

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ÚKOLY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY PŘI
ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CIVILNÍHO
LETECTVÍ**

Autor práce: Karolína Pikalová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Bc. Vladimír Kepřt, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Karolína Pikalová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Úkoly Policie České republiky při zajištění bezpečnosti civilního letectví

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Role of the Police of the Czech Republic in Ensuring Civil Aviation Security

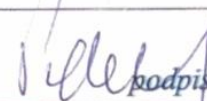
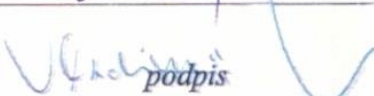
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):

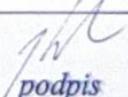
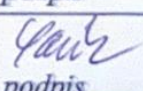

Ing. Bc. Vladimír Keprt, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad, 2025

Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem práce je zhodnotit efektivitu činnosti Policie České republiky při zajištění bezpečnosti civilního letectví a posoudit úroveň spolupráce s ostatními složkami a subjekty odpovědnými za ochranu letiště. Vedlejším cílem práce je identifikovat hlavní hrozby a rizika v prostředí civilního letiště, posoudit připravenost policistů při výkonu služby a formulovat doporučení ke zlepšení bezpečnostních opatření.

Student: Karolína Pikalová, DiS.	3. 1. 2026 datum	 podpis
Vedoucí práce: Ing. Bc. Vladimír Keprt, Ph.D.	11. 12. 25 datum	 podpis

Schvalují zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11. 1. 2026 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	14. 1. 2026 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	15. 1. 2026 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 vedoucí(ho) 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 Ing. Bc. Vladimírovi Keprtovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále děkuji také příslušníkům Policie ČR a civilním zaměstnancům v oblasti civilního letectví za poskytnutí rozhovorů k dokončení mé praktické části bakalářské práce.

ABSTRAKT

PIKALOVÁ, K. Úkoly Policie České republiky při zajištění bezpečnosti civilního letectví: *bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 60s.. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Bc. Vladimír Kepřt, Ph.D.

Klíčová slova: Policie České republiky, civilní letectví, bezpečnost letiště, hrozby, rizika, spolupráce, ochrana před protiprávními činy, krizové řízení, terorismus

Bakalářská práce se zabývá problematikou zajištění bezpečnosti v oblasti civilního letectví se specifickým zaměřením na činnost a úkoly Policie České republiky. Hlavním záměrem textu je kritické posouzení efektivit policejních opatření a analýza úrovně spolupráce s dalšími subjekty, které nesou odpovědnost za ochranu letištních prostor, zejména s Úřadem pro civilní letectví a Celní správou. Teoretický rámec práce definuje aktuální legislativní normy, organizační strukturu příslušných útvarů a identifikuje zásadní hrozby, mezi něž se řadí terorismus, nelegální přeprava zakázaných látek či útoky na civilní letadla. V praktické části jsou využity poznatky získané prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky Policie České republiky. Tyto rozhovory slouží ke zjištění odborné připravenosti policistů a k odhalení potenciálních rizikových faktorů či nedostatků při výkonu služby v tomto specifickém prostředí. Získané poznatky umožňují v závěru práce formulovat doporučení směřující k zefektivnění bezpečnostních procesů a posílení koordinace mezi složkami integrovaného záchranného systému a civilním personálem letiště.

ABSTRACT

PIKALOVÁ, K. The Role of the Police of the Czech Republic in Ensuring Civil Aviation Security: *Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies 2026. 60 Pp. Supervisor: Ing. Bc. Vladimír Kepřt, Ph.D.

Key words: Police of the Czech Republic, civil aviation, airport security, threats, risks, cooperation, protection against unlawful acts, crisis management.

