. Technické zabezpečení

8.3.1. Přechody

Prostory jsou logicky návazné se zvyšující se mírou zabezpečení, a to ať již prostoru, nebo přechodu. Návaznost prostorů je následující: Veřejný prostor → Neveřejný prostor → SRA → kritická část SRA. Z toho vyplývá možnost existence přechodů vyjmenovaných níže pod čísly 1) až 6) přičemž přechod z jednoho prostoru do dalšího s vynecháním toho mezi znamená součet zabezpečení na přechodu z obou možných přechodů.

1) VP-NP

Jako zabezpečení přechodu z VP do NP lze použít kombinace těchto prvků: Bezpečnostní pracovníky, pasovou kontrolu, turnikety, automatické dveře, čtečky karet, závory, přenosné zábrany a kamerový systém.

2) NP-SRA

K zabezpečení přechodu z NP do SRA lze kombinovat tyto prvky: Bezpečnostní pracovníky, rámové detektory kovů, ruční detektory kovů, osobní prohlídku, rentgenové skenery příručních zavazadel, skenery kapalin, body skenery, turnikety a kamerový systém.

3) SRA-krit SRA

Přechod z SRA do kritické části SRA se zabezpečením neliší od prvků zabezpečení přechodu mezi NP a SRA. Zabezpečení se liší intenzitou popsanou v tajné části NBP.

4) VP-SRA

Přechod VP-SRA je vlastně kombinací přechodů VP-NP a NP-SRA, tudíž je možné využít kombinaci těchto prvků: Bezpečnostní pracovníci, pasová kontrola, turnikety, automatické dveře, čtečky karet, závory, přenosné zábrany, rámové detektory kovů, ruční detektory kovů, osobní prohlídky, rentgenové skenery příručních zavazadel, skenery kapalin, body skenery a kamerový systém.

5) NP-Krit SRA

Přechod z neveřejného prostoru do kritické části SRA je obdobou zabezpečení přechodu NP-SRA s rozdílem nastavení intenzity zabezpečení dle tajné části NBP.

6) VP-krit SRA

Přechod z veřejného prostoru do kritické části SRA je obdobou přechodu VP-SRA, a tedy kombinací přechodů VP-NP a NP-krit SRA.

8.3.2. Prostory

Zabezpečení prostorů není nutné rozdělovat podle jednotlivých prostorů, neboť bude ve většině případů stejné. Samozřejmým prvkem je kamerový systém, struktura prostorů, různé detektory a čidla (kouře, nebezpečných látek,...), Policie ČR, Pracovníci ostrahy letiště.

8.4. Procesní zabezpečení

Procesní zabezpečení lze rozdělit na dvě kategorie: Standardy a Zpřísněné standardy pro situace se zvýšenou hrozbou.

8.4.1. Standardy

V této kategorii je obsaženo takové zabezpečení, které má být standardem při běžném provozu letiště.

Z hlediska cestujícího je proces průchod do NP a do SRA jednoduchý. Pro vstup do NP potřebuje cestovní doklad a palubní vstupenku. Před vstupem do SRA je podroben bezpečnostní kontrole. Při příletu je cestující veden k výdeji zavazadel, kterému eventuálně předchází pasová kontrola totožnosti (přílet z non-schengen zemí).

Další skupina, návštěvy, již podléhá složitějšímu procesu. Před vstupem do NP nebo SRA musí obdržet návštěvní ID kartu, která se vydává pouze proti číslu občanského průkazu (nebo cestovního pasu) a jménu. Pro návštěvu je vyžadován doprovod zaměstnancem letiště (jestliže se jedná o návštěvu PČR, poté stačí doprovod PČR), který zajišťuje, že návštěva neudělá bezpečnostní pochybení. V případě, že udělá, je za to doprovod odpovědný a přijímá opatření. Zároveň je nutné zajistit minimální kontakt mezi návštěvou a cestujícími.

Zaměstnanci jsou povinni mít ID kartu bez ohledu na to, v jakém prostoru se potřebují pohybovat k výkonu své práce. Vydání ID karty předchází bezpečnostní školení a absolvování bezpečnostní prověrky (výpis z rejstříku trestů). Zaměstnanci podléhají v podstatě stejným nárokům jako cestující, pro vstup do NP je vyžadován doklad (ID karta) a pro vstup do SRA musí projít bezpečnostní kontrolou. V tomto postupu nelze dělat výjimky!

Důležitou součástí provozu letiště jsou Subjekty uplatňující normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Patří sem: schválený agent, známý odesílatel, stálý odesílatel, dopravce zásilek, schválený dodavatel palubních zásob, známý dodavatel palubních zásob a známý dodavatel letištních dodávek. Tyto subjekty jsou povinny zpracovat a udržovat bezpečnostní program, který vychází z příloh č. 6 a 7 NBP. Zboží od těchto subjektů je poté vyjmuto z povinnosti podstupování bezpečnostní kontroly na letišti, neboť bezpečnost zboží je zajištěna již v prostorách subjektu. Nicméně pracovník subjektu musí být podroben bezpečnostní kontrole při vstupu do SRA nebo identifikaci při vstupu do NP.

Další skupinou jsou dodavatelé, kteří nepatří do předchozí kategorie. Ti jsou již povinni podstupovat bezpečnostní kontrolu zboží a osob.

Výjimku z povinnosti podstupování bezpečnostní kontroly mají příslušníci Policie ČR, kteří mohou zároveň ve všech prostorech letiště nosit střelnou zbraň.

Bezpečnostní kontrolu mohou provádět pouze řádně vycvičení bezpečnostní pracovníci. Oni odpovídají za a rozhodují o vyloučení zakázaných předmětů z přepravy a zároveň jsou jednou ze složek, která může rozhodnout o vyloučení osoby z přepravy (podle povahy zabaveného předmětu).

V případě, že se na letišti nacházeli složky IZS při provádění zásahu, je nutné všechny oblasti, kde se pohybovali, prohledat a prohlásit za bezpečné před tím, než dojde k obnovení provozu letiště.

8.4.2. Zpřísněné standardy pro situace se zvýšenou hrozbou

Jestliže existuje podezření na zvýšenou hrozbu pro bezpečnost civilního letectví, je nutné aplikovat zpřísněné standardy pro zabezpečení letiště. Nemusí se jednat pouze o potenciální teroristický útok, neboť do této oblasti spadají i různé akce pro veřejnost, jako např. letecké dny, dny otevřených dveří a exkurze.

Jedním z nich je omezení vstupu do prostor letiště. To může být provedeno snížením počtu vstupních míst, snížením počtu vstupních dveří nebo úplným zákazem vstupu veřejnosti. Další možností je rozšíření bezpečnostní kontroly. Může být posunuta již na hranici vstupu do NP nebo v krajních případech i na hranici vstupu do VP. Aby bylo úplně vyloučeno riziko, že by se na letišti mohlo dostat výbušné zařízení, je možné rozšířit proces bezpečnostní kontroly i na příslušníky Policie ČR a Celní správy. Vhodným prvkem ochrany jsou také četnější a početnější hlídky.

Dále může být nutné omezit nebo zrušit naplánované exkurze, posílení techniky nebo např. upravit pohybové koridory.

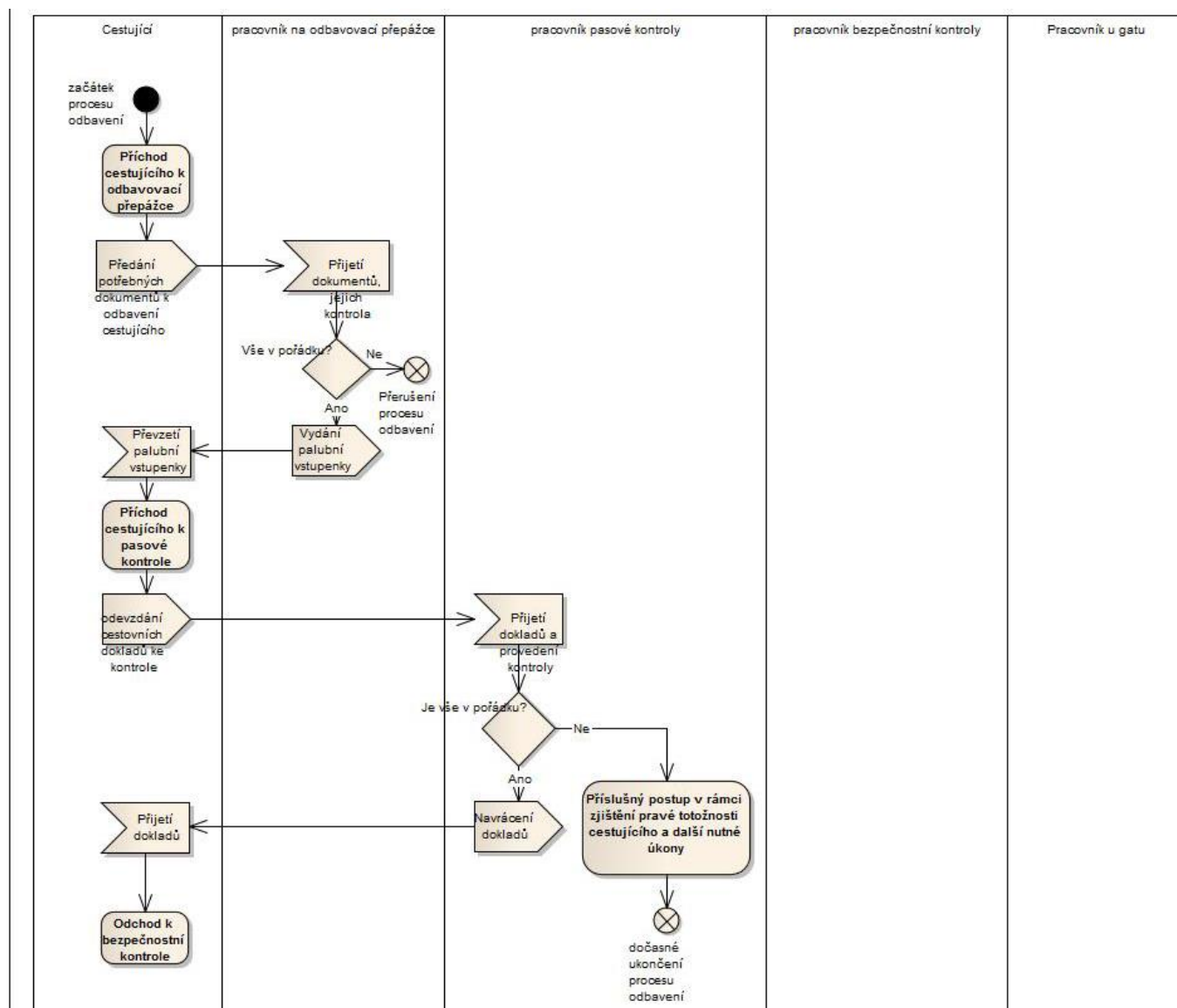
8.5. Příklad využití prvků zabezpečení pro odbavení cestujících

Odbavení cestujících je jednoduchý liniový postup, který při dodržování správného procedur všech složek zajistí dostatečnou bezpečnost letecké dopravy. Jednoduchý sled je: příchod do terminálu – check-in – pasová kontrola – bezpečnostní kontrola – kontrola palubní vstupenky – nástup do letadla.

