

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ČINNOSTI A HISTORIE BEZPEČNOSTNÍCH
SLOŽEK PŮSOBÍCÍCH NA LETIŠTI PRAHA**

Autor práce: Miroslav Matějka
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. Jan Kuda
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2020

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Miroslav Matějka

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Činnosti a historie bezpečnostních složek působících na Letišti Praha a.s.

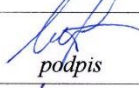

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Activities and History of Security Forces Operating Airport Prague a.s.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

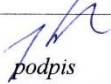


Vedoucí bakalářské práce: Jan Kuda, Mgr.

Datum zadání bakalářské práce: květen, 2020

Cíl bakalářské práce: Zmapování historického vývoje a činností bezpečnostních složek a útvarů zřízených podnikem Letiště Praha a.s., které se podílejí na zajištění ochrany letiště a cestujících dle zákona o civilním letectví a stanovení doporučení ke zvýšení efektivity činností.

Student: Miroslav Matějka	27. 5. 2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Jan Kuda	27. 5. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	7. 7. 2020 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	9. 7. 2020 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	9. 7. 2020 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Janu Kudovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

MATĚJKA, M. *Činnosti a historie bezpečnostních složek působících na Letišti Praha, a. s.: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 73 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Kuda.

Klíčová slova: bezpečnost, složky, historie, letiště, výstroj, výcvik

Bakalářská práce představuje činnosti a historii bezpečnostních složek, které působí v rámci Letiště Praha, a. s. Zaměřuje se na útvary, které jsou zřízeny dle zákona o civilním letectví společností Letiště Praha, a. s., jež je provozovatelem letiště. Zkoumá pracovní náplň a rozdílnost jednotlivých bezpečnostních složek, jejich vybavení, výzbroj, výstroj a výcvik.

ABSTRACT

MATĚJKA, M. *Activities and History of Security Forces Operating Airport Prague a. s.: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 73 p. Supervisor: Mgr. Jan Kuda.

Key words: Security, Components, History, Airport, Equipment, Training.

This bachelor thesis presents the Activities and History of the Security Forces operating at Prague Airports, a. s. It focuses on department that are established by the company Airport Prague, a. s. under the civil aviation act. It examines the workload and differences of individual components, equipment, armaments, equipment and training.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Vznik a historie Sboru ozbrojené ochrany letišť	11
2.1 Činnosti Sboru ozbrojené ochrany letišť do roku 1993.....	12
2.2 Výstroj	15
2.3 Vozový park	18
2.4 Zbraně.....	19
2.5 Pamětní vlajky	20
2.6 Zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť	21
3 Vznik útvaru Ostraha letišť	22
3.1 Ostraha letiště	30
3.2 Základní povinnosti a oprávnění pracovníků Ostrahy letiště	31
3.3 Kvalifikační požadavky a výcvik	33
3.4 Základní kvalifikační požadavky pro jednotlivé pozice.....	34
4 Složky Ostrahy letiště	37
4.1 Dispečink Ostrahy letiště.....	37
4.2 Hlídková služba Ostrahy letiště.....	37
4.3 Strážní služba Ostrahy letiště	38
5 Výstroj, výzbroj, technické vybavení a vozový park	39
5.1 Výstroj strážní služby	39
5.2 Výzbroj.....	42
5.3 Vozidla	45
6 Technické prostředky pro ochranu letiště	47
6.1 Oplocení	47
6.2 Průmyslový kamerový systém CCTV	48
6.3 Termokamery	48

6.4	Infračervené závory	49
6.5	Radar Blighter	50
6.6	Systém Aeroscope	51
6.7	Video analytika CerticonVis	52
7	Technické prostředky bezpečnostní kontroly.....	53
7.1	Rentgen.....	54
7.2	Detektor kovu	54
7.3	Ruční detektor kovu	55
7.4	Detektory výbušnin	55
7.5	Pomůcky k bezpečnostní prohlídce vozidla	56
8	Spolupráce s Policií ČR	58
9	Dokumenty.....	60
	Závěr.....	66
	Seznam použitých zdrojů	68
	Seznam zkratk	71
	Seznam obrázků	72

Úvod

Útvar Ostraha letiště vznikl jako navazující bezpečnostní složka Sboru ozbrojené ochrany letišť, který působil od roku 1976 na všech letištích v Československu a následně v České a Slovenské Federativní Republice. Na základě zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť v roce 1993 a vydání zákona o civilním letectví vznikla České správě letišť jako provozovateli letiště povinnost zajistit ostrahu a ochranu letiště před protiprávními činy. V rámci podniku České správy letišť byla vytvořena v roce 1994 organizační složka bezpečnosti, pod kterou spadá útvar Ostraha letiště. V současnosti není k dispozici žádný ucelený popis týkající se vzniku, činnosti a historie tohoto útvaru, a proto je vzhledem k jeho důležitosti pro letištní bezpečnost namíste věnovat mu patřičnou pozornost.

Ostraha letiště (dále také OLE) je rozdělena na dvě organizační jednotky, na strážní a hlídkovou službu. Jejich hlavním úkolem je ochrana civilního letectví před protiprávními činy na letišti v rozsahu stanoveném legislativou pro provozovatele v oblasti fyzické ochrany letiště. Dále zajišťují ostrahu majetku a osob a zamezují vniknout nepovolaným osobám do střežených objektů. Další důležitou činností, kterou pracovníci Ostrahy letiště vykonávají, je dohled nad dodržováním dopravního řádu v neveřejné části letiště. Provádějí měření rychlosti vozidel, kontrolují oprávnění k řízení vozidel a letištní techniky. Ostraha letiště v rámci svých povinností při odhalování trestné činnosti úzce spolupracuje s útvary Policie ČR, Celním úřadem Praha Ruzyně, Městskou policií Praha, Bezpečnostní informační službou a Útvarem pro zahraniční styky a informace.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této práce je představit historii a vývoj útvaru OLE a její organizační složky. Dále je záměrem ukázat návaznost na činnosti Sboru ozbrojené ochrany letišť (dále také SOOL), jeho historii, činnosti a vybavení. Pro zpracování bylo důležité vyhledat a získat příslušné informace. Podklady pro tuto práci jsou čerpány zejména z Kroniky Sboru ozbrojené ochrany letišť, odborné literatury a online elektronických dokumentů.

V průběhu tvorby bakalářské práce bylo využito 25 let osobních zkušeností vedoucího pracovníka Ostrahy letiště a zaměstnanců, kteří sloužili v obou složkách tohoto útvaru.

Je zde popsán rozdíl ve vybavení, výcviku a celkové pracovní náplně. Na začátku práce je popsána historie útvaru SOOL a navazující složky Ostrahy letiště po jeho současnost. Další část práce pojednává o výzbroji a vybavení zaměstnanců OLE.

2 Vznik a historie Sboru ozbrojené ochrany letišť

Sbor ozbrojené ochrany letišť vznikl na základě zákona č. 127/1976 Sb., o civilním letectví, vydaného předsednictvem Federálního shromáždění, a to dle ustanovení § 29a v části hlava IVa Ochrana pozemních leteckých zařízení.¹ „Zřizuje se Sbor ozbrojené ochrany letišť, který působí na veřejných letištích a na území ostatních leteckých zařízení. Základním úkolem sboru je zajištění pořádku a bezpečnosti v obvodu objektů jím chráněných.“²

Důvodem vzniku sboru byly narůstající únosy letadel ve světě i Československu. Únos letadla dne 28. 10. 1976 znovu ukázal řadu mezer v zajištění bezpečnosti československé letecké dopravy a našich letišť. Proto příslušné bezpečnostní složky provedly vyhodnocení události a navrhly některá opatření, která by měla opakování podobné události zabránit.³ Československý trestní zákon vymezoval v souladu s Haagskou a Montrealskou úmluvou skutkové podstaty trestných činů ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny.

Podle československého trestního zákona platilo: „*kdo na palubě vzdušného dopravního prostředku v úmyslu získat nebo vykonávat kontrolu nad takovým prostředkem*

- a) *využije proti jinému násilí nebo pohrůžky bezprostředního násilí,*
- b) *vyhrožuje jinému usmrcením, ublížením na zdraví nebo způsobením škody velkého rozsahu nebo*
- c) *zneužije bezbrannosti jiného,*

bude potrestán odnětím svobody na osm až patnáct let nebo propadnutím majetku. Odnětím svobody na dvanáct až patnáct let nebo trestem smrti, popřípadě vedle těchto trestů též propadnutím majetku bude pachatel potrestán:

- a) *způsobí-li výše uvedeným činem smrt, nebo*
- b) *spáchá-li takový čin za branné pohotovosti státu.*

¹ Zákon č. 127/1976 Sb., o civilním letectví, hlava IVa Ochrana pozemních leteckých zařízení.

² Tamtéž, § 29a Sbor ozbrojené ochrany letišť.

³ KELLER, L., KOVERDYNSKÝ, B. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945–1992*. Cheb, 2012, s. 147.

Kdo sdělí nepravdivou informaci, která může ohrozit bezpečnost nebo provoz vzdušného dopravního prostředku za letu, bude potrestán odnětím svobody až na tři roky nebo nápravným opatřením nebo peněžitým trestem.“⁴

Jak je patrné z citovaného československého trestního zákoníku, tresty byly vysoké, a přesto docházelo na našem území k únosům letadel nebo pokusům o ně.

Do vzniku Sboru ozbrojené ochrany letiště byla na letišti jen závodní stráž podniku (ČSDL – Československá správa dopravních letišť), Sbor národní bezpečnosti, který měl na starosti především pasovou problematiku (OPK – oddělení pasové kontroly a střežení stojánek letadel OLK – odbor letištní kontroly) a Československá lidová armáda, která se starala o ochranu perimetru letiště. Závodní stráž Československé správy dopravních letišť (ČSDL) vykonávala svou činnost jen na vstupních stanovištích letiště a její hlavní pracovní činností byla kontrola oprávněnosti vstupu zaměstnanců do neveřejné části letiště a výstupní kontrola, která měla zamezit rozkrádání majetku letiště. Tato ochrana letiště se jevila jako nedostatečná, protože závodní stráž neměla dost vyškolených zaměstnanců, a proto se federální ministerstvo dopravy (FMD) ve spolupráci s federálním ministerstvem vnitra (FMV) a Sborem národní bezpečnosti (SNB) dohodlo na předložení návrhu na vznik Ozbrojené ochrany letišť. Dalším důvodem bylo i posílení Sboru národní bezpečnosti, která se podílela na ostraze letiště a jeho početní stavy byly značně personálně neobsazené. Sbor ozbrojené ochrany letišť měl za úkol ochranu všech letišť v Československé socialistické republice. Jednalo se o letiště Praha-Ruzyně, Ostrava-Mošnov, Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Bratislava, Košice.

2.1 Činnosti Sboru ozbrojené ochrany letišť do roku 1993

Sbor ozbrojené ochrany letišť vznikl, jak již bylo uvedeno, na základě § 29a hlava IVa zákona č. 127/1976 Sb.⁵ a plně nahradil dosavadní vymezení činnosti závodní stráže Československé správy dopravních letišť. Práva a povinnosti byly jasně dány § 29b.⁶ Hlavní činností byla kontrola vstupů a vjezdů do neveřejného prostoru letiště, hlídková činnost ve veřejné a neveřejné části, ochrana perimetru letiště a řešení dopravy.

⁴ ČAPEK, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha, 1988, s. 71, 72.

⁵ Zákon č.127/1976 Sb., § 29a Zřízení Sboru ozbrojené ochrany letišť.

⁶ Zákon č.127/1976 Sb., § 29b Práva a povinnosti příslušníků Sboru ozbrojené ochrany letišť.

Příslušníci sboru byli oprávněni požadovat na místě vysvětlení od osoby, od níž lze očekávat, že může přispět k objasnění závažných skutečností týkajících se narušení nebo ohrožení bezpečnosti leteckého provozu, veřejného pořádku nebo bezpečnosti života a zdraví, jakož i majetku, pokud není podezření, že jde o trestný čin nebo přečin.

Dále k oprávněním patřily následující činnosti. Zjišťovat v místech, která nejsou veřejnosti přístupná, totožnost osob a jejich oprávnění se v těchto místech zdržovat, zjišťovat totožnost osoby, která narušuje nebo ohrožuje bezpečnost leteckého provozu, veřejný pořádek nebo bezpečnost života a zdraví, jakož i majetku, popř. i osoby, která byla takovému jednání přítomna. Předvést osobu, která nechce nebo nemůže v místech, která nejsou pro veřejnost přístupná, hodnověrně prokázat svou totožnost, nebo která narušuje nebo ohrožuje bezpečnost leteckého provozu, veřejný pořádek, bezpečnost života a zdraví, jakož i majetku, a odevzdat ji ihned příslušníku Sboru národní bezpečnosti anebo ji propustit, jakmile pominuly důvody k předvedení. Přesvědčit se, zda ten, jehož předvádějí, není ozbrojen, a podle povahy případu zbraň až do dalšího opatření příslušných orgánů odebrat. Po předchozí marné výzvě k jejímu vydání odejmout předběžně věc, která by mohla být prohlášena za propadlou nebo zabranou, a ihned ji odevzdat příslušným orgánům. Ukládat a vybírat v blokovém řízení pokuty za přestupky.⁷ Zakročuje-li příslušník sboru, užije – pokud to povaha zákroku vyžaduje a okolnosti dovolují – slovo „jménem zákona“. Každý je povinen uposlechnout výzvy zakročujícího příslušníka sboru.⁸

Příslušníci Sboru ozbrojené ochrany letišť byli oprávněni na veřejných letištích a na území ostatních pozemních leteckých zařízení v zájmu jejich obrany a veřejného pořádku, zejména k odvracení útoku na sebe nebo jinou osobu, při služebních zákrocích proti výtržníkům a jiným nebezpečným osobám nebo k překonání odporu, který směřuje ke zmaření jejich služebního zákroku, úkonu či výzvy, jakož i k zabránění útěku předváděné osoby, použít hmatů a chvatů sebeobrany, kapesního slzotvorného prostředku, obušku, pout, služebního psa, úderu zbraní, výstrahy a varovného výstřelu do vzduchu.⁹

Příslušník Sboru ozbrojené ochrany letišť byl oprávněn použít střelné zbraně v případech nutné obrany a k odvrácení nebezpečného útoku na střežený objekt nebo

⁷ Práva a povinnosti příslušníků Sboru ozbrojené ochrany letišť zákon 127/1976 Sb., § 29b.