This bachelor thesis focuses on the issues of ensuring security within the civil aviation sector, with a specific emphasis on the activities and tasks of the Police of the Czech Republic. The primary objective of the work is a critical assessment of the effectiveness of police measures and an analysis of the level of cooperation with other entities responsible for airport protection, particularly the Civil Aviation Authority and the Customs Administration. The theoretical framework defines current legislative standards and organizational structures of the relevant units, while identifying key threats such as terrorism, the illegal transport of prohibited substances, or attacks on civil aircraft. The practical part utilizes findings obtained through semi-structured interviews with members of the Police of the Czech Republic. These interviews serve to evaluate the professional preparedness of police officers and to uncover potential risk factors or deficiencies during their service in this specific environment. The knowledge acquired allows for the formulation of recommendations aimed at streamlining security processes and strengthening coordination between the integrated rescue system components and civilian airport personnel.

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Bezpečnost civilního letectví	11
2.1 Právní úprava zajištění bezpečnosti civilního letectví	12
3 Policie České republiky v oblasti civilního letectví.....	16
3.1 Organizační struktura	16
3.2 Ředitelství služby cizinecké policie ČR.....	16
3.3 Úkoly Policie ČR při zajištění bezpečnosti civilního letectví.....	20
4 Spolupráce Policie České republiky se subjekty v rámci letiště	26
4.1 Součinnost s Úřadem civilního letectví	26
4.2 Spolupráce s Celní správou České republiky.....	27
4.3 Provozovatelé letišť a bezpečnostní složky IZS	27
4.4 Koordinační orgány.....	28
5 Hrozby a rizika v prostředí civilního letiště.....	29
5.1 Terorismus a útoky na letadla	29
5.2 Pašování a nelegální přeprava.....	30
5.3 Vnitřní hrozby a kybernetická rizika.....	30
5.4 Preventivní opatření k eliminaci bezpečnostních rizik v civilním letectví	31
5.5 Technické prostředky zajištění bezpečnosti.....	33
6 Vyhodnocení rozhovorů.....	36
6.1 Vyhodnocení rozhovoru s příslušníkem PČR.....	43
6.2 Shrnutí praktické části.....	45
Závěr	48
Seznam použitých zdrojů	50
Přílohy.....	52

Úvod

Civilní letectví představuje v globálním měřítku jeden z nejcitlivějších a zároveň strategicky nejvýznamnějších prvků kritické infrastruktury. Vzhledem k vysoké koncentraci osob, hodnotě majetku a symbolickému významu, který letecká doprava nese, se letiště a letadla stávají atraktivním cílem pro široké spektrum protiprávních činů. Současný stav mezinárodního bezpečnostního prostředí je charakterizovaný dynamickým vývojem asymetrických hrozeb, klade na subjekty zajišťující ochranu letectví neustále nové nároky. Zatímco v minulosti byla pozornost věnována primárně únosům letadel, dnešní spektrum rizik zahrnuje sofistikované formy terorismu, pašování zakázaných látek a předmětů, kybernetické útoky na řídicí systémy či narušování veřejného pořádku v tranzitních prostorech. V tomto komplexním systému zastává Policie České republiky nezastupitelnou roli, neboť jako hlavní represivní a preventivní orgán státu nese odpovědnost za udržování bezpečnosti a zákonnosti v prostoru mezinárodních letišť.

Problematika ochrany letišť před protiprávními činy není pouze otázkou technických zařízení, ale především procesů a lidského faktoru. Ochrana letiště musí být koncipována jako víceúrovňový systém, kde Policie ČR spolupracuje s provozovatelem letiště, Úřadem pro civilní letectví a dalšími složkami, jako je Celní správa ČR nebo Bezpečnostní informační služba. Efektivita této součinnosti je určujícím faktorem pro celkovou úroveň zabezpečení. V praxi se však mohou objevovat třecí plochy plynoucí z rozdílných kompetencí, priorit nebo komunikačních bariér mezi státními orgány a soukromými bezpečnostními službami, které zajišťují detekční kontrolu. Otázkou zůstává, nakolik je současný model spolupráce optimální a zda jsou policisté působící na letištích dostatečně připraveni na specifika služby v tomto unikátním prostředí.