Z pohledu zabezpečení tohoto postupu se využívá různých prvků popsaných v kap. 8.2, jakými jsou:

- i. Kamerový systém
- ii. Bezpečnostní pracovníci
- iii. Pasová kontrola s pracovníkem
- iv. Pasová kontrola automatická
- v. Rámové detektory kovů
- vi. Rentgenový skener příručních zavazadel
- vii. Ruční skener kovů
- viii. Osobní prohlídka
- ix. Skenery kapalin
- x. Další moderní bezpečnostní zařízení pro odhalení nebezpečných předmětů
- xi. Turnikety umožňující průchod na letenku
- xii. Detektory kouře a nebezpečných látek
- xiii. Struktura budovy terminálu
- xiv. Přenosné zábrany
- xv. Struktura odbavovací plochy, SRA

Obrázek 8-1 Proces odbavení cestujících



příchod cestujícího k bezpečnostní kontrole

Projít bezpečnostním rámem a umožnění kontroly příručního zavazadla v příslušném zařízení

kontrola výstupů z bezpečnostního rámu a kontrola výstupů ze scanu příručního zavazadla

Vše v pořádku?

Ano

Ne

Detailnější kontrola příručního zavazadla případně cestujícího ručním scannerem

Ruční scanner má přítomnost nedovolených předmětů

Ne

Ano

Ruční prohlídka

Nalezen nepovolený předmět

Ne

Ano

Přerušeni procesu odbavení

Cestující pokračuje dále ke gatě

Příchod ke gatě

Odevzdání palubní vstupenky

Cestující nastupuje do letadla

proces odbavení cestujícího je úspěšně ukončen

Převzetí palubní vstupenky a její kontrola

Vše v pořádku?

Ano

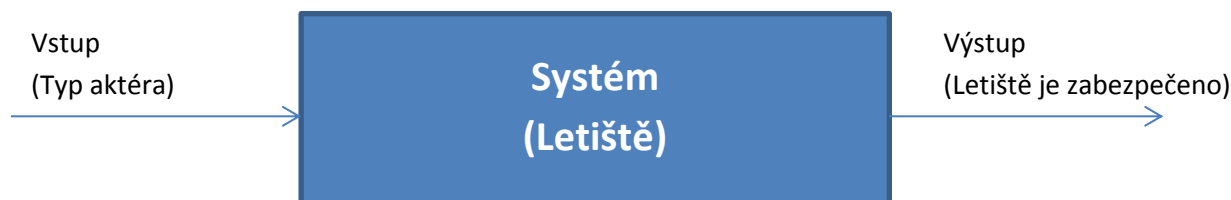
Ne

příslušné procesní postupy

9. Proces pro zabezpečení - 3D matice zabezpečení

Systém zabezpečení letiště je nutné brát jako jeden proces, který má na vstupu typ aktéra a na výstupu stále stejnou informaci, že letiště je zabezpečeno. Základní schéma je na obrázku 9-1.

Obrázek 9-1 Základní schéma zabezpečení letiště



Tento obecný model je možné přiblížit. Na vstupu bude vždy typ aktéra, který musí být vždy identifikován, jak bylo zmíněno v kapitole 6. Typicky se tedy může jednat o cestujícího, zaměstnance, návštěvu, speciální typ zaměstnance, příslušníka PČR nebo CP, příslušníka IZS v době zásahu, zaměstnance externího subjektu nebo dodavatele.

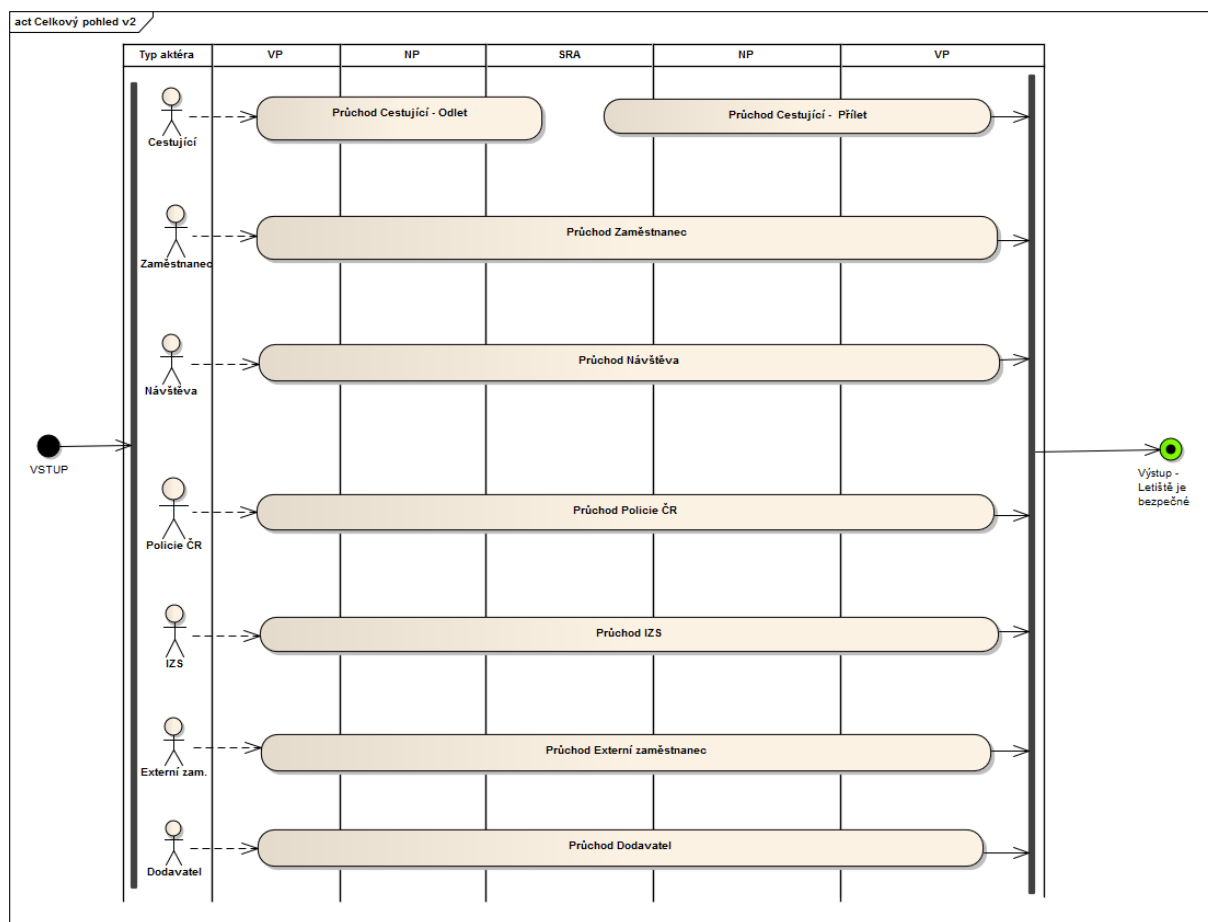
Cílem zabezpečení letiště a tedy tohoto systému je vždy pouze jeden stav na výstupu a to, že letiště je zabezpečeno. Jakýkoliv jiný výstup by znamenal chybnou funkci systému a je nezbytné ho okamžitě analyzovat a upravit funkci.