⁸ ČAPEK, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha, 1988, s. 218.

⁹ Tamtéž, s. 219.

stanoviště. Dále také k zamezení útěku nebezpečného pachatele nebo k zneškodnění zvířete, které ohrožovalo život a zdraví osob.

Zákon dal příslušníkům Sboru ozbrojené ochrany letišť dostatečné pravomoci v rámci letišť, aby mohli dostatečně posílit ochranu civilního letectví před protiprávními činy a plně nahradit některé činnosti, které doposud vykonával Sbor národní bezpečnosti.

Organizace Sbor ozbrojené ochrany letišť sídlila na ministerstvu dopravy, kde bylo ústřední velitelství ozbrojených sborů v dopravě. Dislokační společné operační středisko mělo na starosti přímé řízení SOOL a Sboru ozbrojené ochrany železnic (SOOŽ), zpracovávalo a předkládalo vedoucím pracovníkům denní svodky událostí a vyhlášovalo mimořádná bezpečnostní opatření. Velitelství Sboru ozbrojené ochrany letišť pro celou republiku se nacházelo na letišti Praha Ruzyně, které mělo své operační středisko.

Rozjezd praktických činností SOOL byl poměrně pomalý. Zájem o službu ve sboru nebyl velký, sbor se po celou dobu své existence vyznačoval značnými tabulkovými podstavami. Pamětníci vzpomínají, že v roce 1978 bylo ve směně asi sedm příslušníků. Část nových členů se podařilo „naverbovat“ v tehdejší závodní strážii Československých aerolinií (ČSA). Možnosti získat nové pracovníky v této složce byly však dost omezené. Podmínkou vstupu do SOOL byl totiž věk v rozmezí 21–35 let a většina příslušníků závodní strážie byla už důchodového věku. Nezájem o službu u SOOL si lze vysvětlit také tím, že služba v tehdejším Sboru národní bezpečnosti nabízela větší perspektivu.

Pro ilustraci lze uvést, že nástupní plat řadového příslušníka SOOL byl 1 780 Kč, k tomu se po dokončení výcviku připočítávalo osobní hodnocení až 15 % a kolem 20 % výkonnostní složky platu. Osobní hodnocení se přehodnocovalo přibližně jednou ročně, výkonnostní odměna se upravovala podle aktuálního výkonu a aktivity daného příslušníka každý měsíc. Příslušníci SOOL měli jako zaměstnanci ČSA kromě standardních mzdových náležitostí také další nefinanční výhody, stejně jako všichni zaměstnanci ČSA. K takovým výhodám patřily zejména volné zaměstnanecké letenky. Zaměstnanci tak mohli létat i se svými rodinnými příslušníky do exotických destinací, jako byla Kuba nebo vzdálené asijské země.¹⁰

¹⁰ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security*. Cheb, 2014, s. 152.

Personální stavy se postupně po několika letech začaly navyšovat tak, jak odcházeli do policejních důchodů příslušníci odboru letové kontroly a odboru pasové kontroly. Služba u SOOL jim nabízela ideální kombinaci výsluhového příjmu a standardní mzdy příslušníka SOOL. Co bylo hlavní náplní činnosti SOOL v prvních měsících po jeho vzniku? Samozřejmě kontrola vstupu do neveřejného prostoru letiště. Pamětníci také vzpomínají na ostrahu poštovních vozů a letadel. Na letiště v té době směřovalo každý den asi deset poštovních autobusů plných dopisů a novin, letadla s poštou odlétala každý den kolem půlnoci.¹¹

2.2 Výstroj

Základní výstroj byla totožná s výstrojí příslušníků Sboru ozbrojené ochrany železnic. Uniforma měla tmavě modrou barvu, nárameníky byly červené barvy. Košile měla světle modrou barvu, čepice se štítkem byla typu brigadýrka.

Obrázek 1: Služební čepice příslušníka Sboru ozbrojené ochrany letišť¹²



¹¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security*. Cheb, 2014, s. 152.

¹² Čepice sboru ozbrojené ochrany letišť. [Online] 2020. Dostupné z WWW: <https://aukro.cz/cepice-sboru-ozbrojene-ochrany-letist-cssr-vel-55-6976145286>

Obrázek 2: Příslušník SOOL¹³



Hodnostní označení bylo na červených výložkách, rozdíl mezi Sborem národní bezpečnosti byl jen v rozlišovacím znaku, kde bylo uvedeno FMD.

Obrázek 3: Hodnostní označení příslušníků SOOL¹⁴



¹³ Příslušník SOOL [Online] 2020. Dostupné z WWW: <http://www.oovbstrnadice.cz/sool/>

¹⁴ KZMMT [Online]. Dostupné z WWW: <http://www.kzmtt.cz/domains/kzmtt.cz/upload/Benes/hodnosti-1982-92.jpg>

Obrázek 6: Příslušníci SOOL¹⁷



2.3 Vozový park

Služební vozidla značky Škoda 1203 a Škoda 120 se používala k hlídkové činnosti před halou a na ploše. Terénní vůz UAZ se používal ke kontrole perimetru letiště. Barevné provedení bylo ve tmavě modré barvě, dále měl vůz bílý předek a bílé dveře, na kterých byla zkratka SOOL.

Obrázek 7: Služební vozidlo Škoda 1203¹⁸



¹⁷ Foto: František Šťastný.

¹⁸ Vozidlo SOOL [Online]. Dostupné z WWW: <http://www.oovbstrnadice.cz/sool/>

Obrázek 8: Služební vozidlo Škoda 120 L¹⁹



2.4 Zbraně

Příslušníci Sboru ozbrojené ochrany letišť (SOOL) byly ve výkonu služby vyzbrojeny krátkou střelnou zbraní CZ 70. Na zvláštní úkoly byl používán samopal vzor 26.

Pistole CZ 70 byla vyráběna Českou zbrojovkou Uherský Brod. Jedná se o mírně upravenou verzi pistole vzor 50, vyráběné v letech 1950 až 1969. Oproti pistoli vzor 50 měla novější vzor 50/70, hranatější rukojeť, kratší křídélko pojistky a kohout s otvorem.²⁰ Ráže 7,65 mm Browning, zásobník na 8 nábojů.

Obrázek 9: Pistole CZ 70²¹



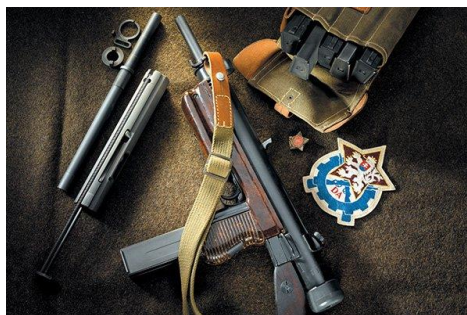
¹⁹ Foto: vlastní

²⁰ Technická data pistole CZ70. [Online]. Dostupné z WWW: <http://www.vhu.cz/exhibit/cs-pistole-cz-vzor-70/>

²¹ Pistole CZ 70. [Online]. Dostupné z WWW: <http://www.rehak-lov.com/m8-pouzite-zbrane/m9-kratke/i329-cz-vzor-50-70/>

Samopal vzor 48a/23 je konstrukčně samopalem s neuzamčeným dynamickým závěrem, který je ovládán impulsem prachových plynů. Střelba probíhá z nataženého závěru. Vzor 26 je přímým potomkem samopalu vzor 48, došlo ke změně ráže na 7,62 x 25 mm TT (Tokarev) a k výměně pevné ramenní opěrky za sklopnou.²²

Obrázek 10: Samopal vzor 26²³



2.5 Pamětní vlajky

Pamětní vlajky byly věnovány k výročí a udělovány při sportovních soutěžích.

Obrázek 11: Pamětní vlajka Sboru ozbrojené ochrany letišť²⁴



²² Technická data samopalu vzor 48. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.czub.cz/o-firme-historie/>.

²³ Samopal vzor 48. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.czub.cz/o-firme-historie/>.

²⁴ Foto: vlastní.

Obrázek 12: Pamětní vlajka SOOL, 10 let výročí²⁵



2.6 Zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť

Zánikem Československé federativní republiky došlo ke zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť. Osmého prosince byl vydán zákon č. 305/1993 Sb., kterým se dle čl. I zrušuje Sbor ozbrojené ochrany letišť. Dle čl. III se zrušuje výnos federálního ministerstva dopravy ze dne 24. listopadu 1976 č. j. 24 324/76-025, kterým se stanoví zásady organizace, výzbroj a výstroj Sboru ozbrojené ochrany letišť a zásady výcviku a výkonu služby jeho příslušníků (registrován v částce 31/1976 Sb.), ve znění výnosu federálního ministerstva dopravy ze dne 28. května 1976 č. j. 13 724/79-025 (registrován v částce 16/1979 Sb.).²⁶

²⁵ Pamětní vlajka. [Online] 2020. Dostupné z WWW: <https://aukro.cz/vlajicka-sbor-ozbrojene-ochrany-letist-cssr-csa-1977-78-6977510795>

²⁶ Zákon č. 305/1993 Sb., o zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť.

3 Vznik útvaru Ostraha letišť

Po zániku Sboru ochrany letišť byla potřeba řešit bezpečnost letiště. Vznikaly různé návrhy, jak tuto bezpečnostní složku provozovat a jaké by měla mít pravomoci. Jeden z návrhů prosazoval, aby vznikl útvar Letištní policie, která by byla zařazena pod Ministerstvo vnitra, podobně jako byl po zániku Sboru ozbrojené ochrany železnic tento sbor začleněn pod Policii ČR jako útvar Železniční policie. Ze strany Ministerstva vnitra a PČR však nebyl zájem tuto složku zřídit. Důvodem byl nedostatek personálu a lobbování některých zainteresovaných lidí na vedoucích místech, kteří na letišti u tohoto sboru sloužili jako bývalí příslušníci Sboru národní bezpečnosti a vznikla obava, že by přišli o rentu a některým by nebyla udělena bezpečnostní prověrka. Zájem o ostrahu letiště projevil Městská police Praha. Zásadní problém byl, že neměla dostatek strážníků, kteří by byli vyčleněni jen na ostrahu letiště. Nebylo možné, aby strážníci na letišti rotovali v rámci celé Prahy. Vzhledem k tomu, že se jedná o zvlášť specifickou práci, nebyl tento návrh akceptovatelný ze strany Úřadu civilního letectví (ÚCL). V roce 1994 došlo k vytvoření organizační složky Ostraha letišť v rámci státního podniku Česká správa letišť, s. p., (ČSL) na základě zákona o civilním letectví a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů, v návaznosti na zřizovací listinu České správy letišť, úkoly, povinnosti a oprávnění zaměstnanců České správy letišť začleněných do útvaru Ostraha letišť, která nahradila zaniklý Sbor ozbrojené ochrany letišť. Od roku 1994 do 2001 bylo podáno do Poslanecké sněmovny několik návrhů na schválení podobných pravomocí jako např. u myslivecké stráže, ale žádný z návrhů nebyl schválen.

Postupně se řešilo jakým způsobem a za jakých podmínek bude Ostraha letišť vykonávat své činnosti v rámci letiště v souladu s mezinárodními závazky České republiky při ochraně civilní letecké dopravy. Zaměstnanci útvaru Ostraha letišť byli v zaměstnaneckém poměru v České správě letišť s. p. Výkon služby prováděli ve stejnokroji, při výkonu musel mít u sebe služební průkaz, na levé přední kapse připevněné služební osobní číslo, případně identifikační průkaz a podle rozhodnutí vedoucího Ostrahy letišť služební zbraň. Do konce roku 1996 bylo nošení zbraně založeno na podmínkách hromadné koncese. Od roku 1997 byla povinnost u všech pracovníků Ostrahy letišť získání zbrojního průkazu jako podmínka k vykonávání činností v rámci útvaru. V případě ohrožení byl oprávnění použit donucovacích prostředků a krátké stříelné zbraně, to však pouze v mezích ustanovení § 13 a 14 trestního zákona o nutné obraně

a krajní nouzi. Konkrétní postupy při provádění ostrahy a ochrany majetku a osob na letišti Praha Ruzyně určoval náměstek generálního ředitele ČSL pro bezpečnostní úsek v návaznosti na kategorizaci objektů, podmínek a požadavků pro zajištění bezpečnosti, ochrany a ostrahy letiště. Na vyžádání vedoucího směny Řízení letového provozu (ŘLP) plašili ptactvo a zvěř na provozních plochách letiště. Plašení se provádělo signálními pistolemi vzor 44 ráže 26,5 mm a sloužilo k zajištění bezpečnosti leteckého provozu ve smyslu příslušných předpisů, vydaných tehdejším Ministerstvem dopravy a spojů ČR, v souladu s předpisy ICAO. Používání této zbraně bylo na základě výjimky z ustanovení § 23 odst. 1, zák. č. 288/1995 Sb., o střelných zbraních a střelivu k držení a nošení zakázaných zbraní. Ve vyhrazeném obvodu letiště pracovníci Ostrahy letišť organizovali odtahy vozidel, která byla odstavena v místech, kde je to dopravní značkou zakázáno nebo která překážela provozu. Další důležitou činností byla hlídková činnost ve veřejné části hal a koordinování dopravy před terminály letiště. Vedení letiště vyžadovalo po pracovnících Ostrahy letišť řešení dopravy před terminály, hlavně přes den, kdy byla dopravní situace neúnosná. Zásadní problém byl v tom, že pracovníci Ostrahy letiště neměli žádnou pravomoc řešit dopravní přestupky a tak se vše řešilo upozorňováním a pokud řidič neuposlechl, byla volána Policie ČR. Tento problém byl vyřešen uzavřením vjezdu první komunikace, která vedla před terminály mechanickou závorou.