Hlavním podnětem pro zpracování této bakalářské práce je potřeba analyzovat reálný výkon služby příslušníků Policie ČR v prostředí civilního letiště a zhodnotit, jakým způsobem jsou naplňovány stanovené bezpečnostní úkoly. Práce se zaměřuje na identifikaci slabých míst v systému ochrany a na posouzení připravenosti personálu čelit moderním bezpečnostním výzvám. Technické prostředky, ačkoliv jsou nezbytné, představují pouze nástroj v rukou vyškoleného personálu. Právě úroveň odborné přípravy policistů a jejich schopnost efektivně využívat dostupné zdroje v krizových situacích tvoří jeden z pilířů zkoumání v praktické části práce.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bakalářská práce nese téma úkolů Policie ČR při zajištění bezpečnosti civilního letectví. Cílem předložené bakalářské práce je zhodnocení efektivity činnosti Policie ČR při zajištění civilního letectví a posouzení spolupráce s ostatními složkami a subjekty odpovědnými za ochranu letiště. Vedlejším cílem je identifikování hrozeb a rizik v prostředí civilního letiště a posouzení připravenosti policistů při výkonu služby a následná formulace doporučení ke zlepšení bezpečnostních opatření.

V teoretické části bude za pomoci literární rešerše vymezen právní rámec, bude popsána organizační struktura a úkoly Policie ČR při zajištění bezpečnosti civilního letectví. Dále bude uvedeno a popsáno, jak Policie České republiky spolupracuje s Úřadem civilního letectví, Celní správou a dalšími složkami IZS, a také s civilními zaměstnanci mezinárodního letiště Praha. Na závěr bude uvedeno a identifikováno, jaké jsou možné hrozby a rizika týkající se civilního letiště (terorismus, pašování a nelegální přeprava, únosy a útoky letadel).

Praktická část práce je založena na kvalitativním výzkumu realizovaném formou polostrukturovaných rozhovorů s civilními zaměstnanci na mezinárodním letišti a příslušníkem Policie České republiky, kteří mají přímou zkušenost s výkonem práce, služby na mezinárodním letišti, konkrétně v Praze. Tento přístup umožňuje získat autentický vhled do každodenní reality, identifikovat praktické problémy, se kterými se setkávají, a posoudit vnímání efektivity nastavených procesů z pohledu vykonávajících subjektů. Rozhovory jsou zaměřeny na oblast odborné přípravy a subjektivního hodnocení koordinace se složkami Integrovaného záchranného systému a civilními zaměstnanci letiště. Syntéza získaných poznatků by měla přinést odpovědi na otázku, zda je Policie ČR v současné době schopna správně reagovat na hrozby, které představují terorismus, nelegální migrace nebo pašování zboží.

Primárním cílem předkládané práce je zhodnotit efektivitu činnosti Policie České republiky při zajištění bezpečnosti civilního letectví a podrobit analýze úrovně spolupráce s ostatními subjekty odpovědnými za ochranu letištního perimetru i vnitřních prostor. Vedlejším cílem je pak identifikace aktuálních hrozeb a rizik, které v prostředí mezinárodního letiště dominují, a následná formulace doporučení, která by mohla vést ke zvýšení standardu bezpečnosti. K dosažení těchto cílů je zvolena kombinovaná metodika. Teoretická část vychází z analýzy odborné literatury, právních předpisů a interních dokumentů, čímž vytváří nezbytný terminologický a koncepční základ. Jsou zde

vymezeny úkoly policie v oblasti ochrany veřejného pořádku, kontroly hranic a boje proti terorismu.

Struktura práce je logicky rozdělena do několika kapitol. Po vymezení cílů a metodiky se text věnuje obecnému rámci bezpečnosti civilního letectví, následuje podrobný rozbor postavení Policie ČR a jejích specifických úkolů. Zvláštní pozornost je věnována interakci s ostatními subjekty, neboť bezpečnost v letectví nelze vnímat izolovaně. Kapitola věnovaná hrozbám a rizikům zasazuje téma do kontextu aktuální bezpečnostní situace. Praktická část práce je věnována interpretaci poznatků získaných z realizovaných rozhovorů, přičemž shromážděná data jsou následně podrobena analýze a zpracovaná do uceleného přehledu zjištění. V závěru práce jsou shrnuty klíčové poznatky a navržena opatření, která by mohla přispět k zefektivnění výkonu služby a posílení odolnosti civilních letišť vůči protiprávním činům.