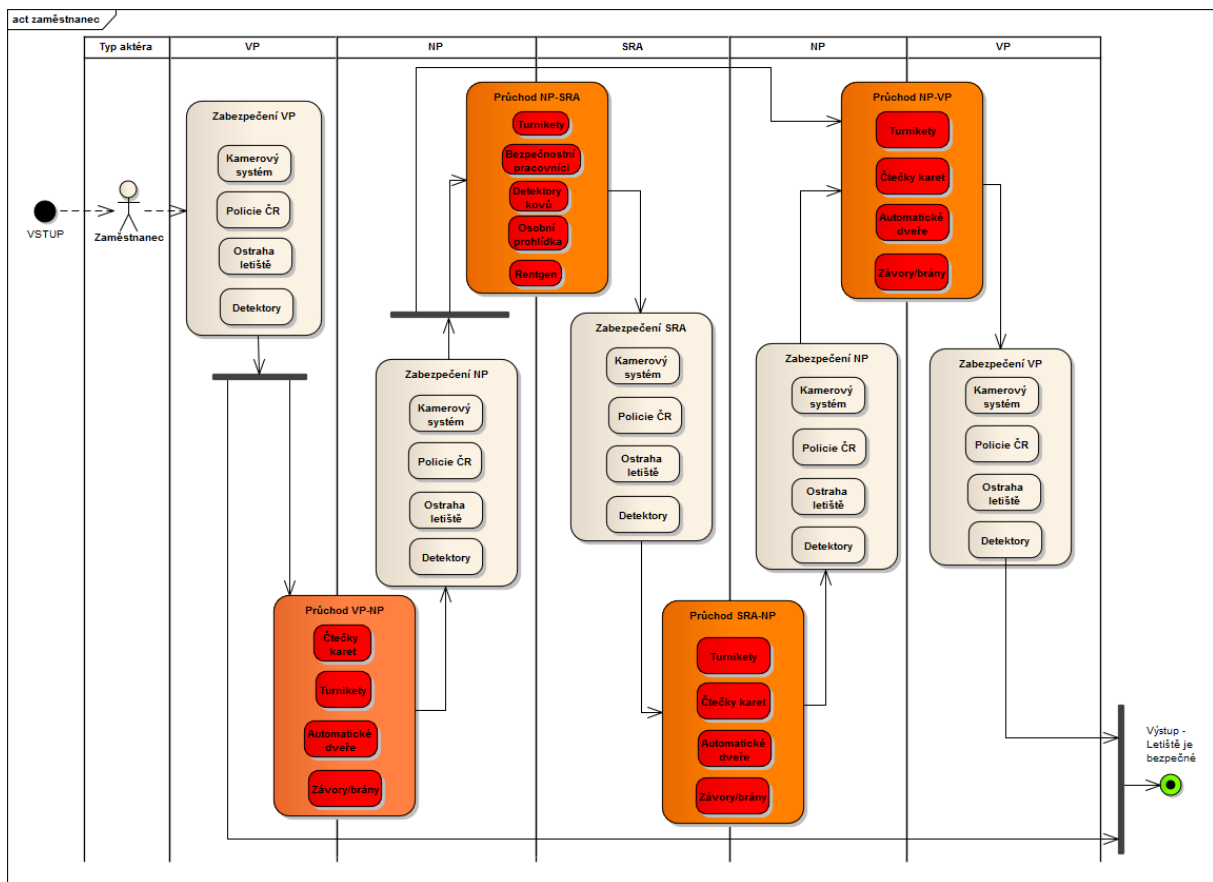
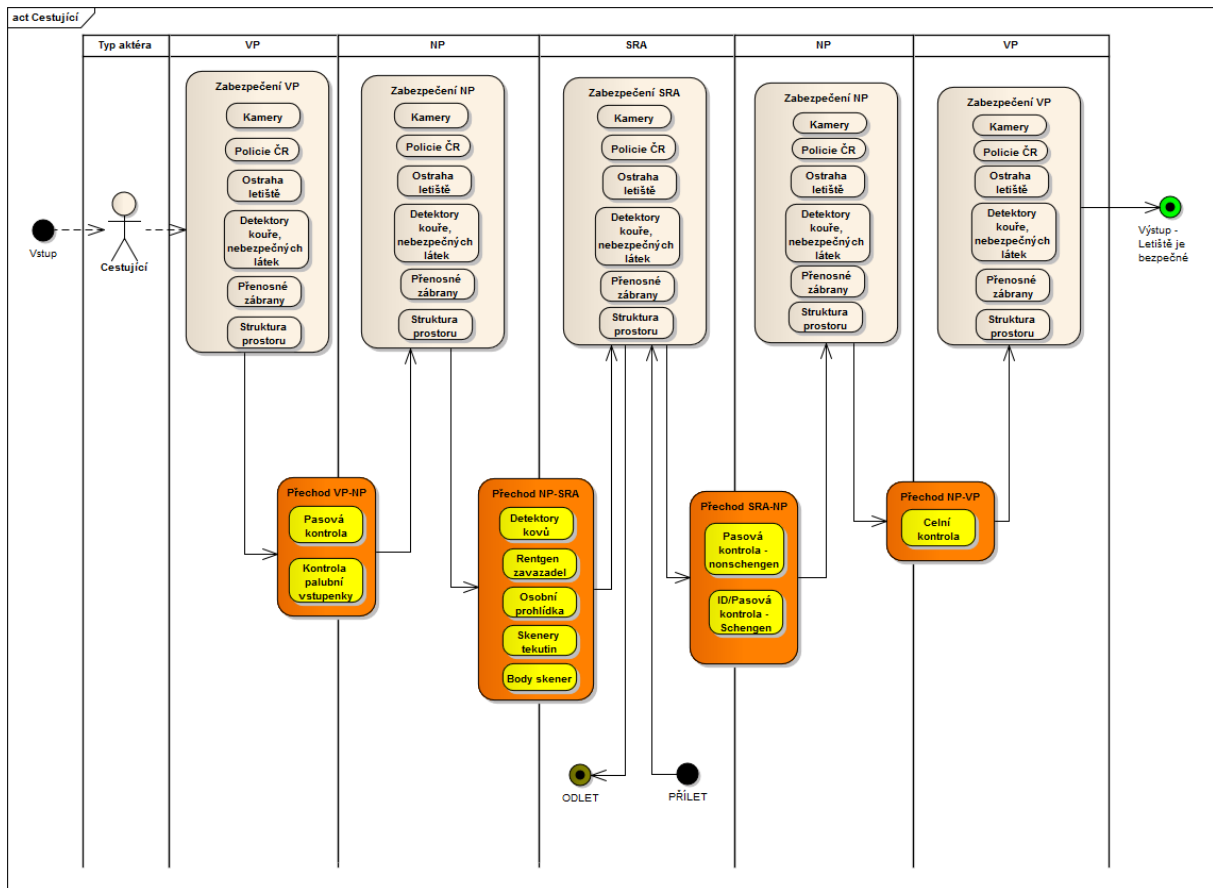
Z pohledu konkrétních podstavů výstupu letiště je zabezpečeno může vzniknout několik informací týkajících se aktérů. Jsou jimi:

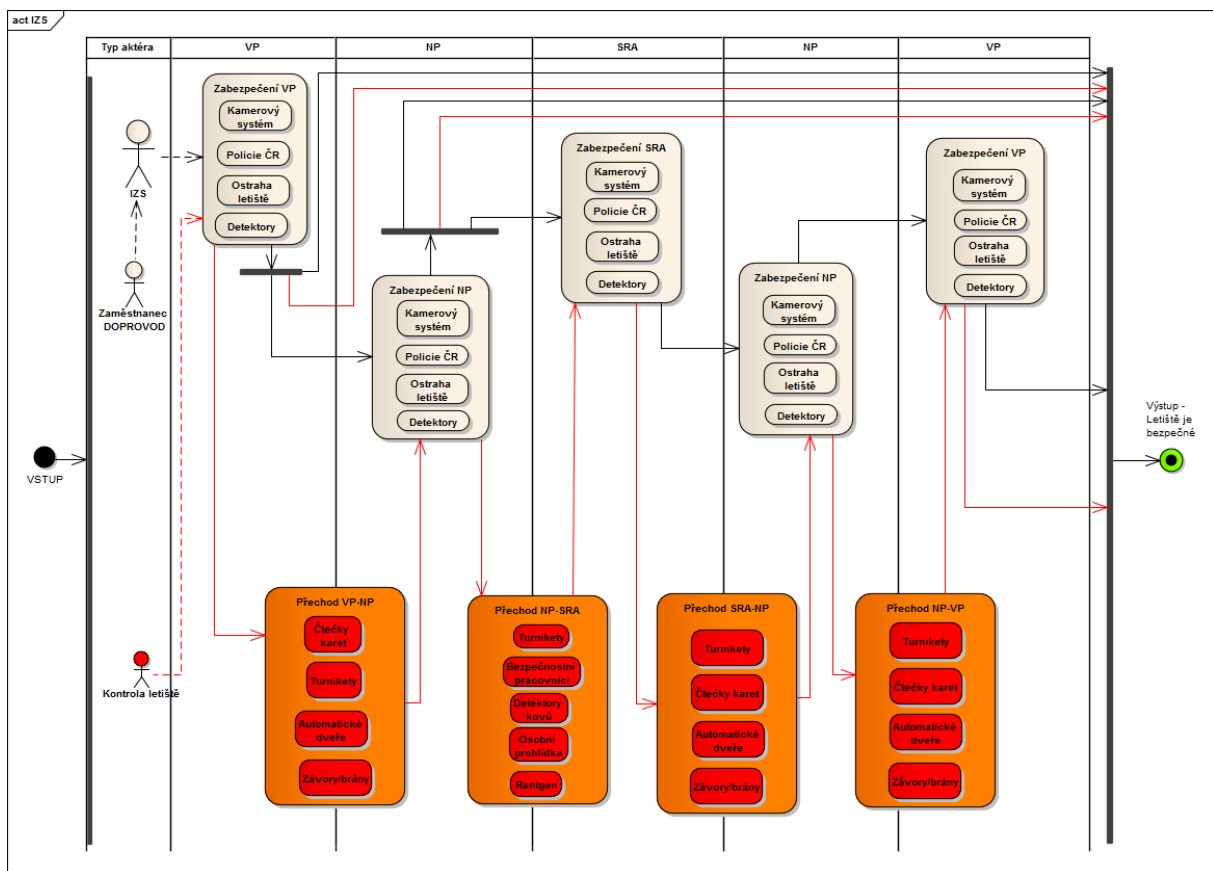
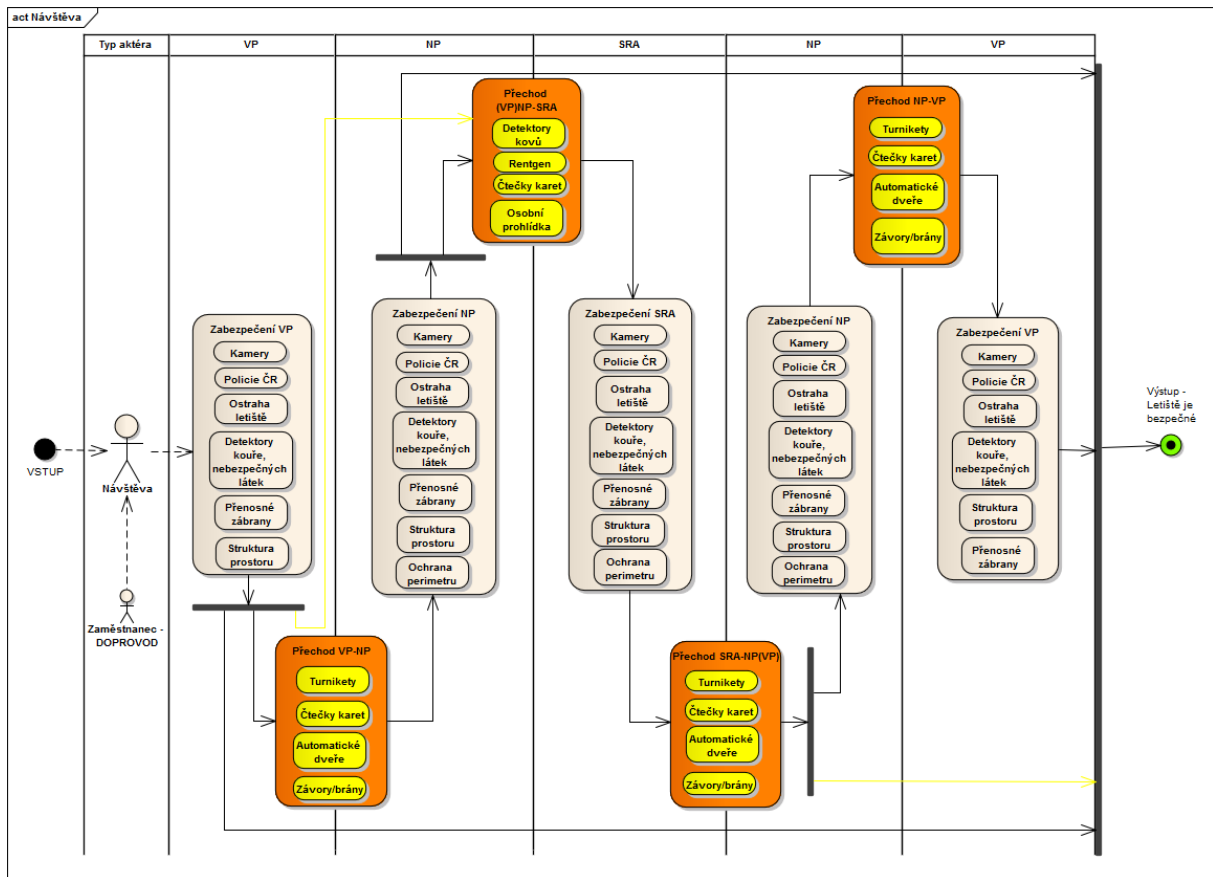
- 1) Cestující je v letadle a nemá u sebe žádný nebezpečný předmět, nezanechal na letišti žádný nebezpečný předmět a nezpůsobil žádný bezpečnostní incident
- 2) Zaměstnanec odešel z letiště a nezanechal na letišti žádný nebezpečný předmět a nezpůsobil žádný bezpečnostní incident
- 3) Návštěva odešla z letiště a nezanechala na letišti žádný nebezpečný předmět a nezpůsobila žádný bezpečnostní incident
- 4) PČR a CP plní svoji funkci a neohrožují bezpečnost letiště
- 5) IZS v případě zásahu opustilo po zásahu prostor letiště a na místě zásahu nejsou žádné předměty ohrožující bezpečnost letiště
- 6) Zaměstnanci externích subjektů se chovají v souladu s bezpečnostním programem, neohrožují bezpečnost letiště
- 7) Dodavatelé dbají na bezpečnost zboží, zboží a dodávky neobsahují nebezpečné látky a předměty schopné narušit bezpečnost letiště