Obrázek 13: Pracovníci Ostrahy letišť při řešení dopravy před terminálem T1²⁷



²⁷ Foto: Zdeněk Petržíla.

Obrázek 14: Pracovníci Ostrahy letišť před terminálem T1²⁸



Ostraha letišť střežila i důležitý objekt státu, řídicí věž Řízení letového provozu ČR s. p. Vykonávala kontrolu na vstupu pomocí detekčních rámců a rentgenu. V rámci kontroly perimetru využívali pracovníci Ostrahy letišť záložní pracoviště řídicí věže. Pracovník, který zde vykonával službu, neustále monitoroval plochu a obvod letiště pomocí dalekohledů. Veškerý podezřelý pohyb hlásil autohlídce, která střežila perimetr letiště.

Obrázek 15: Pracovník Ostrahy letišť při monitorování perimetru²⁹



²⁸ Foto: Zdeněk Petržíla.

²⁹ Foto: Zdeněk Petržíla.

Obrázek 16: Pracoviště operačního důstojníka Ostraha letiště³⁰



Do pracovního poměru k útvaru Ostraha letiště se zpravidla přijímaly osoby mužského pohlaví schopné výkonu služby se střelnou zbraní a použití donucovacích prostředků. Věkový limit pro uchazeče byl věk 21–35 let. Každý uchazeč musel před přijetím doložit doklad o nejvyšším dosaženém vzdělání, minimálně výuční list, musel mít ukončenou základní vojenskou službu, výpis rejstříku trestů, životopis, výsledek psychologického testu, na který jej v případě zájmu o přijetí vyslal podnik. Dále bylo zapotřebí lékařské potvrzení o schopnosti vykonávat danou službu. Po splnění těchto podmínek byla prověřena fyzická zdatnost přezkoušením a po úspěšném splnění byl proveden pohovor s vedoucím útvaru. Každý zaměstnanec útvaru Ostraha letiště musel do skončení zkušební doby znát povinnosti a oprávnění pracovníka Ostraha letiště.

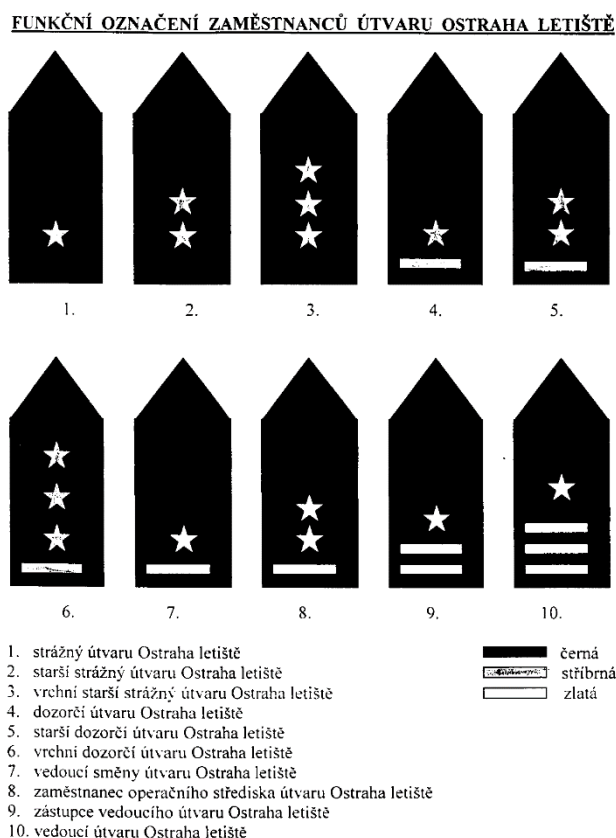
Pracovníci Ostraha letiště nosili hodnostní označení na černých výložkách:

- 1 stříbrná hvězda – strážný útvaru Ostraha letiště
- 2 stříbrné hvězdy – starší strážný útvaru Ostraha letiště
- 3 stříbrné hvězdy – vrchní starší strážný útvaru Ostraha letiště
- stříbrná kolejnička 1 stříbrná hvězda – dozorcí útvaru Ostraha letiště
- stříbrná kolejnička dvě stříbrné hvězdy – starší dozorcí útvaru Ostraha letiště
- stříbrná kolejnička 3 stříbrné hvězdy – vrchní dozorcí útvaru Ostraha letiště
- zlatá kolejnička 1 zlatá hvězda – vedoucí směny útvaru Ostraha letiště
- zlatá kolejnička 2 zlaté hvězdy – operační důstojník útvaru Ostraha letiště

³⁰ Foto: Zdeněk Petržíla.

- dvě zlaté kolejničky 1 zlatá hvězda – zástupce vedoucího útvaru Ostraha letiště
- tři zlaté kolejničky 1 zlatá hvězda – vedoucí útvaru Ostraha letiště

Obrázek 17: Funkční označení pracovníků Ostraha letiště 2001³¹



Dle zákona o civilním letectví musela Česká správa letišť, s. p., zpracovat Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky a režimová opatření směřující k zamezení přístupu neoprávněných osob a vjezdu motorových mechanizačních prostředků (MMP) do neveřejného prostoru letišť České správy letišť. Dále opatření sloužila k regulaci pohybu oprávněných osob a motorových mechanizačních prostředků v neveřejném prostoru letišť České správy letišť a ke stanovení pravidel pro vydávání povolení pro vstup osob a vjezd motorových a mechanizačních prostředků do neveřejného prostoru letišť České správy letišť. V návaznosti na tato režimová opatření se upřesňovaly postupy a pravidla vstupního režimu s platností pro příslušná letiště. Obdobným způsobem se postupovalo v případě vymezení jednotlivých bezpečnostních zón v neveřejném prostoru letiště a stanovení sektorů dle bezpečnostní a stavebně

³¹ Foto: vlastní.

technické situace na konkrétním letišti. Osoby vykonávající činnosti v neveřejném prostoru letiště musely v souladu s Národním programem bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky absolvovat bezpečnostní školení ještě před umožněním vstupu. Bez splnění této podmínky nemohl být průkaz opravňující ke vstupu do neveřejného prostoru letiště vydán.

Obrázek 18: Vzor vjezdových povolení v roce 2002³²



Ostraha letišť byla oprávněna vydávat příkazy provozovatelům leteckých činností, cestujícím a ostatním osobám zúčastněným na provozu letiště a leteckém provozu k zajištění bezpečného provozu letiště. Měla za úkol provádět kontrolu oprávněnosti vstupu osob a jejich pohybu v neveřejném prostoru letiště, kontrolu oprávněnosti vjezdu motorových mechanizačních prostředků a jejich pohybu v neveřejném prostoru letiště. Ostraha letišť měla právo žádat si k předložení průkaz – oprávnění ke vstupu a povolení k vjezdu motorového mechanizovaného prostředku za účelem ověření správnosti údajů a jejich platnosti. Přesvědčit se, zda osoby procházející, projíždějící kontrolními stanovišti nemají u sebe zakázané předměty. Nepustit do neveřejného prostoru letiště osoby a vozidla, které nesplňují podmínky pro vstup a vjezd,

³² Foto: vlastní.

prokazují se pozměněným, neplatným nebo cizím oprávněním nebo se na určených stanovištích odmítnou podrobit bezpečnostní kontrole. Vykázat z neveřejného prostoru osoby, vozidla, které se pohybují v zóně, do které nemají dle vzoru průkazu, vjezdového povolení povolen vstup, vjezd. Odebrat oprávnění ke vstupu, vjezdové povolení v případech, kdy jsou závažným způsobem porušena ustanovení.

Obrázek 19: Pracovník Ostrahy letišť při kontrole vozidla³³



Osobě nebo osobám, které zaměstnanec útvaru Ostrahy letišť přistihl při trestném činu, mohl omezit osobní svobodu na dobu nezbytně dlouhou například ke zjištění jejich totožnosti, k zamezení útěku nebo zajištění důkazu a ihned provést taková opatření, aby osoba byla předána Policii ČR. O události pracovník útvaru sepsal hlášení, které bylo neprodleně předáno náměstkovi generálního ředitele ČSL pro bezpečnostní úsek prostřednictvím vedoucího útvaru Ostrahy letišť.

Jedním z nejdůležitějších prostředků při zajišťování bezpečnosti k ochraně perimetru letiště byla služební kynologie, a to jako forma prevence i jako donucovací prostředek. Služební kynologie útvaru Ostrahy letišť zahrnovala organizaci a řízení přípravy pověřených psovodů se služebními psy nebo se psy v majetku pověřeného psovoda podle smlouvy, která byla uzavřena mezi tímto psovodem a ČSL, dále jejich účelné využívání, doplňování stavu služebních psů a psovodů. Vedoucí útvaru Ostrahy letišť plně odpovídal za využívání služební kynologie ve výkonu služby a za připravenost psovodů a služebních psů. Odpovědní zaměstnanci útvaru, nebo pověřený psovodi zpracovávali plány zdokonalování psovodů a služebních psů pro kalendářní rok.

³³ Foto: vlastní.

Prováděli pravidelnou kontrolní činnost při dodržování zásad využívání služebních psů ve výkonu služby, navrhovali a zabezpečovali obměnu a doplňování stavu služebních psů a odpovídali za organizaci a metodiku příprav psovodů a služebních psů. Odpovědný zaměstnanec útvaru Ostrahy letišť nebo pověřený psovod byl povinen organizovat roční svody cvičenosti služebních psů a zajišťovat přezkušování služebních psů a jejich připravenost a způsobilost k výkonu služby. Ve spolupráci s výcvikovým střediskem služební kynologie Policie ČR uplatňoval proškolení a zdokonalování psovodů se služebními psy ve výcvikovém středisku. Psovodem mohl být zaměstnanec, který prošel určitou praxí v kynologii, souhlasil s povinnostmi, které jsou spojeny s výkonem této funkce, a s tím, že po splnění odborné kvalifikace bude vykonávat tuto funkci minimálně dva roky. Zaměstnanec, který měl zájem o funkci psovoda Ostrahy letišť, musel podat písemnou žádost vedoucímu útvaru, která obsahovala souhlas se všemi povinnostmi souvisejícími s touto funkcí, a k žádosti přiložit lékařské osvědčení o způsobilosti vykonávat funkci psovoda spolu s výsledkem vyšetření krve na titr leptospirové protilátky a vyšetření na toxoplazmozu.

Zákon o civilním letectví nařizuje provozovateli letiště zabezpečit ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Provozovatelé letišť odpovídají dle zákona o civilním letectví a prováděcích předpisů především za koordinaci a zavádění bezpečnostních opatření a postupů na letištích, která jsou v jejich správě. Při koncipování bezpečnostních opatření jsou povinni postupovat v souladu s právními předpisy a Národním bezpečnostním programem a zohledňovat také své poznatky a hodnocení bezpečnostní situace na jimi provozovaných letištích. Klíčovými úkoly provozovatele každého letiště je především zajištění kontroly vstupu a bezpečnostních kontrol osob, nákladu, pošty a palubního vybavení. Při realizaci těchto opatření je provozovatel odpovědný za jejich účinnost a při jejich provádění spolupracuje s policií.

Provozovatel letiště musí dle Národního bezpečnostního programu postupovat tak, že před zahájením provozu zpracuje svůj bezpečnostní program a ten předloží ministerstvu dopravy tak, aby ke schválení došlo ještě před zahájením provozu. Tím je zajištěna centrální kontrola státu nad nastavením bezpečnostních opatření u všech provozovatelů. Pokud dojde ke změně podmínek důležitých pro zajištění dostatečné úrovně ochrany, musí provozovatel změny zapracovat do programu a do 30 dnů tuto aktualizovanou verzi předložit ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy poté, co

žádost o schválení programu obdrží, zašle program k připomínkám Policii ČR, a pokud jde o letiště s vnější hranicí, také jej zasílá Celní správě.

Důležitou povinností provozovatele je vydat podmínky pro vstup a pobyt cestujících, ostatních osob a vozidel v prostoru letiště a do 30 dnů od vydání zveřejnit. Provozovatel odpovídá rovněž za zavedení systému vnitřní kontroly bezpečnostních postupů a opatření tak, aby postupy byly efektivní. O výsledcích této kontrolní činnosti musí minimálně každé čtvrtletí informovat Ministerstvo dopravy. Útvar Ostraha letišť působil na všech letištích spravovaných Českou správou letišť do roku 2004, kdy byl zákonem č. 166/2004 Sb., o převodu některého majetku ve vlastnictví České správy letišť,³⁴ převeden příslušný majetek z vlastnictví České republiky do vlastnictví některých krajů. V roce 2004 byl útvar Ostraha letišť přejmenován na útvar Ostraha letiště a také od tohoto roku vykonává ostrahu pouze na letišti Praha Ruzyně.