2 Bezpečnost civilního letectví

Bezpečnost jako taková je chápána jako stav, kdy je určitý objekt chráněn před hrozbami, které mohou ohrozit jeho existenci, funkčnost či hodnoty. Nejde o absolutní nepřítomnost rizika, ale o stav přijatelné míry rizika, který je společensky, právně či technicky akceptovatelný. Pokud se zaměříme přímo na bezpečnost civilního letectví, tak dokážeme říci, že objekty civilní letecké dopravy, respektive mezinárodní letiště jsou díky svému charakteru a zranitelnosti vystaveny řadě bezpečnostních rizik, ať již méně závažné či velmi závažná bezpečnostní rizika týkající se například terorismu, únosu letadel či útoků na letištní infrastrukturu.¹

Co se týče vysvětlení, jaký je vlastně pojem mezinárodní letiště, tak se jedná o velmi složitý a důmyslný komplex, který sestává z mnoha prvků a technologických činností. „*Tento systém je však poměrně křehký a jeho fungování může být narušeno různými negativními faktory, jako jsou například přírodní vlivy, změny politického systému, narušení bezpečnostní situace nebo jiné mimořádné události*“.² Navzdory intenzivní činnosti bezpečnostních specialistů a značným finančním investicím státních institucí do preventivních opatření zůstávají mezinárodní letiště trvale vystavena riziku teroristických útoků či jiných forem protiprávního jednání ze strany cestujících či personálu, případně mířených proti nim.³

Letecká doprava představuje komplexní a dynamicky se rozvíjející dopravní systém, jehož nedílnou součástí je systematická snaha o minimalizaci rizik spojených jak s provozem letadel, letišť a dalších prvků letecké infrastruktury, tak s jejich ochranou před teroristickými útoky a jinými formami protiprávního jednání. Postupem času se princip řízení rizik stal integrální součástí systému řízení provozní bezpečnosti (SMS – Safety Management Systém), který vyjadřuje úsilí o nepřetržité zvyšování úrovně bezpečnosti. Současně se rozvinul i systém řízení ochrany před protiprávními činy (SeMS

¹ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 12-13. ISBN 978-80-7204-862-5.

² MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 12-13. ISBN 978-80-7204-862-5.

³ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 12-13. ISBN 978-80-7204-862-5.

– Security Management Systém), který je zaměřen na fyzickou bezpečnost letišť a ochranu civilního letectví před úmyslnými zásahy.⁴

Budování bezpečných a zároveň efektivních procesů v oblasti letecké dopravy je dlouhodobý a finančně náročný proces. Přes neustálý nárůst přepravovaných cestujících se zvyšují požadavky nejen na samotné cestující, ale také na organizaci bezpečnostních kontrol a provozních postupů. Díky nárůstu přepravovaných cestujících a vypravovaných letadel je větší pozornost a zájem ze strany teroristických organizací, což vyvolává potřebu průběžně upravovat a zdokonalovat bezpečnostní mechanismy a odbavovací procesy.⁵

2.1 Právní úprava zajištění bezpečnosti civilního letectví

Právní úprava zajištění bezpečnosti civilního letectví představuje vícestupňový systém, který je tvořen normami mezinárodního práva, práva Evropské unie a vnitrostátní právní úpravou České republiky. Všechny výše zmíněné úrovně na sebe jednotlivě navazují a vzájemně se doplňují. Hlavní cíl mají společný, a to chránit civilní letectví před protiprávními činy, zejména před terorismem, únosy letadel a dalšími formami ohrožení. Zde je nutno i popsat rozdíl mezi pojmy safety a security, jelikož tyto dva pojmy mají jiný směr v oblasti bezpečnosti. V češtině se pro oba pojmy často používá jednotný výraz „bezpečnost“, v mezinárodním právu je striktně oddělovat.⁶