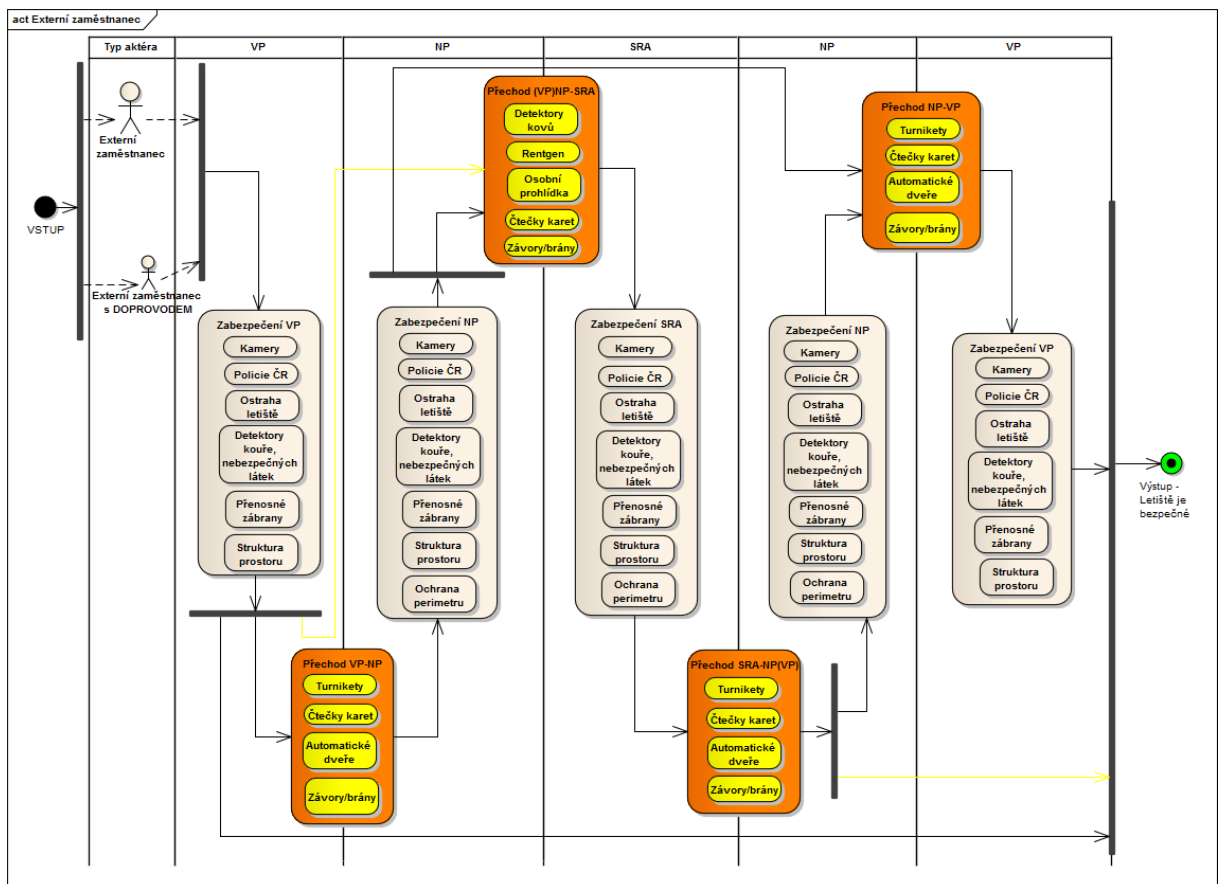
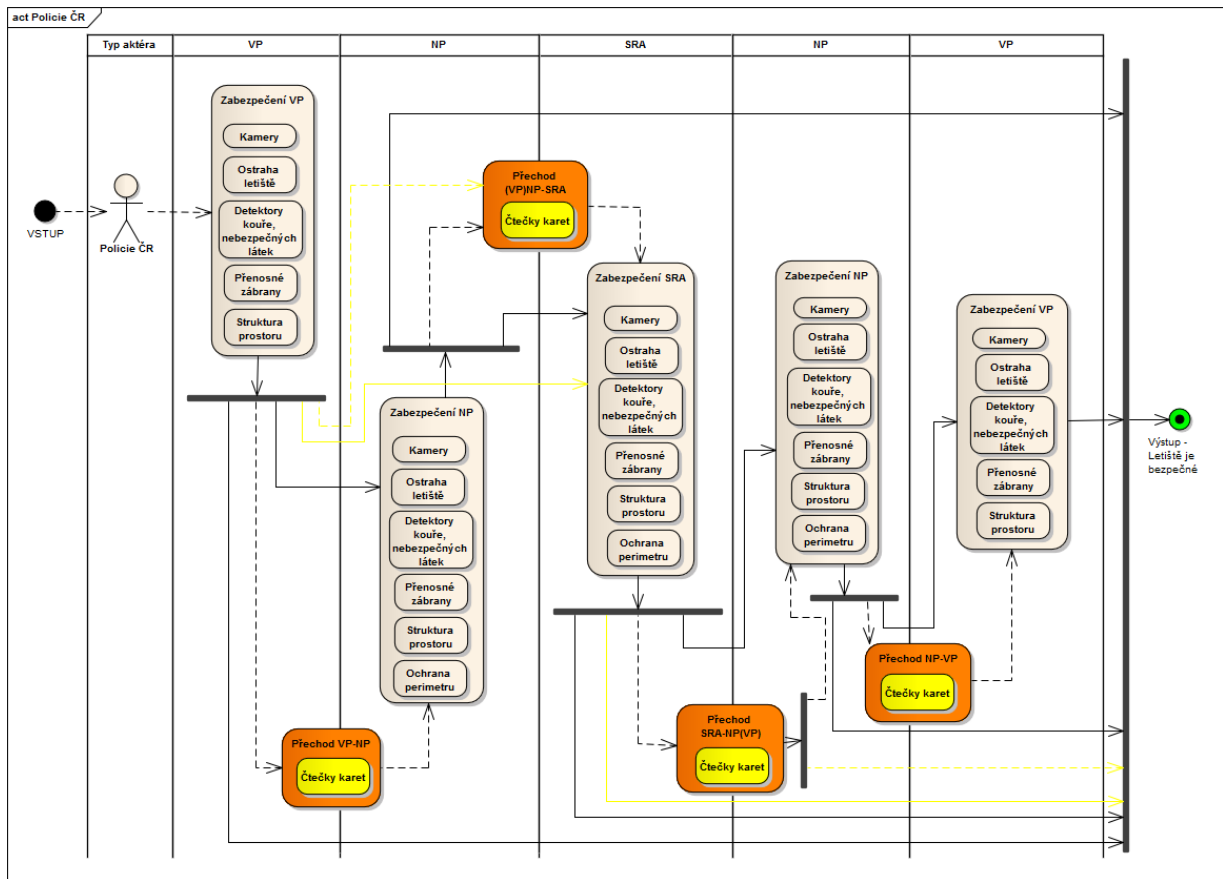
Samotný systém letiště (resp. daný proces) by bylo možné podrobněji definovat jako 3D matici zabezpečení, kde by byly na jednotlivých osách následující prvky: typ aktéra, případ užití letiště a typ prostoru/přechodu. Vzhledem ke složitosti zobrazení takového zabezpečení je na následujícím obrázku tento systém zobrazen pouze ve dvou dimenzích díky sjednocení typu aktéra a případu užití letiště.