3.1 Ostraha letiště

Útvar Ostraha letiště představuje vnitřní složku bezpečnosti v organizační struktuře Letiště Praha, a. s. Podrobnosti začlenění upravuje organizační struktura společnosti, obecnou působnost upravuje dokument Organizační řád Letiště Praha, a. s. Bezpečnostní pracovníci Ostrahy letiště v rámci své pracovní činnosti zabezpečují především ochranu civilního letectví před protiprávními činy ve smyslu ustanovení zákona o civilním letectví a ostrahu majetku a osob dle zákona o živnostenském podnikání. Ostrahou majetku a osob se rozumí opatření k zamezení vniknutí nepovolaných osob do střežených objektů, k zamezení rozkrádání nebo poškozování majetku a zmírnění škod vzniklých vlivem mimořádných událostí v souladu s koncesní listinou Letiště Praha, a. s., a obecně závaznými právními předpisy.

Bezpečnostní pracovníci OLE dále za účelem zajištění bezpečnosti osob pohybujících se v prostorách veřejných hal letiště Praha Ruzyně nebo v jejich těsné blízkosti a zachování veřejného pořádku a kultivovanosti prostoru letiště Praha Ruzyně vykonávají kontrolu a zajišťují dohled nad dodržováním právních předpisů, vnitřních předpisů Letiště Praha (LP). Dále se bezpečnostní pracovníci řídí příkazy, které vydává LP jako provozovatel letiště ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 49/1997 Sb.,³⁵

³⁴ Zákon č. 166/2004 Sb., o převodu některého majetku ve vlastnictví České správy letišť.

³⁵ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb.,³⁶ o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Bezpečnostní pracovníci Ostravy letiště se ve své činnosti řídí zákonem o civilním letectví, ustanoveními trestního zákona a trestního řádu, příslušnými přímo aplikovatelnými předpisy Evropské unie (EU) a prováděcími právními předpisy. Dále pak ustanoveními leteckého předpisu L-17,³⁷ Národním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy³⁸ a příslušnými interními předpisy LP.

3.2 Základní povinnosti a oprávnění pracovníků Ostravy letiště

Bezpečnostní pracovníci Ostravy letiště jsou v rozsahu svých pracovních povinností a při dodržení stanovených zákonných podmínek oprávněni realizovat jménem provozovatele letiště Praha Ruzyně následující úkony dle § 85b zákona o civilním letectví: Obecná povinnost k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Každý, kdo vstupuje do míst sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy, je povinen při vstupu do těchto míst, jakož i během pobytu v nich, počínat si s náležitou obezřetností tak, aby svým chováním nevystavil civilní letectví nebezpečí protiprávního činu, nebo aby takové chování jiným neumožnil.³⁹ Dále dle § 85c zákona o civilním letectví: Příkazy k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Fyzické a právnické osoby zajišťující ochranu civilního letectví před protiprávními činy jsou za tímto účelem v místech sloužících k ochraně civilního letectví před protiprávními činy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie (EU) upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy oprávněny vydávat fyzickým osobám, které do těchto míst vstupují nebo se tam zdržují, příkazy. Přitom jsou povinny dbát toho, aby příkazy byly přiměřené jejich účelu. Příkazem se rozumí ústní nebo písemný pokyn vyzývající k tomu, aby se osoba, vůči které pokyn směřuje, chovala způsobem stanoveným tímto zákonem nebo přímo použitelným předpisem EU upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy, nebo aby se zdržela jednání, které tento zákon nebo přímo použitelný předpis EU

³⁶ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

³⁷ Letecký předpis L-17.

³⁸ Národní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

³⁹ Obecná povinnost k ochraně civilního letectví před protiprávními činy dle § 85b.

upravující ochranu civilního letectví před protiprávními činy zakazuje, případně aby místo sloužící k ochraně civilního letectví před protiprávními činy neprodleně opustila.⁴⁰

Stanovená oprávnění umožňují:

- Provádět bezpečnostní kontroly osob (včetně fyzických kontrol osob a věcí) a vozidel před vstupem nebo vjezdem do neveřejného prostoru letiště.
- Odepřít vstup do prostorů určených provozovatelem letiště nebo z něj vykázat osoby, které se nemohou prokázat platným identifikačním průkazem nebo u nichž nebyla provedena bezpečnostní kontrola.
- Zabránit vjezdu vozidel, která se nemohou prokázat platným povolením k vjezdu nebo která nebyla podrobena bezpečnostní kontrole.
- Vydávat příkazy k zajištění bezpečnosti na letišti cestujícím a ostatním osobám, které vstupují do prostorů určených provozovatelem letiště nebo se v těchto prostorech zdržují.
- Vykázat z prostoru letiště cestující a ostatní osoby, které neuposlechnou jejich příkazů.
- Odepřít vstup do provozovatelem určených prostorů nebo z něj vykázat osoby, které se nemohou prokázat platnou letenkou a palubní vstupenkou nebo u nichž byly zjištěny zakázané předměty, nebo které jsou pod vlivem alkoholu, omamných nebo psychotropních látek.

Při stanovování pravidel pro oblast veřejných prostorů na letišti nemusí provozovatel letiště vycházet jen z § 31 zákona o civilním letectví, ale i z obecného soukromoprávního institutu tzv. pána domu. Tento princip znamená, že vlastník objektu má možnost rozhodovat o tom, kdo bude vpuštěn do prostoru, nad kterým vykonává své právo. Vlastník má dále možnost definovat pravidla chování v tomto prostoru a ten, kdo tyto podmínky nesplňuje, může být z daného prostoru pracovníky Ostrahy letiště, případně policií, vykážán.⁴¹

Bezpečnostní pracovníci OLE jsou dále oprávněni zajišťovat další činnosti uložené organizačním řádem, zejména následující úkoly:

⁴⁰ Příkazy k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy dle § 85c.

⁴¹ Zdroj: KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security*. Cheb, 2014, s. 194.

- Kontrolovat dodržování pravidel, předpisů a oprávnění vydaných provozovatelem letiště v prostoru letiště.
- Řídit bezpečnostní a provozní složky Letiště Praha, regulovat pohyb osob a vozidel v případě vzniku mimořádné situace.
- Spolupracovat při provádění bezpečnostních činností s místně a věcně příslušnými orgány nebo jinými bezpečnostními a záchrannými složkami.
- Bezpečnostní pracovníci Ostrahy letiště jsou v rozsahu svých pracovních povinností a při dodržení stanovených podmínek dále oprávněni v případě řešení mimořádných událostí dle Letištního pohotovostního plánu (LPP) zabezpečovat plnění úkolů vydaných velitelem zásahu nebo velitelem policejního opatření.

Při výkonu pracovních činností směřujících k zajištění bezpečnosti jsou bezpečnostní pracovníci OLE oprávněni použít obranných nebo jiných prostředků, případně použít střelné zbraně, a to však pouze v mezích ustanovení trestního zákoníku o nutné obraně § 29⁴² a krajní nouzi dle § 28⁴³. Dále jsou bezpečnostní pracovníci Ostrahy letiště (OLE) oprávněni zadržet podezřelou osobu v mezích ustanovení § 76 trestního řádu.⁴⁴ Při využití těchto pravomocí jsou bezpečnostní pracovníci Ostrahy letiště povinni ihned událost nahlásit svému nadřízenému a Policii ČR.

3.3 Kvalifikační požadavky a výcvik

Bezpečnostní pracovník Ostrahy letiště musí neustále splňovat kvalifikační požadavky a požadavky na výcvik. Ověřování se provádí jednou ročně. V případě, že po stanovených možnostech nápravy nesplňuje kvalifikační požadavky pro řádný výkon své práce, není způsobilý pro výkon činnosti bezpečnostního pracovníka Ostrahy letiště a tato situace je neodkladně řešena s útvarem Řízení lidských zdrojů.

Vzdělávání a výcvik bezpečnostních pracovníků, ale i všech dalších osob, které se v leteckém prostředí pohybují, je základním předpokladem pro úspěšné a efektivní provádění preventivních bezpečnostních opatření a také pro zvládnutí případných protiprávních činů v civilním letectví.

⁴² Nutná obrana, § 29 trestního zákoníku.

⁴³ Krajní nouze, § 28 trestního zákoníku.

⁴⁴ Oprávnění zadržet osobu dle § 76 trestního řádu.

3.4 Základní kvalifikační požadavky pro jednotlivé pozice

Uchazeč o pozici bezpečnostního pracovníka Ostravy letiště musí před přijetím do pracovního poměru prokázat níže uvedené předpoklady, úspěšně absolvovat předepsané testování a předložit stanovené dokumenty. Dále musí splnit požadavky stanovené v postupu odborné přípravy zaměstnanců Ostravy letiště v platném znění:

- Předložit strukturovaný životopis.
- Předložit originál dokladu o požadovaném vzdělání, a to minimálně středního odborného vzdělání ukončeného výučním listem.
- Na vyžádání předložit pracovní posudek ve smyslu § 314 zákoníku práce⁴⁵ od posledního zaměstnavatele.
- Podrobit se ověření spolehlivosti podle § 85 zákona o civilním letectví.⁴⁶
- Úspěšně absolvovat ústní pohovor s určeným zaměstnancem.
- Úspěšně absolvovat test všeobecných znalostí.
- Úspěšně absolvovat test fyzické zdatnosti dle odborné přípravy Ostravy letiště v platném znění.
- Úspěšně absolvovat test rozpoznávacích schopností operátora rentgenu, pokud to vyžaduje jeho pracovní náplň.
- Úspěšně absolvovat psychologické vyšetření.
- Předložit doklad o zdravotní způsobilosti vystavený poskytovatelem pracovnělékařských služeb Letiště Praha.
- V případě přijetí na pozici bezpečnostní pracovník – vedoucí skupiny, bezpečnostní pracovník – hlídka nebo bezpečnostní pracovník – psodod předložit zbrojní průkaz skupiny „D“.
- Prokázat základní znalost anglického, případně jiného světového jazyka (ruština, němčina).

Bezpečnostní pracovník – strážný

- SŠ/SOU, minimálně výuční list.
- Osvědčení o profesní kvalifikaci strážný (68-008-E)⁴⁷.

⁴⁵ Pracovní posudek ve smyslu § 314 zákoníku práce.

⁴⁶ Ověření spolehlivosti dle § 85 zákona o civilním letectví.

⁴⁷ Osvědčení o profesní kvalifikaci strážný (68-008-E).

- Doklad o absolvování odborné přípravy dle Národního programu bezpečnosti a výcviku.
- Platné ověření výcviku.
- Uživatelská znalost PC – MS Office.
- Potvrzení o zdravotní způsobilosti (pouze od poskytovatele pracovně lékařských služeb Letiště Praha).
- Úspěšně absolvovat test fyzické zdatnosti.

Bezpečnostní pracovník – hlídka

Bezpečnostní pracovník Ostrahy letiště zařazený na pracovní pozici hlídka musí kromě základních požadavků na pozici strážný splnit:

- Praxe minimálně šest měsíců u organizační jednotky Ostrahy letiště (OLE).
- Zbrojní průkaz skupiny D.
- Prokázat střeleckou dovednost.
- Řidičské oprávnění skupiny B.

Bezpečnostní pracovník hlídka – psovod

Bezpečnostní pracovník Ostrahy letiště zařazený na pracovní pozici hlídka se specializací psovod musí kromě základních požadavků na pozici strážný a hlídka splnit požadovanou praxi a mít zkušenosti v oblasti služební kynologie.

Bezpečnostní pracovník – vedoucí skupiny, provozní instruktor

Bezpečnostní pracovník Ostrahy letiště zařazený na pracovní pozici vedoucí skupiny musí kromě základních požadavků na pozici strážný a hlídka splnit:

- SŠ vzdělání zakončené maturitní zkouškou.
- Jeden rok praxe s vedením týmu minimálně 10 zaměstnanců.

Bezpečnostní pracovník – dispečer, operátor

Bezpečnostní pracovník Ostrahy letiště zařazený na pracovní pozici dispečer, operátor musí kromě základních požadavků na bezpečnostního pracovníka splnit:

- Praxe a zkušenosti v oblasti bezpečnosti s minimální délkou dva roky.

- Znalost anglického jazyka na úrovni středně pokročilý.

Bezpečnostní pracovník – vedoucí směny, zástupce vedoucího směny

Bezpečnostní pracovník Ostravy letiště zařazený na pracovní pozici vedoucího směny nebo na pozici zástupce směny musí kromě základních požadavků na bezpečnostního pracovníka splnit:

- SŠ/VŠ vzdělání zakončené maturitní zkouškou nebo státní zkouškou.
- Praxe a zkušenosti v oblasti bezpečnosti v délce minimálně pěti let.

4 Složky Ostrahy letiště

Útvar OLE je rozdělen na tři hlavní složky: dispečink operativního řízení, hlídková služba a strážní služba.

4.1 Dispečink Ostrahy letiště

- Operativní řízení Ostrahy letiště.
- Vyhodnocování výstupů z bezpečnostních systémů CCTV, elektronické kontroly vstupu (EKV), elektronického zabezpečovacího systému (EVS), radar Bligher, systém Aeroscope, plotová detekce pomocí mikrovln a infrabariér, videoanalytika Certicon.
- Řešení porušování bezpečnostních režimů.
- Řízení a koordinace bezpečnostních a provozních složek v rámci mimořádných událostí a nestandardních provozních situací.
- Koordinace asistenčních činností, doprovodů Ostrahy letiště.
- Evidence událostí a incidentů.
- Spolupráce s bezpečnostními složkami státu (PČR, CÚ) při ochraně civilního letectví, ochraně majetku a osob, odhalování trestné činnosti.