Safety neboli bezpečnost provozu je označován za stav, kdy rizika spojená s provozem letadel jsou snížena na přijatelnou úroveň a jsou průběžně řízena. Jedná se především o ochranu před neúmyslnými událostmi, například nejčastěji jde o technické poruchy, nepříznivé meteorologické podmínky, systémová selhání či lidská chyba/selhání. Safety je dle definice užívaná v ICAO (Civil Aviation Organization) založena na principu řízení rizik. Jejím cílem není absolutní eliminace rizika, jelikož v letectví to není fakticky možné, ale možnými cíli jsou: identifikace, hodnocení rizika a následná minimalizace. V této oblasti je zahrnována zejména technická způsobilost letadel, odborná způsobilost leteckého personálu, řízení letového provozu, systém hlášení a vyšetřování leteckých nehod a zavádění systémů řízení bezpečnosti (SMS – Safety Management Service). Na evropské úrovni je safety výrazně standardizována

⁴SMEJKAL, Vladimír. *Kontrola a ochrana civilního letectví před protiprávními činy*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. S. 12-16. ISBN 978-80-7251-344-4.

⁵MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 148. ISBN 978-80-7204-862-5.

⁶PRŮŠA, Jiří a kol. *Letecké právo*. 2. vyd. Praha: Galileo, 2015. S. 283. ISBN 978-80-905187-2-8.

prostřednictvím předpisů EU a činností EASA (European Aviation Safety Agency), která stanovuje technické standardy a dohlíží na jejich dodržování.⁷

Security (ochrana civilního letectví před protiprávními činy) je zaměřena na ochranu před úmyslným protiprávním jednáním. Zejména se jedná o teroristické útoky, únosy letadel, útoky na letištní infrastrukturu, vnášení zakázaných předmětů na palubu letadla apod. Security v tomto směru reaguje na hrozby vycházející z lidského úmyslu způsobit újmu. Základním mezinárodním dokumentem je Annex 17 – Security (bude zmíněn níže). Na úrovni Evropské unie je klíčovým předpisem Regulation (EC) No 300/2008, který harmonizuje bezpečnostní opatření pouze na úrovni členských států. Pro Security jsou typickými nástroji bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel, omezení přístupu do vyhrazených prostor letišť, bezpečnostní prověrky personálu, krizové a nouzové postupy a další.⁸

Hlavními rozdíly mezi těmito dvěma pojmy jsou: povaha hrozby, právní charakter, institucionální rámec a přístup k riziku. Ale i přes rozdíly jsou tyto oblasti vzájemně provázané. Například při teroristickém útoku může dojít k havárii – tím se naruší bezpečnost provozu. Naopak když budou nedostatečné bezpečnostní postupy, může být ohrožena bezpečnost provozu.

Dále bude představena a popsána podrobněji česká právní úprava bezpečnosti civilního letectví, bude také zmíněn právní rámec na evropské úrovni a mezinárodněprávní úprava

Základním zákonem je pro bezpečnost civilního letectví na úrovni vnitrostátní zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Mezi hlavní úkoly tohoto zákona patří: stanovení pravomoci orgánů státní správy, úprava organizace civilního letectví v ČR a úprava ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dozorovým orgánem tohoto zákona je Úřad pro civilní letectví, který kontroluje plnění bezpečnostních požadavků a schvaluje bezpečnostní programy letišť a dopravců. Mezi dalšími zapojenými složkami jsou: Policie ČR, Celní správa a provozovatelé letišť. Součástí systému je také Národní

⁷ ICAO. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Aviation Security*. 12th ed., Montreal: International Civil Aviation Organization, 2022. S. 1-4. ISBN 978-92-9265-729-1.