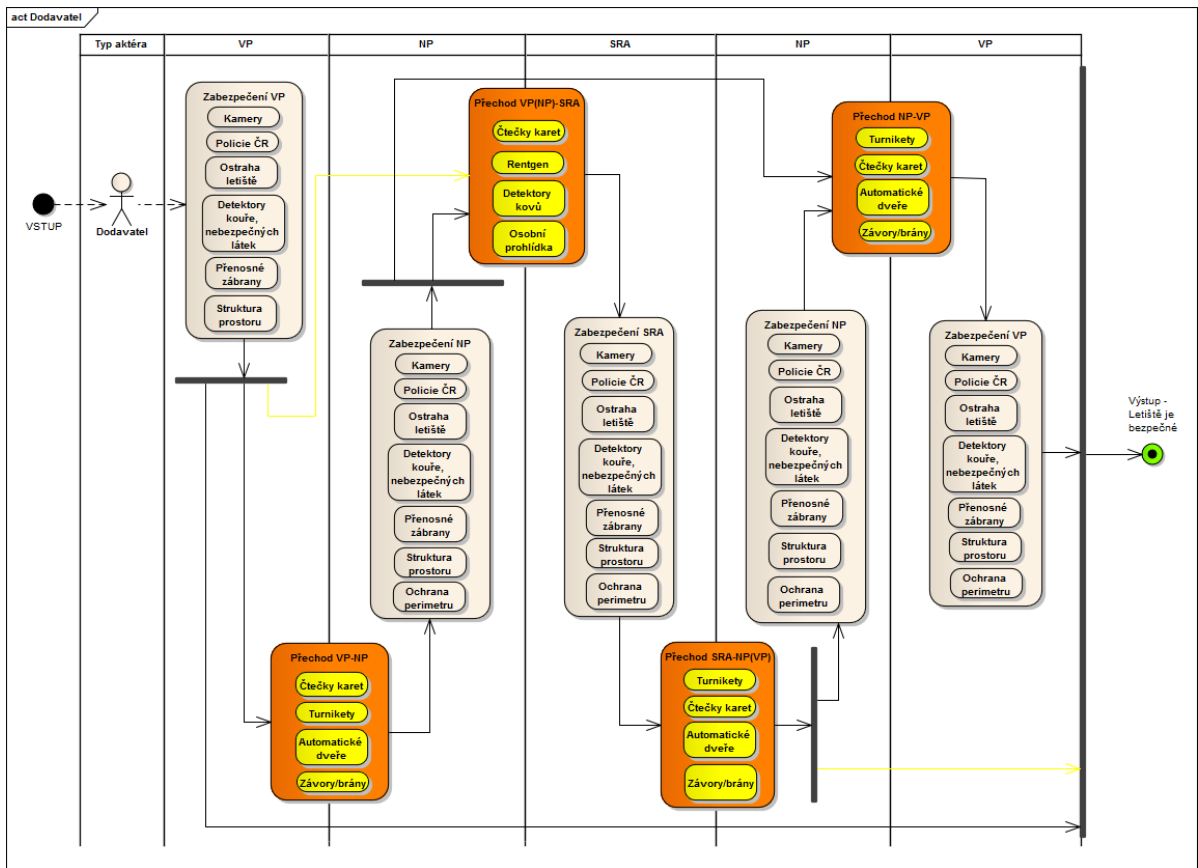
Obrázek 9-2 Systém zabezpečení letiště zobrazený v 2D











10. Pohotovostní plánování na „security“ události

Letištní pohotovostní plánování je proces přípravy letiště na zvládnutí mimořádných událostí na letišti nebo v jeho okolí. Účelem letištního pohotovostního plánování je minimalizovat následky mimořádných událostí, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel. Letištní pohotovostní plán stanoví postupy pro koordinaci zásahu různých letištních útvarů nebo služeb a těch útvarů v okolních obcích, které by mohly přispět při řešení mimořádné události.

Jelikož žádná mimořádná událost není stejná jako jiná, jsou podobné mimořádné události označovány jako typové. Typová událost pro letištní pohotovostní plán je událost, u které bylo vyhodnoceno pracovníky letiště riziko vyšší než přijatelné. To bývá většinou u událostí s vlivem na provozovatele a/nebo letový a letištní provoz, narušující plynulý chod letiště. Na každou typovou událost je proto nutné se připravit stylem, že každý účastník bude vědět, co má dělat.

Z výtů jednotlivých předpisů týkajících se bezpečnostního programu, resp. pohotovostního plánování na security události, lze sestavit konečný seznam typových událostí, které jsou nařízené, či doporučené legislativou. Taktéž je vhodné doplnit typicky se objevující události, které jsou zapracovány v LPP na českých letištích a lze je považovat za dobrou praxi.

V tabulce 5-1 jsou tyto události seřazeny dle zdroje a v tabulce 5-2 je konečný seznam.

Tabulka 5-1 Typové události dle zdroje

Zdroj	Typová událost
Vyhláška č. 108/1997Sb.	Protiprávní činy
Annex to ED Decision 2014/012/R	Sabotáž včetně bombové hrozby (letadlo nebo budova)
	Únos letadla
Původní vyhláška č. 410/2006Sb.	Sabotáž proti letišti
	Hrozba bombovým útokem
	Únos letadla
	Postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou
	Bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou
Typické události zapracované ve stávajících LPP (mimo výše zmíněné)	Průnik
	Aktivní střelec

Tabulka 5-2 Seznam doporučených typových událostí pro BP legislativou

1	Bombová hrozba (v letadle)
2	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)
3	Sabotáž
4	Únos letadla
5	Průnik
6	Aktivní střelec

10.1. Popis jednotlivých typových událostí

10.1.1. Bombová hrozba (v letadle)

Byla nahlášena bomba v letadle stojícím nebo přilétajícím na letiště. Jedná se o protiprávní čin (security), který může vést ke značným ztrátám na životech a k velkým materiálním škodám. Je nutná spolupráce poskytovatelů leteckých služeb a bezpečnostních složek. Obecně lze postup při této události shrnout na: zaparkování letadla na vyhrazeném místě mimo ostatní letištní provoz, evakuace cestujících a vyhledání výbušného zařízení a případné zneškodnění.

10.1.2. Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)

Jedná se situaci, kdy byla nahlášena bomba v areálu letiště mimo letadlo. Stejně jako v předchozím případě se jedná o protiprávní čin, při kterém může dojít ke značným ztrátám na životech a materiálním ztrátám. V závislosti na lokaci výbušného zařízení se provedou bezpečnostní opatření a zásah. Může být nutné evakuovat celé letiště, zastavit provoz, prohledat letiště a poté ho postupně uvést zpět do provozu. Takovýto scénář si vyžaduje nasazení velkého množství pracovníků s jasně danými povinnostmi a pravomocemi. Hrozí nebezpečí vzniku paniky.

10.1.3. Sabotáž

Sabotáž je podvratná činnost, která spočívá v úmyslném a důsledně utajeném poškozování předmětů denní potřeby nebo v narušování funkčnosti technických systémů. (Z pohledu provozovatele letiště je nutná primárně znalost vlastních zaměstnanců → snižování rizika.)

10.1.4. Únos letadla

Motivy únosů mohou být různé, od útěku do jiné země po dosažení politických nebo ekonomických cílů. Historie pamatuje mnoho únosů letadel, nejznámější z nich je 11. září 2001. K únosu dojde spíše až za letu a pro letiště zatím nevytváří nutnost nějak reagovat. Pro letiště se tato situace stává důležitou (z hlediska LPP) ve chvíli, kdy se unesené letadlo chystá na přistání. Poté co letadlo přistane, je postup podobný jako u události „Bombová hrozba (v letadle)“. Je tedy nutné navést letadlo na stanovené stání a pak již bezpečnostní složky provádí svou činnost. V nejhorším případě může dojít i k letecké nehodě.

Může existovat případ unesení letadla již na stojánce. V tomto případě vzniká vysoké riziko kvůli blízkosti letadla a terminálu, které je nutné minimalizovat evakuací.

10.1.5. Průnik

Průnik je neoprávněný vstup do neveřejné části (tranzitní a/nebo SRA) letiště, ať už bez dalších úmyslů nebo s úmyslem provést teroristický čin. Jedná se o velmi častou situaci, jen v USA se jich mezi lety 2001 a 2011 uskutečnilo více než 25 000. Při tomto protiprávním činu je důležitá spolupráce ostrahy letiště a PČR.

10.1.6. Aktivní střelec

Aktivní střelec se může nacházet ve veřejné i neveřejné části letiště. Motivy takového člověka mohou být různé, od dosažení politických cílů po životní problémy. Hrozí ztráty na životech, materiální škody by ale nemusely dosahovat velkých čísel. Je nutné co nejrychleji kontaktovat PČR, která je k takovýmto situacím vycvičena.

10.2. Základní činnosti typové události

Všechny typové události mají společný rámec činností, které je nutné vždy vykonat. Jedná se o:

- 1) Nahlášení události
- 2) Předání informací zasahujícím a podpůrným složkám
- 3) Výjezd zasahujících složek
- 4) Poskytování podpory podpůrnými složkami
- 5) Řešení zásahu
- 6) Ukončení akce

Pro každou typovou událost je nutné se držet tohoto základního rámce, avšak každá typová událost má seznam činností vlastní, který je popsán v kapitole níže.

10.3. Základní předpokládané činnosti pro jednotlivé typové události

V případě, že by bylo specifikováno velké množství činností s podrobnými instrukcemi, které by narušovaly přehlednost LPP, tak je vhodné oddělit tyto činnosti pro každou jednotlivou složku do jejich vlastní zásahové karty. V LPP by poté zůstala pouze nejjednodušší specifikace činností.

Jsou zde definovány tři velikosti letišť (malé, střední, velké). Každý, kdo bude využívat tuto metodiku, by si měl vybrat nejlepší možnost pro jeho letiště. Je důležité i tuto možnost (malé, střední, velké) upravit dle aktuálního stavu letiště.

10.3.1. Malé letiště

V případě malých letišť, kde jsou řádově pouze jednotky zaměstnanců, je vhodné strukturovat činnosti letištního pohotovostního plánu pro jednotlivé osoby (ne konkrétně osoby, ale jejich pracovní pozice).

Seznam činností je pro takováto letiště téměř stejný pro všechny typy mimořádných událostí. Jsou jimi:

- 1) Přijmutí ohlášení události
- 2) Ohlášení události
- 3) Distribuce ohlášení události
- 4) Zajištění volné cesty příjezdu bezpečnostních a záchranných složek (IZS)

Osoby přítomné na letišti většinou bývají pouze: zástupce provozovatele letiště, pracovník služby Radio (popř. AFIS).

10.3.2. Střední letiště

V případě středních letišť je uvažováno, že zde již existují některé složky letiště. Jednalo by se např. o existenci funkce Vedoucí provozu letiště, složku zajišťující ostrahu Ostraha bezpečnosti letiště, dále Provozní složky letiště (AFIS, tankování,...) a jednotku dobrovolnou jednotku HZS.