4.2 Hlídková služba Ostrahy letiště

- Výkon pracovních činností se střelnou zbraní, psodod se služebním psem.
- Zajištění hlídkové činnosti v areálu letiště Praha (perimetr, neveřejný prostor letiště, veřejná část).
- Střežení objektů strategického významu.
- Zajištění ozbrojené ochrany služebních vchodů a vjezdových vrátnic.
- Výjezd k narušenému objektu na základě signalizace pultu centrální ochrany.
- Zajištění doprovodů osob s finanční hotovostí.
- Zajištění činností vyplývajících z Letištního pohotovostního plánu.
- Detekce podezřelého chování.
- Spolupráce s bezpečnostními složkami státu (PČR, CÚ) při ochraně civilního letectví, ochraně majetku a osob, odhalování trestné činnosti.

4.3 Strážní služba Ostravy letiště

- Výkon pracovních činností bez střelné zbraně na služebních vchodech a vjezdových vrátnicích.
- Zajištění bezpečnostních opatření v rámci realizace stavebních činností a marketingových akcí v areálu letiště.
- Zajištění předletových bezpečnostních kontrol.
- Zajištění činností vyplývajících z Letištního pohotovostního plánu.
- Zajištění doprovodů a asistencí dle aktuálních provozních požadavků.
- Spolupráce s bezpečnostními složkami státu (PČR, CÚ) při ochraně civilního letectví, ochraně majetku a osob, odhalování trestné činnosti.

5 Výstroj, výzbroj, technické vybavení a vozový park

Stejnokroj slouží k orientaci veřejnosti a zaměstnanců působících na letišti ohledně příslušnosti bezpečnostního pracovníka Ostrahy letiště k letišti Praha a o jeho oprávnění provádět činnosti související se zajišťováním bezpečnosti civilního letectví a provozu na letišti Praha. Stejnokroj smí být používán pouze na pracovišti při výkonu pracovní činnosti s výjimkou reprezentace letiště Praha při zvláštních příležitostech.

5.1 Výstroj strážní služby

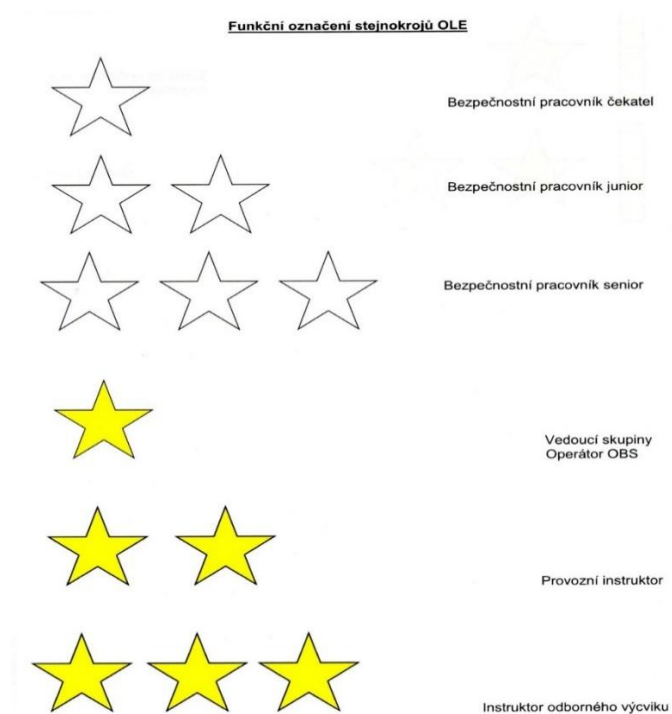
V roce 2018 došlo ke kompletní výměně stejnokrojů pracovníků Ostrahy letiště. Do té doby byl v menších obměnách využíván stejnokroj zavedený v roce 1994, který se skládal z modré košile, kravaty a kalhot oblekového typu, bundy a čepice se štítem typu brigádýrka. To samozřejmě ztěžovalo kontrolní činnost pracovníků například při kontrole vozidel, která se nyní provádí podle zcela jiné metodiky v roce 1994. Dnešní podoba stejnokroje je moderní a plně vyhovuje požadavkům na funkčnost a pohodlí pro výkon pracovních činností, které pracovníci Ostrahy letiště vykonávají.

Obrázek 20: Stejnokroj strážní služby⁴⁸



⁴⁸ Foto: vlastní.

Obrázek 21: Hodnostní označení zaměstnanců Ostravy letiště⁴⁹



Obrázek 22: Stejnokroj hlídkové služby⁵⁰



⁴⁹ Foto: vlastní.

⁵⁰ Foto: vlastní.

5.2 Výzbroj

Hlídková služba Ostravy letiště využívá krátké střelné zbraně značky Glock 17, CZ 75 compact a pro zvláštní účely dlouhé střelné zbraně značky CZ Scorpion Evo.

Glock 17

Obrázek 23: Glock 17⁵¹



Výrobce: GLOCK Ges.m.b.H. (ochranná značka GLOCK) je rakouská zbrojovka, založená v roce 1963 Gastonem Glockem v Deutsch Wagramu.

Základní specifikace pistole Glock 17

Ráže – 9x 19

Délka závěru – 186 mm

Výška – 138 mm

Šířka – 30 mm

Vzdálenost mezi mířidly – 164 mm

Délka hlavně – 114 mm

Kapacita zásobníku (standard) – 17

Hmotnost bez zásobníku – 625 g

Hmotnost prázdného zásobníku – 78 g

Hmotnost plného zásobníku – 280 g

Odpor spouště – 2,5 kg

Délka chodu spouště – 12,5 mm

Pojistky

⁵¹ Glock. [Online]. Dostupné z WWW: <https://glockshop.cz/rada-standard/280-glock-17-gen4.html>

CZ 75 Compact

Obrázek 24: CZ Compact⁵²



CZ 75 D Compact je samonabíjecí pistole vyráběná Českou zbrojovkou Uherský Brod ráže 9 mm (náboj Luger). Vychází z konstrukce pistole CZ 75, od které se liší zejména rámem z lehké slitiny, kompaktní (zmenšenou) velikostí a tím, že má místo pojistky vypouštění kohoutu. Dále má pod hlavní drážky pro uchycení externího příslušenství, například laserového zaměřovače nebo svítilny. Tvar lučičku a drážkování rukojeti umožňuje střelbu v rukavicích. Splňuje normy NATO. Je určena pro dlouhodobé nošení a mířenou střelbu do vzdálenosti 50 m.

Základní specifikace pistole CZ 75 D Compact

Ráže (stoupání drážek) – 9 mm Luger (9,8“)

Kapacita zásobníku – 14 (16)

Funkce spoušťového mechanismu – SA/DA

Rám – ocel

Střenky – plastové

Mířidla – pevná

Celková délka – 184 mm

Délka hlavně – 92,5 mm

Výška zbraně – 128 mm

Šířka zbraně – 35 mm

Hmotnost – 920 g

⁵² CZ 75D. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.czub.cz/firearms-and-products-product/cz-75-p-01-o>

Hlaveň – kovaná
Povrchová úprava – černě lakováno
Bezpečnostní prvky – manuální pojistka
Bezpečnostní ozub
Blokování zápalníku

CZ Scorpion Evo

Obrázek 25: CZ Scorpion Evo⁵³



CZ Scorpion Evo 3 je moderní samopal ráže 9x 19 mm vyráběný firmou Česká zbrojovka Uherský Brod. Je dostupný v provedení A1, tj. střelba dávkami, omezenými třířannými dávkami a jednotlivými ranami, či S1, tedy samonabíjecí varianta. EVO 3 označuje třetí generaci českých samopalů, kterou započal československý samopal vzor 61 Škorpion.

Základní specifikace CZ Scorpion Evo

Ráže (stoupání drážek) – 9 mm Luger (9,8“)
Kapacita zásobníku – 30
Rám – plast
Celková délka – 410/660 mm
Délka hlavně – 196 mm
Výška zbraně – 240 mm
Šířka zbraně – 97/60 mm
Hmotnost – 2,77 kg

⁵³ Scorpion Evo. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.czub.cz/firearms-and-products-product/cz-scorpion-evo-3-s1>

5.3 Vozidla

Ostraha letiště využívá služební vozidla značek Škoda, VW, Ford, Toyota.

Obrázek 26: Škoda Karoq⁵⁴



Obrázek 27: VW Transporter⁵⁵



Vozidla jsou převážně využívána ke kontrole perimetru, hlídkové činnosti v neveřejné části letiště. Standardně jsou vybavena majáky a vysílačkou ke spojení s věží řízení letového provozu (TWR) ohledně pohybu na pojezdových drahách a s operačním dispečinkem Hasičského záchranného sboru Letiště Praha (HZS). Toto spojení se využívá při řešení mimořádných událostí a pro komunikaci s operačním střediskem OLE. Dále jsou vozidla vybavena odpovídačem ERA SQUID pro určení polohy a identifikaci vozidel. Systém pro sledování a identifikaci vozidel v prostoru letiště významně zvyšuje

⁵⁴ Foto: vlastní.

⁵⁵ Foto: vlastní.

bezpečnost a brání střetům mezi letadly a vozidly typu follow me, tahači letadel a servisními automobily, které provádějí kontrolu ranveje.

Obrázek 28: Odpovídač ERA⁵⁶



⁵⁶ Radar ERA. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.era.aero/cs/air-traffic-management/squid>

6 Technické prostředky pro ochranu letiště

Problematika ochrany letiště představuje ucelený systém, jehož kvalita a spolehlivost závisí na každé jeho části. Účinnost ochrany bude na takové úrovni, na jaké je úroveň a účinnost nejslabšího článku systému. Bezpečnostní prostředky ochrany před protiprávními činy můžeme rozdělit podle předmětu, které mají bezpečnostní prostředky ochraňovat, například na prostředky k ochraně života a zdraví osob (zbraně, neprůstřelné vesty atd.) nebo na prostředky k ochraně majetku (zámky, ploty, poplachové zabezpečovací a tísňové systémy – kamerové systémy, elektronická požární signalizace). V rámci zajištění ostrahy perimetru letiště je využívána kombinace technických a radiolokačních prostředků včetně prostředků fyzické ostrahy.

Technické prostředky:

- Oplocení standardní výšky s žiletkovým drátem
- Kamerový systém CCTV
- Termokamera FLIR BHS
- Infračervené závory Optex, BEAMTOWER
- Venkovní mikrovlnná bariéra
- Termovizní kamery s video analytikou v obraze
- Radar Blighter
- Systém Aeroscope
- Video analytika Certicon

6.1 Oplocení

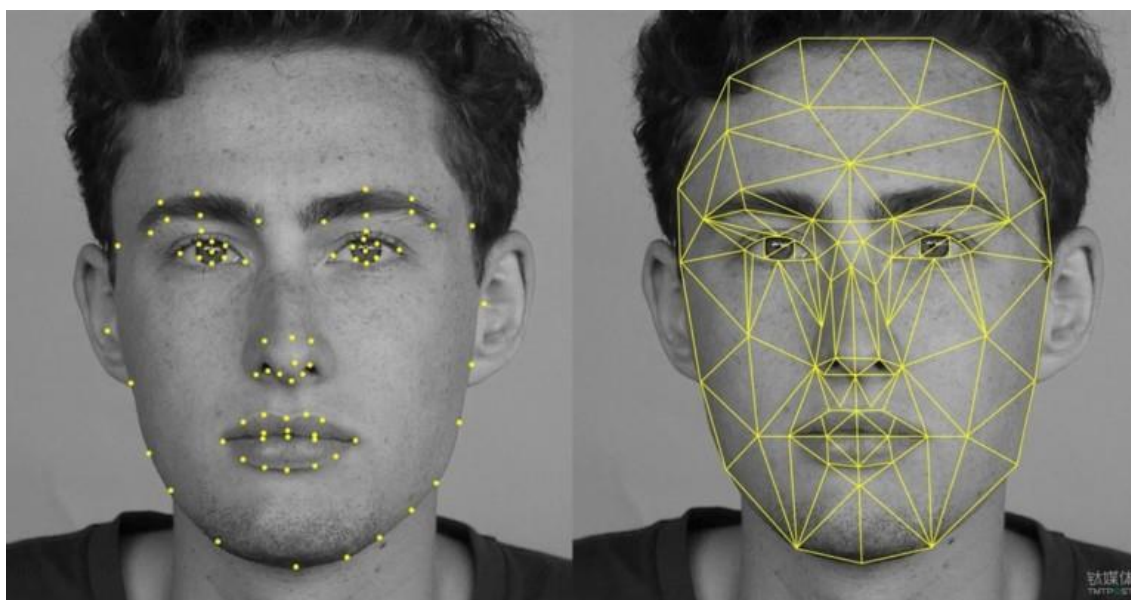
Ploty patří mezi nejrozšířenější zábranné prostředky sloužící k vnější ochraně perimetru letiště, ale použity mohou být také k ochraně přístupů na střechy. Konstrukce a výstavba plotu musí splňovat standardní bezpečnostní požadavky (výška plotu, podhrabové překážky, žiletkový drát, maximální délka a hloubka základů sloupů, dělení úseků, pravidla montáže, testy). Využití přepážek a plotů je na letišti významné rovněž se zavedením schengenského režimu odbavení cestujících, kdy je nutno tzv. „sterilně“

oddělit cestující z schengenského prostoru od těch, co přilétají z nonschengenského prostoru, a je třeba dispozičně vymezit rozhraní tranzitu a bezpečnostních zón.⁵⁷

6.2 Průmyslový kamerový systém CCTV

Kamerový systém CCTV je obsluhován pracovníky OLE v bezpečnostním dispečinku. Je to jeden z nejdůležitějších technických prostředků na letišti, který navazuje na ostatní podpůrné systémy v prostoru celého letiště. V roce 2019 byl zaveden systém rozpoznávání obličejů a rozpoznávání registračních značek vozidel. Kamerový systém je využíván i bezpečnostními složkami státu (PČR, BIS, CÚ, UZSI).