⁸ ICAO. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Aviation Security*. 12th ed., Montreal: International Civil Aviation Organization, 2022. S. 1-4. ISBN 978-92-9265-729-1.

program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, který upřesňuje bezpečnostní opatření na území České republiky.⁹

V rámci Evropské unie je právní úprava ochrany civilního letectví sjednocena a přímo závazný pro členské státy. Základním předpisem je Regulation (EC) No 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002. Toto nařízení stanovuje jednotná pravidla pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy, zejména upravuje kontrolu cestujících a jejich příručních zavazadel, kontrolu zapsaných zavazadel, bezpečnostní opatření týkající se letišť, školení personálu a schvalování bezpečnostních programů. Napříč celou Evropskou unií zajišťuje toto nařízení jednotnou úroveň bezpečnostních standardů. Prováděcí pravidla jsou obsažena zejména v nařízení Komise EU 2015/1998, které stanovuje bezpečnostní postupy. Evropská úprava výrazně reagovala na teroristické útoky z 11. září 2001 a postupně se zpříšňovala. Musí být ale stále rovnováha mezi vysokou úrovní ochrany a ochranou základních práv cestujících, týká se práva na soukromí a ochrana osobních údajů.¹⁰

Základem mezinárodněprávní úpravy je ICAO (International Civil Aviation Organization), která byla založena na základě Chicagské úmluvy z roku 1944. Jedná se o základní dokument mezinárodního civilního letectví, který stanovuje rámec spolupráce smluvních států. Klíčovým dokumentem z hlediska ochrany civilního letectví před protiprávními činy na mezinárodní úrovni je Příloha č. 17 _ Annex 17 – Security. Dále jsou mezinárodněprávní úpravy doplňovány specializovanými úmluvami, které reagují na konkrétní formy protiprávního jednání. Zde patří zejména Tokijská úmluva z roku 1963 o trestných činech a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. Haagská úmluva z roku 1970 o potlačování protiprávního zmocnění se letadel a Monteralská úmluva z roku 1971 o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví. Díky těmto úmluvám se státy zavazují kriminalizovat uvedené činy a spolupracovat při stíhání pachatelů.¹¹

Annex 17 – Security

Tato příloha byla přijata v roce 1944. Jedná se o základní mezinárodní normativní rámec v oblasti aviation security – ochrana civilního letectví před protiprávními činy.

⁹ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

¹⁰ SVOBODA, Pavel. *Právo vnější a vnitřní bezpečnosti Evropské unie*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. S.112. ISBN 978-80-7400-607-4.

¹¹ ICAO. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Aviation Security*. 12th ed., Montreal: International Civil Aviation Organization, 2022. ISBN 978-92-9265-729-1.

Byla přijata z důvodu vyššího nárůstu únosu letadel na konci 60.let 20. století a vstoupila v platnost v roce 1974. Je pravidelně aktualizována a vydávána ICAO.

Hlavním cílem tohoto dokumentu je stanovení minimálních bezpečnostních standardů, které jsou sestaveny tak, aby působily preventivně a potlačovaly protiprávní činy v civilním letectví.

Vychází z několika základních principů:

- Odpovědnost státu za zajištění bezpečnosti civilního letectví na jeho území
- Zavedení národního systému ochrany civilního letectví
- Pravidelné hodnocení bezpečnostních rizik
- Povinnost spolupráce mezi státy
- Ochrana citlivých bezpečnostních informací ¹²

Základní závazky smluvních států jsou například: povinnost zpracovat národní program ochrany civilního letectví, který stanoví konkrétní bezpečnostní opatření. Zřídit příslušný orgán odpovědný za security, kde se jedná o dohled a koordinaci plnění bezpečnostních opatření. Zavedení bezpečnostních kontrol – povinnost provádět kontrolu cestujících, zavazadel, nákladu i letištního personálu. Ochrana vyhrazených bezpečnostních prostor letišť, zde jsou jasně stanoveny kontrolované zóny s omezeným přístupem. Školení a bezpečnostní prověrky personálu – povolení vstupu pouze osobám s přístupem do vyhrazených prostor. A v neposlední řadě sem patří závazek reakcí na mimořádné události – státy jsou povinny mít připravené krizové plány a postupy pro řešení různých bezpečnostních hrozeb.¹³

¹² ICAO. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Aviation Security*. 12th ed., Montreal: International Civil Aviation Organization, 2022. ISBN 978-92-9265-729-1.