I pro tato letiště by byl seznam činností značně omezen, jelikož hlavní záchranné a bezpečnostní práce by byly vykonávány externími jednotkami zásahu a letištní složky by sloužili jen jako podpora.

Seznam činností je pro takováto letiště téměř stejný pro všechny typy mimořádných událostí. Jsou jimi:

- 1) AFIS - přijmutí ohlášení události, ohlášení události, distribuce ohlášení události
- 2) Ostraha bezpečnosti zajistí volné cesty příjezdu bezpečnostních a záchranných složek (IZS), pomáhá s evakuací, pomáhá PČR

- 3) HZS vyjíždí na místo zásahu
- 4) Vedoucí provozu letiště koordinuje provoz na letišti a posuzuje vliv události na provoz letiště

10.3.3. Velké letiště

Pro přehlednost je každá typová mimořádná událost na jedné straně.

10.3.3.1. Bombová hrozba (v letadle)

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- Aktivuje pyrotechnickou jednotku
- Vyhledává bombu a případně ji zneškodňuje
- Po dohodě s kapitánem vydává příkaz k evakuaci letadla
- Rozhoduje, zda hrozba skončila
- Požaduje aktivaci IZS

HZS Letiště

- Vyjíždí na místo zásahu

Vedoucí provozu letiště

- S ŘLP koordinuje provoz na letišti
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje evakuační zóny
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

Provozní složky letiště

- Řídí se pokyny velitele zásahu
- Provádí normální činnost

HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Navádí postižené letadlo na určené stání
- Poskytuje služby řízení letového provozu

10.3.3.2. Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Přijímá ohlášení události
- Aktivuje pyrotechnickou jednotku
- Vydává příkaz k evakuaci
- Vyhledává bombu a případně ji zneškodňuje
- Rozhoduje, zda hrozba skončila
- Požaduje aktivaci IZS

HZS Letiště

- Vyjíždí na místo zásahu

Vedoucí provozu letiště

- S ŘLP koordinuje provoz na letišti
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje ostrahu místa zásahu

Provozní složky letiště

- Řídí se pokyny velitele zásahu
- Na požádání poskytují speciální techniku

HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Informuje letadla o situaci na letišti

10.3.3.3. Sabotáž

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Přijímá ohlášení o zjištění sabotáže
- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu (pokud je známo)
- Vede vyšetřování
- Žádá o aktivaci IZS

HZS Letiště

- V pohotovosti
- Řídí se pokyny veliteli zásahu
- Asistuje při hledání místa sabotáže

Vedoucí provozu letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu (pokud je známo)
- Asistuje při hledání místa sabotáže
- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

Provozní složky letiště

- Podle povahy sabotáže asistují při hledání jejího místa
- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Informuje letadla o situaci na letišti

10.3.3.4. Únos letadla

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Jestliže je letadlo ve vzduchu, kontaktuje armádu ČR
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah vůči letadlu na zemi
- Žádá o aktivaci IZS
- Spolupracuje s protiteroristickými jednotkami
- Pracuje podle typových plánů PČR

HZS Letiště

- Letadlo ve vzduchu – v pohotovosti
- Letadlo na zemi – asistuje u místa zásahu

Vedoucí provozu letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu
- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Přijímá ohlášení o události
- Distribuuje ohlášení
- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Navádí postižené letadlo na stanovené stání

10.3.3.5. Průnik

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Přijímá ohlášení o průniku
- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Zasahuje na místě události podle typových postupů
- Spolupracuje s Ostrahou bezpečnosti letiště
- Vede vyšetřování
- Povolává další jednotky

HZS Letiště

- V pohotovosti pro případ nutnosti zásahu

Vedoucí provozu letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Asistuje PČR
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

HZS ČR

- Asistuje v případě žádosti

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

10.3.3.6. *Aktivní střelec*

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení

Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah
- Zabezpečuje místo události
- Nařizuje a provádí evakuaci
- Provádí vyšetřování
- Aktivuje IZS

HZS Letiště

- V plné pohotovosti pro případ nutnosti zásahu

Vedoucí provozu letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Asistuje PČR
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

HZS ČR

- Na základě aktivace míří na letiště
- Řídí se pokyny velitele zásahu

Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

Podrobnější informace o letištním pohotovostním plánování je možné najít v **Metodice pro tvorbu pohotovostních plánů mezinárodních letišť** vypracované Ústavem letecké dopravy.

11. Analýzy rizik

Analýza rizik je postup, ve kterém se:

- Identifikují hrozby
- Hodnotí rizika spojená s hrozbami
- Určuje vhodný způsob k eliminaci nebo kontrole hrozeb

Posouzení by mělo být provedeno kvalifikovaným týmem osob, které mají dobrou pracovní znalost pracoviště. Zaměstnanci by měli být do analýzy vždy zapojeni, neboť oni jsou nejvíce obeznámeni s provozem.

11.1. Identifikace hrozeb

Hledá se odpověď na otázky: „Co by se mohlo pokazit?“ a „Co by mohlo vést k tomu, aby se něco pokazilo?“.

Je nutné se zabývat nejen běžným provozem, ale i provozem při nestandardních situacích, jako např. nouzové situace, výpadek dodávky elektrické energie, údržba, úklid, apod. Zároveň je nutné přemýšlet i nad hrozbami pro osoby, které na letišti nepřijeli za účelem někam cestovat nebo vykonávat práci, ale např. jako doprovod.

11.1.1. Brainstorming

Nezákladnější metodou je diskuse expertů, tzv. brainstorming. Vedoucí (moderátor) diskuse může mít připravená určitá základní témata a snaží se účastníky vést k co největšímu množství nápadů. Žádný nápad není špatný, je nutné myslet i „out of the box“. Výhodou této metody je vhodnost pro posuzování nových systémů, její rychlost a jednoduchost a také možnost aplikovat ji na mnoho typů systémů. Na druhou stranu má i své nevýhody, jako třeba to, že je silně závislá na znalostech a zkušenostech účastníků, na samotném moderátorovi a také zde hrozí, že se celá diskuse strhne jedním směrem a nepokryje vše (k odvrácení této hrozby by měl sloužit moderátor).

11.1.2. Checklisty

Jedná se o seznamy již známých hrozeb, které byly vytvořeny na základě předchozích zkušeností, realizovaných nehod a historických dat. Metoda zahrnuje systematické využívání vhodného checklistu a zvážení každé položky pro její platnost pro daný systém. Mezi výhody patří možnost využít je i ne-experty, zachycují velké množství předchozích zkušeností a znalostí a zajišťují, že nebudou přehlédnuty běžnější a jasnější problémy. Hlavní nevýhodou je to, že nejsou schopny identifikovat hrozby, které ještě nebyly zaznamenány.

11.1.3. Bezpečnostní kontrola (audit)

Tato metoda představuje hledání potenciálně možné nehody nebo provozního problému pomocí předem připraveného seznamu otázek.

11.1.4. Failure mode and effects analysis (FMEA)

Tato metoda vyžaduje detailní popis studovaného systému. FMEA zvažuje způsoby, kterými mohou komponenty systému selhat v provádění jejich navrhovaných funkcí a jaký to má vliv na systém. Toto může být na úrovni vybavení nebo funkčnosti. Tato metoda je velmi důkladná, to ji ale může dělat i velmi nákladnou. A také je závislá na detailní znalosti studovaného systému.

11.1.5. Fault Tree Analysis (FTA)

Analýza stromu poruch je postup založený na systematickém zpětném rozboru událostí za využití řetězce příčin, které mohou vést k vybrané vrcholové události. Metoda FTA je graficko-analytická. Názorné zobrazení stromu poruch představuje rozvětvený graf s dohodnutou symbolikou a popisem.

11.2. Ohodnocení rizik

Riziko je ohodnocení hrozby z hlediska pravděpodobnosti a případně i vážnosti. K tomuto se používají tzv. risk assessment codes (RAC), které obsahují několik kategorií pro pravděpodobnost a vážnost. Ty jsou dány dohromady do matice, která poté slouží jako nástroj k určení, jestli je nutné se danou hrozbou zabývat nebo ne.

Pravděpodobnost rizika je definována jako pravděpodobnost realizace určité hrozby. Nejzákladnějším způsobem je využití dat z minulosti nebo informace z bezpečnostních knihoven. Jestliže nejsou taková data dostupná, lze využít poznatky z odvětví nebo expertního úsudku. RAC kategorie pro pravděpodobnost lze rozdělit na (existuje více verzí, některé mají 4 kategorie, některé třeba 6), např.: častá, pravděpodobná, občasná, velice slabá a nepravděpodobná.

Druhým ohodnocením je vážnost možných následků posuzované hrozby a vždy je vztahována k nejhorší možné předvídatelné situaci. V hodnocení mohou pomoci doplňkové otázky:

- Jaké škody na životech mohou vzniknout?
- Jaký je rozsah škod na majetku, případně jaký může být rozsah škod finančních?
- Atd.

RAC kategorie pro vážnost lze rozdělit například takto: katastrofální, kritická, významná, málo významná a zanedbatelná.

Výsledná matice je zobrazena na následujícím obrázku.

Vážnost	katastrofální	kritická	významná	málo významná	zanedbatelná
Pravděpodobnost					
Častá	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vážné riziko	Vážné riziko
Pravděpodobná	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vážné riziko	Střední riziko	Střední riziko
Občasná	Vysoké riziko	Vážné riziko	Vážné riziko	Střední riziko	Nízké riziko
Velice slabá	Vážné riziko	Vážné riziko	Střední riziko	Nízké riziko	Nízké riziko
Nepravděpodobná	Střední riziko	Střední riziko	Nízké riziko	Nízké riziko	Nízké riziko

11.3. Určení vhodného způsobu k eliminaci nebo kontrole hrozeb

Hlavním postupem je vyhodnocení platné legislativy, jejíž seznam je uveden v kapitole 4. Také je vhodné studovat tzv. „best practices“ ve světě, případně být v kontaktu s odpovědnými pracovníky na jiných letištích a aplikovat vhodně vybrané postupy (které jsou v souladu s platnou legislativou – mohlo by se týkat přebírání postupů z letišť mimo EU).

12. Přílohy

Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů týkajících se bezpečnostního programu

Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů týkajících se bezpečnostního programu

Tato příloha obsahuje znění vybraných paragrafů a odstavců ze zákonů, předpisů a vyhlášek v tabulce. Z důvodu omezení délky tohoto dokumentu není uvedeno znění všech paragrafů, místo toho jsou vypsána jejich čísla. Ty dokumenty z tabulky, které zde nejsou zmíněny, je podle našeho názoru vhodné brát v potaz jako celek.