Obrázek 29: Systém rozpoznávání tváří⁵⁸



6.3 Termokamery

V rámci hlídkové činnosti mají pracovníci Ostravy letiště přiděleny ruční termokamery FLIR Scion. V současné době je to nejvybavenější monokulární bezpečnostní termokamera (též se nazývá termovizní kamera) dostupná na trhu. Je dostupná pro komerční použití široké veřejnosti a nachází tak uplatnění v bezpečnostních aplikacích, při lovu, ostraze objektů nebo osob apod. Termokamera uživatelům umožňuje

⁵⁷ Zdroj: ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno, 2014, s. 21.

⁵⁸ CCTV. [Online]. Dostupné z WWW: <https://rapidapi.com/blog/top-facial-recognition-apis/>

velmi rychlé rozhodování díky přesné a stejně spolehlivé detekci objektů za všech světelných podmínek (den, noc, absolutní tma, přesvětlená scéna, mlha, kouř apod.).

Přístroj obsahuje nejmodernější termovizní jádro společnosti FLIR a umožňuje tak pořizovat termogramy (tj. jednotlivé termovizní snímky) s obrazovou frekvencí 9 Hz nebo 60 Hz. Snímky i videa je možné ukládat buď na interní paměť o velikosti 2 GB, nebo na vyměnitelnou SD kartu. Ke snímkům je navíc ukládána informace o GPS pozici a poloha přístroje jednotlivých snímků je tak snadno dohledatelná. Robustní krytí IP67 a intuitivní ovládací prvky umožňují jednoduchý provoz termovizní kamery i ve velmi náročných podmínkách.⁵⁹

Obrázek 30: Termokamera FLIR⁶⁰



6.4 Infračervené závory

Letiště využívá několik typů infračervených závor. Jedná se o výrobce Optex a BEAMTOWER. Jsou využívány na ochranu perimetru letiště, pro kontrolní vstupy a vjezdy do neveřejné části letiště.

⁵⁹ Flir. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.termokamery-flir.cz/termokamera-flir-scion/>

⁶⁰ Flir. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.termokamery-flir.cz/termokamera-flir-scion/>

Obrázek 31: Infrazávora značky Optex⁶¹



Obrázek 32: Infrazávora značky BEAMTOWER⁶²



6.5 Radar Blighter

Přenosný radar Blighter B202 Mk 2 man skenuje a detekuje pohybující se vozidla i osoby v širokém okolí a poskytuje velmi dobrý detekční výkon až na 8 km. Detekované cíle jsou hlášeny prostřednictvím standardního síťového připojení Ethernet TCP/IP, což umožňuje rozpoznávání a identifikaci cílů pomocí automatického přepínání volitelných

⁶¹OPTEX. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.euroalarm.cz/picture/shop/zbozi/upload/108470.jpg>

⁶²IR. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.atisgroup.cz/eshop-kategorie-venkovni-infrazavory-tecnoalarm-6364.html>

kamer nebo termálních kamer. Blighter radary obsahují jedinečnou kombinaci technologie FMCW a technologie Doppler, která zajišťuje kvalitní eliminaci pozemského rušení se schopností detekovat neuvěřitelně pomalý pohyb. Rádiový přenosový výkon je velmi nízký, takže je radar bezpečný pro lidskou činnost a obtížně zachytitelný (tj. elektronicky skrytý). Spotřeba energie je nízká, radar může být provozován z baterie, vozidla nebo ze sítě.⁶³

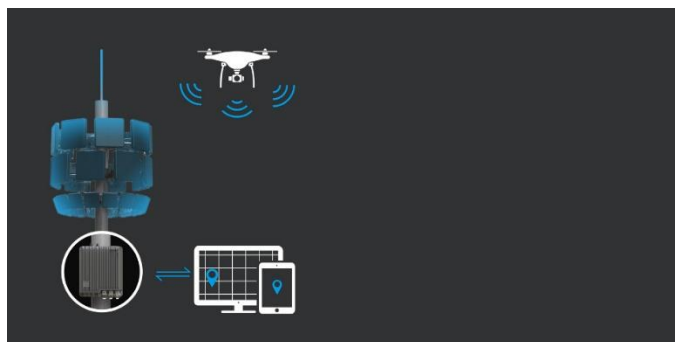
Obrázek 33: Přenosný radar Blighter⁶⁴



6.6 Systém Aeroscope

AeroScope je komplexní platforma pro detekci dronů, která v reálném čase rychle identifikuje spojení bezpilotního prostředku, shromažďuje informace jako např. letový status, trasa a další. Tento sled monitorových dat pomáhá uživatelům co nejrychleji učinit relevantní odezvu.⁶⁵

Obrázek 34: Stacionární systém Aeroscope.⁶⁶



⁶³ Radar. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.blighter.com/products/b202-mk-2-man-portable-radar/>

⁶⁴ Radar. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.blighter.com/products/b202-mk-2-man-portable-radar/>

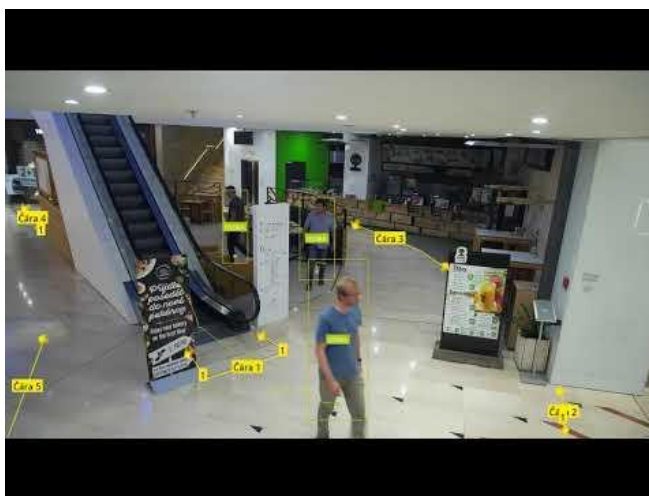
⁶⁵ Stablecam. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.stablecam.com/>

⁶⁶ Stablecam. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.stablecam.com/presentation/aeroscope>

6.7 Video analytika CerticonVis

CertiConVis je sofistikovaný systém pro analýzu obrazu z kamer jak v reálném čase, tak ze záznamu. V současné době funguje většina kamerových systémů jako důkazní materiál v případě, že se stane nežádoucí situace. Tento systém odstraní časově náročné sledování zpětných záznamů, při jejichž analýze docházelo k vysoké chybovosti a byla nutná přítomnost lidského, tedy mnohdy velmi nákladného faktoru.⁶⁷

Obrázek 35: Snímek systému CerticonVis⁶⁸



⁶⁷ Certicon. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.certiconvis.cz/>

⁶⁸ Snímek. [Online]. Dostupné z WWW: <https://i.ytimg.com/vi/WF-sHe-g7T0/hqdefault.jpg>

7 Technické prostředky bezpečnostní kontroly

Boj proti terorismu, extrémismu, organizovanému zločinu a používání výbušnin, střelných zbraní, chladných zbraní nebo nebezpečných látek si nutně vyžaduje moderní prostředky pro bezpečnostní prohlídku osob, zavazadel a automobilů. K provedení bezpečnostních prohlídek osob a zavazadel na letišti používají pracovníci Ostrahy letiště speciální technické prostředky. Jedná se o přístroje ke zjišťování výbušnin a zbraní v příručních zavazadlech, oděvu nebo na těle osob. Například rentgenové přístroje slouží pro vyhledávání všech zakázaných předmětů. Detektory kovu slouží k vyhledávání kovových improvizovaných výbušných systémů.

Technické prostředky se využívají podle druhu bezpečnostní kontroly:

- Kontrola cestujících v letecké dopravě.
- Kontrola příručních zavazadel, která si cestující berou s sebou do kabiny letadla.
- Kontrola zavazadel a zásilek ukládaných do nákladových prostorů letadel.
- Vstupní kontrola do neveřejné části letiště.

Každý orgán, fyzická a právnická osoba, která zajišťuje ochranu civilního letectví před protiprávními činy, je povinna vybavit své pracoviště potřebným bezpečnostním zařízením nezbytným pro efektivní provádění zajišťovaných bezpečnostních opatření. Provozovatelé letišť, letečtí dopravci a ostatní provozovatelé bezpečnostních zařízení jsou povinni zajistit, aby veškerá bezpečnostní zařízení využívaná při zajišťování bezpečnosti civilního letectví byla kromě jiného schválena Úřadem civilního letectví.⁶⁹

Základ konfigurace bezpečnostní prohlídky osob a jejich příručních zavazadel se skládá z rentgenového přístroje (RTG) vyšší generace pro prohlídku příručních zavazadel, průchozího detektoru kovu pro osoby a z detektoru stopových částic pro příruční zavazadla i osoby. Pro zkoumání obsahů příručních zavazadel se používají rentgeny s ručním vkládáním nebo pásové rentgeny. Nejrozšířenější jsou rámové průchozí detektory kovu. Pro dohledání slouží ruční detektory kovu.⁷⁰

⁶⁹ Zdroj: ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno, 2014, s. 40.

⁷⁰ Tamtéž, s. 41.

7.1 Rentgen

Rentgen je pro pracovníky Ostravy letiště důležitým technickým prostředkem. Je umístěn na každé vstupní a vjezdové vrátnici do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště (Security Restricted Area). Využívány jsou ke kontrole zavazadel a předmětů. Letiště je vybaveno několika typy RTG.

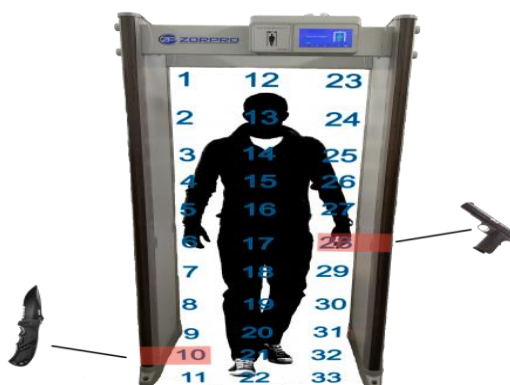
Obrázek 36: Snímek zavazadla v rentgenu (RTG)⁷¹



7.2 Detektor kovu

Bezpečnostní prohlídky se provádějí za použití průchozího detektoru kovů. Průchozí detektor vydává zvukový a optický signál při přítomnosti kovového předmětu u kontrolované osoby. Slouží především k dohledávání střelných a chladných zbraní. Při zvukovém a optickém signálu je možné určit, v jaké části se kovový předmět nachází.

Obrázek 37: Průchozí detektor kovu, ukázka reakce na kovový předmět⁷²



⁷¹Snímek. [Online]. Dostupné z WWW: https://1237279807.rsc.cdn77.org/wpcontent/uploads/2015/12/letiste_rentgen14-730x430.jpg

⁷²Rám. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.pti-world.com/product/zorpro-33-zone/>

7.3 Ruční detektor kovu

Jako doplňující metodu pro dohledávání kovových předmětů u kontrolované osoby používají pracovníci Ostravy letiště ruční detektor kovu.

Obrázek 38: Ruční detektor kovu⁷³



7.4 Detektory výbušnin

Detektory výbušnin jsou vybaveny odběrem vzorků pomocí nasáváním par z tělesného okolí kontrolovaného objektu, ale i stěrem povrchu tohoto objektu. To je důležité pro detekci plastických výbušnin, protože jejich typické výbušné složky jako pentrit nebo hexogen mají i při pokojových teplotách minimální tenzi par a ze zvlášť studených zavazadel se prakticky vůbec neodpařují. Podle Montrealských dohod ratifikovaných v roce 1998 se všechny plastické a gelové výbušniny značkují přidáním látek, které mají vysokou tenzi par.⁷⁴ V podmínkách letiště je využíván přístroj QS – B220, který má certifikaci Evropské konference pro civilní letectví (EU/ECAC). Systém QS-B220 využívá nejnovější technologii – iontovou mobilní spektrometrii, snadno se používá a je nenáročný na údržbu. Stal se tak novým standardem v oblasti detekce stopových množství výbušnin a drog. Systém provádí simultánní detekci široké

⁷³ Detektor. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.ceia.net/security/images/products/p40.jpg>

⁷⁴ Zdroj: <https://www.ceia.net>; ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno, 2014, s. 48.

škály výbušnin a drog a výsledky poskytuje během několika vteřin. Výsledky se zobrazují na displeji a lze je vytisknout na externí tiskárně, síťové tiskárně nebo na volitelné integrované termotiskárně.⁷⁵

Obrázek 39: Provádění stěru na detekci výbušnin⁷⁶



7.5 Pomůcky k bezpečnostní prohlídce vozidla

K prověřování hůře přístupných prostor u vozidel je při kontrolách využíván endoskop a zrcadla s osvětlením. Pracovníci Ostrahy letiště je využívají hlavně při kontrole podvozku vozidla a motoru.

Obrázek 40: Endoskop⁷⁷



⁷⁵ Detektor výbušnin. [Online]. Dostupné z WWW: <https://www.envimet.cz/produkt-qs-b-220>

⁷⁶ Foto. [Online]. Dostupné z WWW: https://g.denik.cz/1/14/p201509150604501_galerie-980.jpg

⁷⁷ Zdroj: <https://www.sunnysoft.cz/obrazky/6/8/4/6845/176845/950x700.jpg>

Obrázek 41: Detekční zrcadlo ke kontrole podvozku vozidla⁷⁸



⁷⁸ Zdroj: <https://www.euro-security.info/images/stories/panoramic-mirrors/dm-160-foto.jpg>

8 Spolupráce s Policií ČR

Ostraha letiště plní po dohodě s Inspektorátem cizinecké policie (ICP) stanovené úkoly při realizaci zvýšených bezpečnostních opatření přijatých v rámci odbavení, odletů zájmových linek a eliminace mimořádných událostí protiprávního charakteru. Jednotlivá opatření zahrnují zvýšenou hlídkovou činnost zaměřenou na pohyb závadových osob, odložená zavazadla ve veřejném prostoru letiště a na možné nestandardní situace v blízkosti odbavení zájmové linky. Je zajišťována zvýšená hlídková činnost na perimetru při příletu a odletu zájmových letadel a střežena zájmová letadla na stojánkách.