¹³ PRŮŠA, Jiří a kol. *Letecké právo*. 2. vyd. Praha: Galileo, 2015.s. 291-294

3 Policie České republiky v oblasti civilního letectví

3.1 Organizační struktura

Policie ČR je národním bezpečnostním sborem, který je přímo podřízený Ministerstvu vnitra ČR. Na mezinárodních letištích plní specifické úkoly, které vyplývají z charakteru kritické infrastruktury státu a vnějších hranic Schengenského prostoru.

3.2 Ředitelství služby cizinecké policie ČR

Jedná se o řídicí, odborný, metodický a kontrolní orgán s celostátní působností. Je složený z metodicko-řídicích a výkonných pracovišť, které zajišťují podporu výkonu služby. Výkonná pracoviště představují přímý nástroj realizace bezpečnostní politiky v praxi. Stěžejní roli zde hrají Inspektoráty cizinecké policie na mezinárodních letištích. Jejich příslušníci provádějí hraniční kontroly, bezpečnostní prověrky osob i dopravních prostředků a dohlížejí na dodržování pravidel ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Činnost inspektorátů zahrnuje i pyrotechnické prohlídky a kontroly zavazadel, což jsou úkony kritické pro eliminaci hrozeb únosů nebo útoků na letadla.¹⁴

Metodicko-řídicí pracoviště je například skupina ochrany hranic, odbor podpory výkonu služby a skupina analýzy rizik.¹⁵

Oddělení ochrany hranic

Tato složka odpovídá za metodické vedení, koordinaci a kontrolu činností vykonávaných inspektoráty cizinecké policie na mezinárodních letištích, jedná se o: Praha-Ruzyně, Karlovy Vary, Pardubice, Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov. Současně dohlíží na plnění úkolů souvisejících s ochranou vnějších hranic, a to včetně neveřejných mezinárodních letišť s vnější hranicí či vojenských letišť. Zajišťuje rovněž kontrolu policejních opatření realizovaných na vnějších hranicích a podílí se na opatřeních při dočasném znovuzavedení ochrany vnitřních hranic.¹⁶

Odbor podpory výkonu služby

¹⁴ ŠCUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 58. ISBN 978-80-7385-071-5.

¹⁵ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 117. ISBN 978-80-7251-481-8.

¹⁶ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 119. ISBN 978-80-7251-481-8.

Tento útvar poskytuje odbornou a organizační podporu výkonu služby cizinecké policie a koordinuje postupy v oblasti pobytu cizinců na území České republiky, správního vyhoštění, projednávání přestupků, zjišťování totožnosti cizinců a jejich zajištění. Jeho činnost směřuje k jednotnému postupu při aplikaci právních předpisů v oblasti pobytového režimu.¹⁷

Oddělení analýzy rizik

Oddělení analýzy rizik kontroluje a vyhodnocuje bezpečnostní hrozby související zejména s nelegální migrací. Shromažďuje a analyzuje relevantní informace a zpracovává podklady pro koncepční a strategické materiály určené nadřízeným orgánům, především v oblasti bezpečnostní, migrační a vízové politiky.¹⁸

Výkonná pracoviště Ředitelství služby cizinecké policie tvoří zejména inspektoráty na mezinárodních letištích, útvary zaměřené na odhalování a dokumentaci trestné činnosti, zařízení pro zajištění cizinců, přijímací střediska cizinců a další specializované složky.¹⁹

Inspektoráty cizinecké policie na mezinárodních letištích

Inspektoráty působí na pěti mezinárodních letištích v České republice, které jsou již zmíněné výše. Mezi jejich hlavní úkoly patří kontrola osob při překračování vnějších hranic, zajišťování ochrany civilního letectví a realizace eskort cizinců. Dále provádějí bezpečnostní kontroly dopravních prostředků a osob, vydávají pokyny dopravcům v souvislosti s přepravou cizinců do zahraničí a podílejí se na bezpečnostních opatřeních včetně zavazadlových a pyrotechnických kontrol²⁰

Oddělení šetření trestné činnosti a dokumentace

Toto oddělení se zaměřuje na odhalování, objasňování a dokumentaci trestné činnosti související zejména s nelegální migrací. Jedná se například o organizování či napomáhání k nedovolenému překročení státních hranic, neoprávněný vstup nebo pobyt

¹⁷ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 120. ISBN 978-80-7251-481-8.