Pod každým předpisem se nachází komentář.

Číslo 1 - Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

ČÁST OSMÁ – OCHRANA CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY (celé)

§ 85m

Bezpečnostní program letiště

(1) Provozovatel letiště nesmí provozovat letiště bez schváleného bezpečnostního programu letiště podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Bezpečnostní program letiště schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště, jejíž přílohou je bezpečnostní program letiště; tuto žádost může podat i žadatel o povolení provozovat letiště současně se žádostí o povolení provozovat letiště.

(2) Úřad bezpečnostní program letiště schválí, obsahuje-li opatření zajišťující dostatečnou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy na letišti v souladu s tímto zákonem a přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Účastníkem řízení o schválení bezpečnostního programu letiště je pouze žadatel. V řízení o schválení bezpečnostního programu letiště je dotčeným orgánem Policie České republiky.

(3) Změnu bezpečnostního programu letiště mající vliv na zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy schvaluje Úřad na žádost provozovatele letiště. Na schválení změny bezpečnostního programu letiště se odstavec 2 použije obdobně. Jiné změny bezpečnostního programu letiště, než které jsou uvedeny ve větě první, provozovatel letiště neprodleně oznámí Úřadu.

(4) Obsahové náležitosti a strukturu bezpečnostního programu letiště stanoví prováděcí právní předpis.

§102

(2) Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány

a) Mezinárodní organizací pro civilní letectví,

b) Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie, a

c) Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL,

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

Komentář:

Základní zákon k civilnímu letectví. Vyplyvají z něj povinnosti řídit se leteckými předpisy a příslušnými vyhláškami.

Číslo 2 - Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Tato vyhláška specifikuje v Příloze 5, co musí obsahovat Letištní příručka.

VIII. Textové části letištní příručky dle následujících bodů:

4.2 Přístup na pohybovou plochu letiště

Postupy, které jsou vytvořeny a prováděny v souladu s bezpečnostním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy provozovatele letiště k zajištění bezpečnosti leteckého provozu a k zabránění neoprávněného vniknutí osob, vozidel, zvířat nebo jiných předmětů na pohybovou plochu letiště, včetně

4.2.1 povinností provozovatele letiště, provozovatelů letadel, provozovatelů letištních služeb se stálým sídlem na letišti, ostrahy letiště,

4.2.2 jmen, příjmení a funkcí osob odpovědných za kontrolu přístupu na letiště a jejich telefonní čísla, na kterých jsou nepřetržitě dostupné.

Komentář:

Ve vyhlášce je ukázán obsah letištní příručky, kde je řešen přístup na pohybovou plochu.

Číslo 4 - Vyhláška č. 410/2006 Sb., Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 410/2006 Sb.

Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště.

Komentář:

Ve vyhlášce je ukázán obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště.

Číslo 10 - Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NPŘK)

Část V. – Systém vnitřní kontroly kvality

Část VI. – Kontrolní činnost, její typy a metodika

Část VII. – Nápravná opatření a jejich vymáhání

Část VIII. – Protokoly a zprávy o kontrolní činnosti

Příloha 4 – Harmonizovaný systém klasifikace dodržování předpisů

Komentář:

V národním programu pro řízení kvality jsou popsány typy kontrolních činností, nápravná opatření plynoucí z výsledků kontrol, způsoby dokumentace kontrol.

Číslo 11 - Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce

§ 79 Stanovená týdenní pracovní doba

(1) Délka stanovené týdenní pracovní doby činí 40 hodin týdně.

(2) Délka stanovené týdenní pracovní doby činí u zaměstnanců

a) pracujících v podzemí při těžbě uhlí, rud a nerudných surovin, v důlní výstavbě a na báňských pracovištích geologického průzkumu 37,5 hodiny týdně,

b) s třísměnným a nepřetržitým pracovním režimem 37,5 hodiny týdně,

c) s dvousměnným pracovním režimem 38,75 hodiny týdně.

§ 79a

§ 80 Kratší pracovní doba

§ 83

Délka směny nesmí přesáhnout 12 hodin.

PŘESTÁVKA V PRÁCI A BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKA

§ 88

(1) Zaměstnavatel je povinen poskytnout zaměstnanci nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 30 minut; mladistvému zaměstnanci musí být tato přestávka poskytnuta nejdéle po 4,5 hodinách nepřetržité práce. Jde-li o práce, které nemohou být přerušeny, musí být zaměstnanci i bez přerušení provozu nebo práce zajištěna přiměřená doba na oddech a jídlo; tato doba se započítává do pracovní doby. Mladistvému zaměstnanci musí vždy být poskytnuta přestávka na jídlo a oddech podle věty první.

(2) Byla-li přestávka v práci na jídlo a oddech rozdělena, musí alespoň jedna její část činit nejméně 15 minut.

(3) Přestávky v práci na jídlo a oddech se neposkytují na začátku a konci pracovní doby.

(4) Poskytnuté přestávky v práci na jídlo a oddech se nezapočítávají do pracovní doby.

§ 89

(1) Má-li zaměstnanec při výkonu práce právo na bezpečnostní přestávku podle zvláštních právních předpisů, započítává se tato přestávka do pracovní doby.

(2) Případně-li bezpečnostní přestávka na dobu přestávky v práci na jídlo a oddech, započítá se přestávka v práci na jídlo a oddech do pracovní doby.

DOBA ODPOČINKU

Díl 1

Nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směny

§ 90

(1) Zaměstnavatel je povinen rozvrhnout pracovní dobu tak, aby zaměstnanec měl mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň 11 hodin, zaměstnanec mladší 18 let po dobu alespoň 12 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích.

(2) Odpočinek podle odstavce 1 může být zkrácen až na 8 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích zaměstnanci staršímu 18 let za podmínky, že následující odpočinek mu bude prodloužen o dobu zkrácení tohoto odpočinku

a) v nepřetržitých provozech, při nerovnoměrně rozvržené pracovní době a při práci přesčas,

b) v zemědělství,

c) při poskytování služeb obyvatelstvu, zejména

1. ve veřejném stravování,

2. v kulturních zařízeních,

3. v telekomunikacích a poštovních službách,

4. ve zdravotnických zařízeních,

5. v zařízeních sociálních služeb,

d) u naléhavých opravných prací, jde-li o odvrácení nebezpečí pro život nebo zdraví zaměstnanců,

e) při živelních událostech a v jiných obdobných mimořádných případech.

PRÁCE PŘESČAS

§ 93

(1) Práci přesčas je možné konat jen výjimečně.

(2) Práci přesčas může zaměstnavatel zaměstnanci nařídit jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami, popřípadě za podmínek uvedených v § 91 odst. 2 až 4 i na dny pracovního klidu. Nařízená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce.

(3) Zaměstnavatel může požadovat práci přesčas nad rozsah uvedený v odstavci 2 pouze na základě dohody se zaměstnancem.

(4) Celkový rozsah práce přesčas nesmí činit v průměru více než 8 hodin týdně v období, které může činit nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích. Jen kolektivní smlouva může vymezit toto období nejvýše na 52 týdnů po sobě jdoucích.

(5) Do počtu hodin nejvýše přípustné práce přesčas ve vyrovnávacím období podle odstavce 4 se nezahrnuje práce přesčas, za kterou bylo zaměstnanci poskytnuto náhradní volno.

NOČNÍ PRÁCE

§ 94

(1) Délka směny zaměstnance pracujícího v noci nesmí překročit 8 hodin v rámci 24 hodin po sobě jdoucích; není-li to z provozních důvodů možné, je zaměstnavatel povinen rozvrhnout stanovenou týdenní pracovní dobu tak, aby průměrná délka směny nepřekročila 8 hodin v období nejdéle 26 týdnů po sobě jdoucích, přičemž při výpočtu průměrné délky směny zaměstnance pracujícího v noci se vychází z pětidenního pracovního týdne.

(3) Zaměstnavatel je povinen zajišťovat pro zaměstnance pracující v noci přiměřené sociální zajištění, zejména možnost občerstvení.

(4) Pracoviště, na kterém se pracuje v noci, je zaměstnavatel povinen vybavit prostředky pro poskytnutí první pomoci, včetně zajištění prostředků umožňujících přivolat rychlou lékařskou pomoc.

BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

PŘEDCHÁZENÍ OHROŽENÍ ŽIVOTA A ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

§ 101

§ 102

(1) Zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.

(2) Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

(3) Zaměstnavatel je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění

vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění a provádět taková opatření, aby v důsledku příznivějších pracovních podmínek a úrovně rozhodujících faktorů práce dosud zařazené podle zvláštního právního předpisu jako rizikové mohly být zařazeny do kategorie nižší. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek, a dodržovat metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů podle zvláštního právního předpisu.

(4) Není-li možné rizika odstranit, je zaměstnavatel povinen je vyhodnotit a přijmout opatření k omezení jejich působení tak, aby ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců bylo minimalizováno. Přijatá opatření jsou nedílnou a rovnocennou součástí všech činností zaměstnavatele na všech stupních řízení. O vyhledávání a vyhodnocování rizik a o přijatých opatřeních podle věty první je zaměstnavatel povinen vést dokumentaci.

(5) Při přijímání a provádění technických, organizačních a jiných opatření k prevenci rizik je zaměstnavatel povinen vycházet ze všeobecných preventivních zásad, kterými se rozumí

- a) omezování vzniku rizik,
- b) odstraňování rizik u zdroje jejich původu,
- c) přizpůsobování pracovních podmínek potřebám zaměstnanců s cílem omezení působení negativních vlivů práce na jejich zdraví,
- d) nahrazování fyzicky namáhavých prací novými technologickými a pracovními postupy,
- e) nahrazování nebezpečných technologií, výrobních a pracovních prostředků, surovin a materiálů méně nebezpečnými nebo méně rizikovými, v souladu s vývojem nejnovějších poznatků vědy a techniky,
- f) omezování počtu zaměstnanců vystavených působení rizikových faktorů pracovních podmínek překračujících nejvyšší hygienické limity a dalších rizik na nejnižší počet nutný pro zajištění provozu,
- g) plánování při provádění prevence rizik s využitím techniky, organizace práce, pracovních podmínek, sociálních vztahů a vlivu pracovního prostředí,
- h) přednostní uplatňování prostředků kolektivní ochrany před riziky oproti prostředkům individuální ochrany,
- i) provádění opatření směřujících k omezování úniku škodlivin ze strojů a zařízení,
- j) udílení vhodných pokynů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

(6) Zaměstnavatel je povinen přijmout opatření pro případ zdolávání mimořádných událostí, jako jsou havárie, požáry a povodně, jiná vážná nebezpečí a evakuace zaměstnanců včetně pokynů k zastavení práce a k okamžitému opuštění pracoviště a odchodu do bezpečí; při poskytování první pomoci spolupracuje s poskytovatelem pracovně-lékařských služeb. Zaměstnavatel je povinen zajistit a určit podle druhu činnosti a velikosti pracoviště potřebný

počet zaměstnanců, kteří organizují poskytnutí první pomoci, zajišťují přivolání zejména poskytovatele zdravotnické záchranné služby, Hasičského záchranného sboru České republiky a Policie České republiky a organizují evakuaci zaměstnanců. Zaměstnavatel je povinen zajistit ve spolupráci s poskytovatelem pracovně-lékařských služeb jejich vyškolení a vybavení v rozsahu odpovídajícím rizikům vyskytujícím se na pracovišti.