Při vzniku mimořádných událostí se pracovníci Ostrahy letiště řídí Letištním pohotovostním plánem, kde je jasně určeno, jak postupovat při mimořádné události nebo v nestandardní provozní situaci. Tyto plány stanovují počet sil a prostředků pro potřeby zajištění všech požadovaných činností ve spolupráci s PČR, integrovaným záchranným systémem (IZS), hasičským záchranným sborem (HZS). Mezi některé činnosti patří například zajištění tras IZS do místa určení nebo místa zásahu (policejního opatření), případně střežení místa zásahu (policejního opatření). Ve spolupráci s PČR zajišťují evakuaci osob z ohrožených částí terminálů nebo prohlídku prostorů terminálů a před terminály. Dále na žádost PČR provádí bezpečnostní kontroly a ověření oprávněnosti vstupu servisních složek na palubu zájmového letadla. Další častá spolupráce je přímo s operačním střediskem PČR při realizaci zvýšených bezpečnostních opatření přijatých v rámci zabezpečení státně důležitých letů a letů chráněných osob. Jedná se především o bezpečnostní kontroly objektů v areálu letiště, spolupráci při zajištění odjezdové a příjezdové trasy kolony vozidel s chráněnou osobou v areálu letiště.

Největší problém, který se při spolupráci s Policií ČR v rámci letiště vyskytuje, spočívá v tom, že příslušníci ICP mají špatné znalosti jak prostředí, tak postupů při řešení různých situací. Je to dáno hlavně tím, že se na letiště dostávají hlavně příslušníci v rámci své praxe. Na letišti zůstávají zpravidla tři měsíce a odcházejí na jiný typ pracoviště. Nevýhodou je, že se Národní program bezpečnosti a výcviku, který nastavuje základní principy bezpečnostního školení, nevztahuje na policisty ani na pracovníky ministerstva vnitra nebo celní správy, kteří pracují v prostorách letišť. Jedinou povinností, kterou mají, je absolvovat takový typ školení, který je nutný pro vydání letištního identifikačního průkazu.⁷⁹ Policie ČR neprovádí žádné odborné školení, na kterém by se příslušníci

⁷⁹ Zdroj: KOVERDYNŠKÝ, B. *Letecká security*. Cheb, 2014, s. 276.

poučili, jak se mají v prostředí letiště chovat, jaké jsou nastavené postupy při mimořádných událostech, ale i v jiných nestandardních situacích. Hlavním problémem je, že lze v rámci přestupku na letišti uplatňovat dva zákony, a to zákon o civilním letectví, podle něhož může Úřad pro civilní letectví dle § 92a zákona č. 49/1997 Sb. uložit za přestupky na úseku zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy sankce od 50 000 Kč výše, a zákon, podle kterého se řídí Policie ČR. Projevuje se neochota některých příslušníků Policie ČR přestupky řešit, a pokud už je musí řešit, pak většinou domluvou, aby nemuseli nic sepisovat. Pracovníci Ostrahy letiště při zjištění přestupku proti ochraně civilního letectví nemají jinou možnost, jak přestupek řešit, než zavoláním Policie ČR, která bohužel nezná zákon o ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

9 Dokumenty

Externí předpisy

Doc. 30/II. ECAC – jedná se o požadavky a doporučení Evropské konference pro civilní letectví (ECAC) v oblasti ochrany civilního letectví. Rozpracovává standardy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) prostřednictvím dokumentů „DOC“.

Letecký předpis L 17 – vydává Úřad pro civilní letectví. Obsahuje obecná ustanovení, jako jsou například bezpečnostní opatření a jejich kontrola, mezinárodní spolupráce. Prováděcí ustanovení, pod která spadají odpovědné orgány a jejich složky, letečtí dopravci. Preventivní bezpečnostní opatření, mezi něž patří opatření ke kontrole vstupů a vjezdů. Poslední jsou činnosti při protiprávních činech, mezi něž patří například prevence, reakce na protiprávní čin, výměna informací a hlášení.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 300/2008 a navazující nařízení Evropské komise – dokument obsahuje společná pravidla v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Nařízení komise EU č. 1998/2015 – jedná se prováděcí nařízení ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti. Toto nařízení stanovuje prováděcí opatření ke společným základním normám pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy, jež ohrožují bezpečnost civilního letectví, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 nařízení ES č. 300/2008, a obecná opatření doplňující tyto společné základní normy podle čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení, jsou stanovena v příloze.⁸⁰

Příloha č. 17 k Úmluvě o mezinárodním letectví – tato úmluva má v současné době 19 příloh. Pro ochranu civilního letectví je stěžejním dokumentem příloha č. 17, která byla publikována v České republice jako letecký předpis L17 Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy.⁸¹

⁸⁰ Zdroj: <https://www.caa.cz/dokumenty/predpisy/zakladni-informace-k-narizenim-eu/ochrana-civilniho-letectvi-pred-protipravnimi-ciny/provadeci-narizeni-komise-eu-2015-1998/>

⁸¹ Zdroj: <http://www.avsectraining.cz/mezinarodni-normy.html>

Vyhláška Ministerstva dopravy ČR č. 410/2006 Sb., 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 a bezpečnostního programu poskytovatele letových provozních služeb, obsah a formu zkoušky, při níž se prokazují odborné znalosti a praktické dovednosti žadatele o vydání povolení k uskutečňování odborné přípravy. Dále stanovuje obsah a formu teoretické zkoušky a praktického testu, při nichž se prokazují odborné znalosti a praktické dovednosti garanta výcviku, a prostředky zajišťující dosažení dostatečné odhalovací schopnosti psů. Upravuje vzor dokladu o spolehlivosti a vzor dokladu o absolvování odborné přípravy.⁸²

Rozhodnutí Evropské komise 8005/2015 – rozhodnutí upřesňuje postupy provádění jednotlivých bezpečnostních opatření a charakterizuje podmínky udělení výjimek. Na národní úrovni je aplikováno prostřednictvím § 86d leteckého zákona (základní opatření). ÚCL stanovuje jednotlivým adresátům povinnosti na základě „potřeby znát“ se zohledněním místní situace v České republice.⁸³

Zákon č. 40/2009 Sb., (trestní zákoník), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů – tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje je ve věcech civilního letectví.⁸⁴

Zákon č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání a o změně a doplnění dalších zákonů (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Tokijská úmluva 1963 (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) – zavazuje státy učinit všechna potřebná opatření, aby kontrola nad letadlem byla navrácena veliteli letadla. Opravňuje velitele letadla na palubě zakročit kvůli ochraně bezpečnosti letadla nebo osob a majetku v letadle, zachování pořádku

⁸²Zdroj: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>

⁸³ Zdroj: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/legislativa/eu-legislativa/>

⁸⁴ Zdroj: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

a kázně na palubě, předání nebo vysazení osoby, která spáchala nebo se chystá spáchat trestný čin.⁸⁵ V článku 1, upravujícím rozsah platnosti Úmluvy se píše: „ Úmluva se vztahuje na činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými činy či nikoli, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla“. Úmluva dále uvádí, že velitel letadla je oprávněn přijmout přiměřená opatření, včetně omezení osoby, která spáchala trestný čin na palubě, porušila kázeň nebo pořádek na palubě, nebo ohrozila bezpečnost letu. Velitel letadla je oprávněn postupovat v souladu s Tokijskou úmluvou i tehdy, pokud je závažný důvod se domnívat, že se osoba k výše uvedeným činům teprve chystá. Velitel letadla má pravomoc předat osobu státním orgánům země, jež je signatářem úmluvy. Signatární stát je povinen danou osobu přijmout. Tokijská úmluva je aplikovatelná pouze v době, kdy je letadlo považováno za „ letadlo za letu“. Jedná se o okamžik od uzavření všech vnějších dveří letadla do okamžiku jejich opětovného otevření za účelem vystoupení cestujících nebo vyložení nákladu.⁸⁶

Haagská úmluva 1970 (*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*) – podrobněji vymezuje čin protiprávního zmocnění se letadla, kvalifikuje ho jako trestný čin a ukládá státům v jejich trestním zákoníku stanovit pro tento čin přísné tresty.⁸⁷ Tato úmluva obsahově postoupila dále než Tokijská úmluva. Únos letadla zde byl kvalifikován jako trestný čin a zavazuje smluvní státy, aby pro tyto zločiny byly vynášeny nejpřísnější tresty. Podle úmluvy má být každá osoba na palubě letadla, která nezákonně a s použitím síly, vyhrožováním nebo jinou formou zastrasování převezme kontrolu nad letadlem nebo se o to alespoň pokusí, obviněna z trestného činu. Všechny strany úmluvy jsou zavázány k tomu, aby takové činy trestaly co nejpřísněji. Je zřejmé, že Haagská úmluva se vztahuje pouze na činy, kdy pachatel byl v okamžiku jejich spáchání fyzicky přítomen na palubě letadla.⁸⁸

Montrealská úmluva 1971 (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*) – vymezuje přesněji, že trestného činu se dopustí osoba, která nezákonně a úmyslně spáchá násilný čin proti osobě na palubě letadla za letu. Zničí letadlo v provozu nebo způsobí takovému letadlu škodu, učiní ho neschopným letu nebo může ohrozit jeho bezpečnost za letu. Umístí nebo dá umístit do letadla zařízení nebo

⁸⁵ Zdroj: PRŮŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha, 2007, s. 47.

⁸⁶ Zdroj: BÍNA, L. ŽIHLA, Z. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno, 201, s. 127.

⁸⁷ Zdroj: PRŮŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha, 2007, s. 47.

⁸⁸ Zdroj: BÍNA, L. ŽIHLA, Z. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno, 201, s. 128.

předměty, které mohou letadlo zničit, způsobit na něm škodu, učinit ho neschopným letu, ohrozit jeho bezpečnost za letu.⁸⁹ Principiálně lze rovněž postihnout pachatele, který v době spáchání protiprávního činu nebyl fyzicky přítomen na palubě letadla, avšak došlo k ohrožení bezpečnosti daného letu. Toto lze aplikovat například při záměrném podání falešné informace posádce letadla (zneužití radiové korespondence) nebo například sestřelení letadla raketou země – vzduch.⁹⁰

Úmluva proti braní rukojmí 1979 (*International Convention against the Taking of Hostages*) – Úmluva, která stanoví, že každý, kdo zajme, drží nebo hrozí zabitím, poraněním nebo drží jinou osobu s cílem naléhání na třetí stranu, tj. výslovně stát, mezinárodní mezivládní organizace, fyzické nebo právnické osoby nebo skupiny osob, s výjimkou snahy o osvobození rukojmí, se dopouští zločinu braní rukojmí ve smyslu této úmluvy.⁹¹

Protokol o potlačení nezákonných činů násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, jako Dodatek k Úmluvě o potlačení nezákonných činů proti bezpečnosti civilního letectví 1989 (*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*) – potlačení a trestání protiprávních činů na letištích. Doplňuje úmluvu o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví z roku 1971, má za cíl potlačovat zločinné akce na mezinárodních letištích, které ohrožují nebo mohou způsobit ohrožení bezpečnosti osob na letišti a bezpečný provoz letiště samotného.⁹²

Úmluva o značení plastických trhavin pro účely detekce (*Convention on the Marking of Plastic Explosives for Purpose of Detection*) – o značkování plastických trhavin pro účely detekce byla sjednána v Montrealu 1. března 1991 s cílem ochránit civilní letectví před nezákonnými činy prostřednictvím plastických trhavin.⁹³ Tato úmluva byla přijata na základě značné iniciativy bývalého Československa, která značení plastických trhavin zavedlo jako jedna z prvních zemí a přijalo takovou dohodu jako dvoustrannou po jednání s Velkou Británií již v roce 1989. Aktivní přístup československé vlády lze zdůvodnit zejména v souvislosti s bombovým útokem proti letadlu Pan American v roce 1988 nad

⁸⁹ Zdroj: PRŮŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha, 2007, s. 47.

⁹⁰ Zdroj: BÍNA, L. ŽIHLA, Z. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno, 201, s. 128.

⁹¹ Tamtéž.

⁹² Zdroj: PRŮŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha, 2007, s. 48.

⁹³ Tamtéž.

skotským Lockerbie. Dle sdělení vyšetřovatelů byla součástí nástražného výbušného systému plastická trhavina Semtex. Princip označování plastických trhavin spočívá v doplnění značkovacích látek, které mají dostatečnou tenzi par, aby je bylo možné identifikovat v krátkém časovém úseku (zpravidla v řádech sekund) pomocí detekčních přístrojů. Podle této úmluvy musí smluvní strany zajistit účinnou kontrolu nad „neznačenými“ trhavinami, zakázat jejich výrobu a do 15 let fyzicky zlikvidovat i ty neznačkované plastické trhaviny, které jsou ve vlastnictví ozbrojených sil a policie. Průmyslově vyráběné plastické trhaviny musí obsahovat některé z činidel (uvedené v Technickém dodatku k úmluvě) tak, aby byly zjištělné rutinními prostředky letištní kontroly.⁹⁴

IATA (IATA Security Manual) – mezinárodní sdružení leteckých dopravců (International Air Transport Association). Je dobrovolnou nevládní organizací leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou mezinárodní dopravu. Jedním ze zakládajících členů IATA byly také ČSA.⁹⁵

Interní předpisy

Bezpečnostní program PZH, ve smyslu zákona č. 224/2015 Sb. – o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi.

Letištní pohotovostní plán Letiště Praha, a. s. – definuje postupy a opatření v případě vzniku mimořádné události na letišti nebo v jeho blízkém okolí.

Bezpečnostní program letiště Praha Ruzyně – stanovuje opatření a postupy k zajištění pořádku a bezpečnosti na Letišti Václava Havla Praha a dále opatření a postupy k zajištění ochrany před protiprávními činy ohrožujícími bezpečnost civilního letectví.

Pravidla pro vstup osob a vjezd vozidel a pro jejich pobyt v neveřejném prostoru letiště Praha Ruzyně – upravuje režim vstupu osob a vjezd vozidel do neveřejného prostoru Letiště Václava Havla Praha.

Dopravní řád letiště Praha Ruzyně – stanovuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu na plochách v neveřejném prostoru letiště.

⁹⁴ Zdroj: BÍNA, L. ŽIHLA, Z. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno, 201, s. 129.

⁹⁵ Zdroj: PRŮŠA, J. *Svět letecké dopravy*. Praha, 2007, s. 48.

Zásady činnosti organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Nestandardní provozní situace na letišti Praha Ruzyně (LKPR) – vnitřní předpis.

Postupy Ostrahy letiště při vzniku mimořádných událostí – vnitřní předpis.

Odborná příprava zaměstnanců organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Provádění služební kynologie organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Výstrojný řád organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Zacházení se střelnými zbraněmi organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Provozní řád veřejných hal letiště Praha Ruzyně – vnitřní předpis.

Pracovní postupy organizační jednotky Ostraha letiště – vnitřní předpis.

Závěr

Cílem napsáním této bakalářské práce bylo přiblížit náročnou, ale zajímavou práci pracovníků útvaru Ostraha letiště, který zřizuje provozovatel letiště Praha. Jedná se o bezpečnostní složku letiště, která po zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť v roce 1993 navázala na jeho činnosti. Autor práce u tohoto útvaru pracuje 25 let a považoval za důležité jej představit. Využil při tom nejen odborné tištěné a elektronické zdroje, ale i vzpomínky jak své, tak kolegů, kteří pracovali ještě u Sboru ozbrojené ochrany letišť. Je velká škoda, že veřejnost nezná historii tohoto útvaru a že kromě zaměstnanců letiště a bezpečnostních sborů státu, kteří přímo slouží na letišti, tento útvar nikdo nezná. Je to samozřejmě z velké části dáno specifickými úkoly útvaru v rámci působení na letišti.

Útvar Ostraha letiště je dnes na úplně jiné úrovni než v roce 1996, kdy zde začal autor práce pracovat. V té době byla hlavní bodem hlídková činnost jak před terminály, tak v prostorách letiště. Služební vstupy a vjezdy měla pod kontrolou převážně PČR, a to do roku 1997, kdy je postupně začala předávat. Vybavení bylo nedostatečné, ke kontrole osob se využívaly rentgeny, které měly černobílé snímání obrazu, a bylo těžké odhalit zakázaný předmět, pokud to nebyla střelná zbraň nebo nůž. Výbušniny, které se zobrazují, jako organické látky v barevném spektru oranžové barvy, nebylo možné odhalit. Kontrola osob se prováděla jen pomocí ručního detektoru kovu a průchozího rámu. Nedodržovala se parita pohlaví a bylo zcela běžné, že muž kontroloval ženu. To se dělo bez ruční kontroly osoby jen pomocí ručního detektoru kovu, což by v dnešní době nebylo možné. Ke kontrole vozidel nebyly k dispozici žádné technické prostředky, vozidla se kontrolovala pouze vizuálně, to znamenalo jen kontrolu zavazadlového prostoru a prostoru pro posádku, kontrola podvozku a motoru se neprováděla.

Bezpečnost byla vnímána vedením podniku jako nutné zlo, které musí provozovatel letiště zabezpečit, aby splnil legislativní podmínky, které mu ukládá zákon. Do vybavení se vkládaly minimální částky, vždy byl na prvním místě provoz a pak až bezpečnost. Vše se změnilo po teroristickém útoku 11. září 2001, kdy si všichni začali uvědomovat, co může nastat. Začalo se investovat do nových rentgenů, nových detekčních rámu a jiných bezpečnostních technologií, které významně zlepšily kontrolní činnosti. Od roku 1996 do dnešní doby došlo v civilním letectví k velikému posunu vývoje bezpečnosti, zejména co se technologií a postupů kontrol týká. V rámci Národního programu výcviku a standardů jsou na bezpečnostní pracovníky kladeny vysoké nároky,

ať už je to každoroční přezkušování z legislativy, ovládání a vyhodnocování pomocí detekční techniky, nebo fyzická zdatnost a střelecká příprava. To je ale také jedna z příčin zásadních personálních problémů. Většina zájemců o tuto práci nedokončí ani základní odborný výcvik a zbylou část odradí neustálé přezkušování, které nařizuje legislativa.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČAPEK, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha, 1988. NADAS. 296 s.
2. KELLER, L., KOVERDYNSKÝ, B. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945–1992*. Cheb: Svět křídel, 220 s, ISBN 978-80-87567-11-1.
3. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security*. Cheb: Svět křídel, 310 s, ISBN 978-80-87567-51-7.
4. Průša, J. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 315 s, ISBN 978-80-239-9206-9.
5. ŠČUREK, S., MARŠÁLEK, D. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 148 s, ISBN 978-80-7204-862-5.
6. BÍNA, L., ŽIHLA, Z. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Brno: CERM, 213 s, ISBN 978-80-7204-707-9.

Elektronické zdroje

1. Aukro. Čepice příslušíka Sboru ozbrojené ochrany letišť. [online]. 2010 [cit. 2010-25-10]. Dostupné z WWW: <<https://aukro.cz/cepice-sboru-ozbrojene-ochrany-letist-cssr-vel-55-6976145286>>.
2. CCTV. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://rapidapi.com/blog/top-facial-recognition-apis/>>.
3. Certicon. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.certiconvis.cz/>>.
4. CZ75D. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.czub.cz/firearms-and-products-product/cz-75-p-01-o>>.
5. CZUB. Samopal vzor 48. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.czub.cz/o-firme-historie/>>.
6. CZUB. Technická data samopalu vzor 48. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.czub.cz/o-firme-historie/>>.
7. Detektor.[Online].DostupnézWWW:<<https://www.ceia.net/security/images/products/p40.jpg>>.
8. Detektorvýbušnin.[Online].DostupnézWWW:<<https://www.envimet.cz/produkt-qsb-220>>.
9. Foto.[Online].DostupnézWWW:<https://g.denik.cz/1/14/p201509150604501_galerie-980.jpg>.
10. Glock. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://glockshop.cz/rada-standard/280-glock-17-gen4.html>>.

11. IR závora. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.atisgroup.cz/eshop-kategorie-venkovni-infrazavory-tecnoalarm-6364.html>>.
12. KZMMT. Hodnosti příslušníka Sboru ozbrojené ochrany letišť. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.kzmtt.cz/uniformy>>.
13. OOVb Strnadice. Příslušník Sboru ozbrojené ochrany letišť. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.oovbstrnadice.cz/sool/>>.
14. OOVb Strnadice. Vozidlo Sboru ozbrojené ochrany letišť. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.oovbstrnadice.cz/sool/>>.
15. OPTEX. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.euroalarm.cz/eshop-zabezpecovaci-technika/zabezpeceni/detektory/>>.
16. Radar ERA. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.era.aero/cs/air-traffic-management/squid>>.
17. Radar. [Online]. Dostupné z WWW:< <https://www.blighter.com/products/b202-mk-2-man-portable-radar/>>.
18. Rám. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.pti-world.com/product/zorpro-33-zone/>>.
19. Řehák. Obrázek pistole CZ70. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.rehaklov.com/m8-pouzite-zbrane/m9-kratke/i329-cz-vzor-50-70/>>.
20. Scorpion Evo. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.czub.cz/firearms-and-products-product/cz-scorpion-evo-3-s1>>.
21. Snímek. [Online]. Dostupné z WWW: <https://1237279807.rsc.cdn77.org/wp-content/uploads/2015/12/letiste_rentgen14-730x430.jpg>.
22. Stablecam. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.stablecam.com/>>.
23. TERMOKAMERA. [Online]. Dostupné z WWW: <<https://www.termokamery-flir.cz/termokamera-flir-scion/>>.
24. VHU. Technická data pistole CZ70. [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.vhu.cz/pistole-cz-vzor-70/>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKÁ REPLUBLIKA. Zákon č. 49/1997 Sb. § 85b., obecná povinnost k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.
2. ČESKÁ REPUBLIKA. Úřad pro civilní letectví, letecký předpis L17.
3. ČESKÁ REPUBLIKA. Úřad pro civilní letectví, národní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.
4. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 166/2004 Sb., o převodu některého majetku ve vlastnictví České správy letišť.
5. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví.

6. ČESKOSLOVENSKÁ FEDERATIVNÍ REPUBLIKA. Zákon č. 305/1993 Sb., zrušení Sboru ozbrojené ochrany letišť.
7. ČESKOSLOVENSKÁ FEDERATIVNÍ REPUBLIKA. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.
8. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 127/1976 Sb., federálního shromáždění ze dne 3. května 1976 o civilním letectví. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1976, částka 8, s.131.
9. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 127/1976 Sb., o civilním letectví. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1976, hlava IV ochrana pozemních leteckých zařízení.
10. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 127/1976 Sb., o civilním letectví. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1976, § 29 o zřízení Sboru ozbrojené ochrany letišť.
11. ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 127/1976 Sb., o civilním letectví. In *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1976, § 29b, práva a povinnosti příslušníků Sboru Ozbrojené ochrany letišť.

Seznam zkratek

BIS	Bezpečnostní informační služba
CCTV	Kamerový systém
CÚ	Celní úřad
ČSA	Československé aerolinie
ČSDL	Československá správa dopravních letišť
ČSL	Česká správa letišť
ECAC	Evropská konference pro civilní letectví
EKV	Elektronická kontrola vstupu
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
FMD	Federální ministerstvo dopravy
FMV	Federální ministerstvo vnitra
HZS	Hasičský záchranný sbor
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICP ČR	Inspektorát cizinecké policie
IZS	Integrovaný záchranný systém
LP a. s.	Letiště Praha
OLE	Ostraha letiště
OLK	Odbor letištní kontroly
OPK	Odbor pasové kontroly
PČR	Policie ČR
RTG	Rentgen
ŘLP	Řízení letového provozu
SNB	Sbor národní bezpečnosti
SOOL	Sbor ozbrojené ochrany letišť
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

Seznam obrázků

Obrázek 1: Služební čepice příslušníka Sboru ozbrojené ochrany letišť	15
Obrázek 2: Příslušník SOOL.....	16
Obrázek 3: Hodnostní označení příslušníků SOOL.....	16
Obrázek 4: Oznámení o dopravním přestupku.....	17
Obrázek 5: Psovodi SOOL.....	17
Obrázek 6: Příslušníci SOOL.....	18
Obrázek 7: Služební vozidlo Škoda 1203	18
Obrázek 8: Služební vozidlo Škoda 120 L.....	19
Obrázek 9: Pistole CZ 70	19
Obrázek 10: Samopal vzor 26	20
Obrázek 11: Pamětní vlajka Sboru ozbrojené ochrany letišť.....	20
Obrázek 12: Pamětní vlajka SOOL, 10 let výročí.....	21
Obrázek 13: Pracovníci Ostravy letišť při řešení dopravy před terminálem T1	23
Obrázek 14: Pracovníci Ostravy letišť před terminálem T1	24
Obrázek 15: Pracovník Ostravy letišť při monitorování perimetru	24
Obrázek 16: Pracoviště operačního důstojníka Ostravy letišť	25
Obrázek 17: Funkční označení pracovníků Ostravy letišť 2001	26
Obrázek 18: Vzor vjezdových povolení v roce 2002.....	27
Obrázek 19: Pracovník Ostravy letišť při kontrole vozidla	28
Obrázek 20: Stejnokroj strážní služby	40
Obrázek 21: Hodnostní označení zaměstnanců Ostravy letiště	41
Obrázek 22: Stejnokroj hlídkové služby	41
Obrázek 23: Glock 17	42
Obrázek 24: CZ Compact	43
Obrázek 25: CZ Scorpion Evo	44
Obrázek 26: Škoda Karoq	45
Obrázek 27: VW Transporter.....	45
Obrázek 28: Odpovídač ERA.....	46
Obrázek 29: Systém rozpoznávání tváří	48
Obrázek 30: Termokamera FLIR	49
Obrázek 31: Infrazávora značky Optex.....	50
Obrázek 32: Infrazávora značky BEAMTOWER.....	50
Obrázek 33: Přenosný radar Blighter	51

Obrázek 34: Stacionární systém Aeroscope.....	51
Obrázek 35: Snímek systému CerticonVis	52
Obrázek 36: Snímek zavazadla v rentgenu (RTG)	54
Obrázek 37: Průchozí detektor kovu, ukázka reakce na kovový předmět	54
Obrázek 38: Ruční detektor kovu	55
Obrázek 39: Provádění stěru na detekci výbušnin	56
Obrázek 40: Endoskop	56
Obrázek 41: Detekční zrcadlo ke kontrole podvozku vozidla	57