(7) Zaměstnavatel je povinen přizpůsobovat opatření měnícím se skutečností, kontrolovat jejich účinnost a dodržování a zajišťovat zlepšování stavu pracovního prostředí a pracovních podmínek.

POVINNOSTI ZAMĚSTNAVATELE, PRÁVA A POVINNOSTI ZAMĚSTNANCE

§ 103

§ 104

Osobní ochranné pracovní prostředky, pracovní oděvy a obuv, mycí, čisticí a dezinfekční prostředky a ochranné nápoje

Komentář:

V zákoníku práce jsou shrnuty pracovněprávní náležitosti pracovního poměru, práva, povinnosti z pracovněprávního vztahu vyplývající, včetně poznatků k bezpečnosti práce.

Číslo 12 - Předpis č. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

§ 52 Základní doba služby v týdnu

(1) Základní doba služby příslušníka činí 37,5 hodiny týdně. Příslušníkovi lze na jeho žádost stanovit kratší dobu služby v týdnu.

(2) Za týden výkonu služby příslušníka se považuje doba, v níž byla konána služba v rozsahu základní doby služby v týdnu podle předem stanoveného rozvržení doby služby. Za 1 den výkonu služby se považuje jedna pětina rozsahu doby uvedené ve větě první.

§ 54 Služba přesčas

(1) Příslušníkovi lze v důležitém zájmu služby nařídit výkon služby přesčas nejvýše v rozsahu 150 hodin v kalendářním roce.

(2) Jestliže bude vyhlášen krizový stav podle zvláštního právního předpisu nebo ve výjimečných případech ve veřejném zájmu, lze příslušníkovi nařídit po dobu krizového stavu a nebo po nezbytnou dobu ve veřejném zájmu službu přesčas i nad rozsah stanovený v odstavci 1.

(3) Za službu přesčas se podle odstavců 1 a 2 považuje služba vykonávaná nad základní dobu služby v týdnu mimo rámec směn. U příslušníka s kratší dobou služby v týdnu se za službu přesčas nepovažuje služba, která nepřesahuje základní dobu služby v týdnu.

§ 55 Služba v noci

Služba v noci je služba konaná v době od 22 hodin do 6 hodin.

§ 60 Přestávka na jídlo a odpočinek

(1) Příslušník má nárok na přestávku ve službě na jídlo a odpočinek, nejdéle po každých 5 hodinách nepřetržitého výkonu služby, jestliže služební funkcionář nerozhodne na žádost příslušníka jinak, a to při trvání směny

a) do 9 hodin v rozsahu 30 minut,

b) nad 9 hodin v takovém rozsahu, aby jedna přestávka činila 30 minut a ostatní přestávky činily nejméně 15 minut.

(2) Přestávka ve službě na jídlo a odpočinek se nezapočítává do doby služby.

(3) Jde-li o službu, jejíž výkon nemůže být přerušen, musí být příslušníkovi i bez přerušení výkonu služby zajištěna přiměřená doba na jídlo a odpočinek.

SLUŽEBNÍ POHOTOVOST

§ 62

§ 63 Nepřetržitý odpočinek mezi jednotlivými směny

§ 64 Nepřetržitý odpočinek v týdnu

Komentář:

V zákoně o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů jsou definované poměry fyzických osob vykonávajících službu v bezpečnostních složkách. Popisuje jejich odměňování, řízení ve věcech služebního poměru a služební vztahy.

Číslo 13 - Předpis č. 101/2000 Sb., Zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů

HLAVA II

PRÁVA A POVINNOSTI PŘI ZPRACOVÁNÍ OSOBNÍCH ÚDAJŮ

Komentář:

V zákoně o ochraně osobních údajů jsou specifikována práva a povinnosti při zpracování osobních údajů.

Literatura:

- [1] Zákon o civilním letectví. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 1997, částka 17, číslo 49/1997 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
- [2] Zákoník práce. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 84, číslo 262/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>
- [3] Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2003, částka 121, číslo 361/2003 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-361>
- [4] Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 132, číslo 410/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>
- [5] Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 132, číslo 410/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb06410>
- [6] Zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2000, částka 32, číslo 101/2000 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-101>
- [7] Národní bezpečnostní program. Ministerstvo dopravy České republiky. 2015.
- [8] Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy (NPRK), Ministerstvo dopravy České republiky, 2015
- [9] Česká republika. L 14: Letiště. 2009, 641/2009-220-SP/4.
- [10] ICAO. Doc. 8973 - volume V: Security manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. In: *ICAO, AC 150/5200-31C*. Kanada, 2007, 7.
- [11] ICAO. Doc. 9859: Safety management manual. In: *ICAO*. Kanada, 2013.
- [12] EASA, Draft AMC and GM to Part-ADR. Köln, 2014. Available at: [http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/agency-measures-docs-agency-decisions-2014-201X-XXX-R-AMC-GM-ADR-\(DRAFT\).pdf](http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/agency-measures-docs-agency-decisions-2014-201X-XXX-R-AMC-GM-ADR-(DRAFT).pdf)
- [13] USA. SLG-101: Guide for All-Hazard Emergency Operations Planning. FEMA. USA, 1996.
- [14] USA. Advisory Circular: Airport emergency plan. In: *AC 150/5200-31C*. USA, 2010.
- [15] Annex to ED Decision 2012/007/R - AMC and GM to Part-ORA. EASA. Köln, 2012.
- [16] Supplementary document to ED Decision 2013/019/R - AMC and GM to Part-ORO. EASA. Köln 2013.

Literatura související s řešením projektu předcházející vytvoření metodiky:

- [1] Dociová, D. - Vittek, P.: Passenger prescreening system. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 12-15. ISSN 2336-2677.
- [2] Dučaiová, J. - Vittek, P. - Dociová, D.: Possibilities of New Security Measures Implementation in conditions of Czech Republic. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 17-21. ISSN 2336-2677.
- [3] Hajzler, O. - Vittek, P. - Kraus, J.: The Methodology for the Creation of Airport Emergency Plan. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 4-7. ISSN 2336-2677.
- [4] Kraus, J. - Němec, V. - Vořtová, V.: Implementation of Recovery Management into Airport Emergency Plans. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 5-8. ISSN 2336-2677.
- [5] Kraus, J. - Plos, V. - Szabo, S.: Sensor Networks for CBRNE Detection. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 26-29. ISSN 2336-2677.
- [6] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: The New Approach to Airport Emergency Plans. International Journal of Social, Management, Economics and Business Engineering. 2014, vol. 8, no. 8, p. 2369-2372. ISSN 1307-6892.
- [7] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: "Friction Surfaces" of Airport Emergency Plan. International Journal of Social, Education, Economics and Management Engineering. 2015, vol. 8, no. 8, art. no. 1651, p. 2372-2375.
- [8] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P. - Dociová, D. - Hajzler, O. - et al.: Analysis of the Process of Creating Airport Emergency Plan in Terms of Legislation. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 39-42. ISSN 2336-2677.
- [9] Kraus, J. - Štumper, M. - Hanus, D.: Lasers Attacks in Aviation. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 16-19. ISSN 2336-2677.
- [10] Plos, V. - Vittek, P. - Vořtová, V.: The Possibility of Using Safety Indicators to Evaluate Security at Airports. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 9-12. ISSN 2336-2677.
- [11] Staněk, M. - Kraus, J. - Novák, M.: INDECT for European Pre-screening. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 20-25. ISSN 2336-2677.
- [12] Vořtová, V.: The Significance of Aviation Terrorism. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 22-25. ISSN 2336-2677.
- [13] Kraus, J. - Mikyška, V.: Ensuring Airport Processes Using Sensor Networks. In Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, 2015, p. 299-304. ISBN 978-80-554-1024-1.
- [14] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: Process of Creating Airport Emergency Plan. In 19. Medzinárodná vedecká konferencia Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Žilina, Univerzita 1: Žilinská univerzita v Žiline, 2014, p. 401-407. ISBN 978-80-554-0875-0.
- [15] Kraus, J. - Vittek, P. - Plos, V.: Comprehensive emergency management for airport operator documentation. In Production Management and Engineering Sciences: Proceedings of the International Conference on Engineering Science and Production Management (ESPM 2015), Tatranská Štrba, High Tatras Mountains, Slovak Republic, 16th-17th April 2015. Bratislava: University of Economics in Bratislava, 2015, p. 139-144. ISBN 978-1-138-02856-2.
- [16] Pitas, J. - Němec, V. - Soušek, R.: Mutual Influence of Management Processes of Stakeholders and Risk Management in Cyber Security Environment. In The 18th World Multi-Conference on Systemics, Cybernetics and Informatics. Orlando, Florida: International Institute of Informatics and Systemics, 2014, vol. II, p. 94-97. ISBN 978-1-941763-05-6.

- [17] Štumper, M. - Kraus, J. - Vittek, P. - Plos, V.: GNSS jamming. In INAIR 2014 - International Conference on Air Transport. Žilina: EDIS, 2014, p. 79-82. ISBN 978-80-554-0944-3.
- [18] Vittek, P. - Matyáš, R. - Kraus, J.: Customized Emergency Response Plan for Aviation Organizations. In 19. Medzinárodná vedecká konferencia Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Žilina, Univerzitná 1: Žilinská univerzita v Žilině, 2014, p. 723-729. ISBN 978-80-554-0875-0.