¹⁸ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 120. ISBN 978-80-7251-481-8.

¹⁹ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 120. ISBN 978-80-7251-481-8

²⁰ SMETANA, M. *Činnost cizinecké policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2021. S. 98-101. ISBN 978-80-7251-526-4.

na území České republiky či porušování pobytového režimu. Součástí jeho činnosti je také vyhledávání osob, které na území státu pobývají neoprávněně.²¹

Zařízení pro zajištění cizinců

Zařízení pro zajištění cizinců se nacházejí v obcích Balková, Bělá–Jezová a Vyšní Lhoty. V Bělé–Jezové je kromě zařízení pro zajištění provozováno také pobytové středisko pro žadatele o mezinárodní ochranu. Tato zařízení slouží především k zajištění cizinců, kteří porušili pobytový režim nebo jim bylo vydáno rozhodnutí o správním vyhoštění. Zajištění je možné pouze u osob starších 15 let. Vzhledem k tomu, že zajištěné osoby často nedisponují doklady totožnosti, je součástí procesu i jejich identifikace.²²

Hlavním úkolem zařízení je zabezpečit základní životní potřeby osob po dobu jejich zajištění, tedy zejména ubytování a stravování. Zdravotní péči a sociální podporu zajišťují zdravotničtí a sociální pracovníci. Pohyb klientů je s výjimkou nočního klidu relativně volný a mohou využívat vymezené prostory, například sportovní či kulturní zázemí.²³

Přijímací střediska cizinců

Tato pracoviště jsou lokalizovaná na mezinárodním letišti Václava Havla v Praze a v rámci Jihomoravského kraje – Brno-venkov, zajišťují komplexní administrativní a bezpečnostní procedury u nově příchozích žadatelů o mezinárodní ochranu. Proces zahrnuje nejen identifikaci osob a sociální šetření, ale i zákonem předepsané zdravotní prohlídky.²⁴

²¹ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019. S. 120. ISBN 978-80-7251-481-8.

²² SPRÁVA UPRCHLICKÝCH ZAŘÍZENÍ MINISTERSTVA VNITRA. Zařízení pro zajištění cizinců – ZZC. Online. Dostupné z: <https://www.suz.cz/co-delame/provoz-zarizeni/>. [cit. 2026-02-10].

²³ SPRÁVA UPRCHLICKÝCH ZAŘÍZENÍ MINISTERSTVA VNITRA. Zařízení pro zajištění cizinců – ZZC. Online. Dostupné z: <https://www.suz.cz/co-delame/provoz-zarizeni/>. [cit. 2026-02-10].

²⁴ SPRÁVA UPRCHLICKÝCH ZAŘÍZENÍ MINISTERSTVA VNITRA. Zařízení pro zajištění cizinců – ZZC. Online. Dostupné z: <https://www.suz.cz/co-delame/provoz-zarizeni/>. [cit. 2026-02-10].

Oddělení doprovodu letadel

Tento útvar garantuje bezpečnost v civilní letecké dopravě v souladu s mezinárodními standardy. Mezi jeho hlavní kompetence patří nasazování bezpečnostních doprovodů přímo na paluby letadel a realizace leteckých eskort cizinců.²⁵

Organizačními součástmi ředitelství, které jsou samostatné jsou pak:

Mobilní jednotka cizinecké policie

Představuje operativní složku schopnou bezprostředně reagovat na výkyvy v nelegální migraci. Jednotka, dislokovaná v Praze, Hradci Králové, Zastávce u Brna a Vyšních Lhotách, plní úkoly spojené s ochranou veřejného pořádku a ostrahou zařízení pro zajištění cizinců. Významným aspektem její činnosti je podpora při dočasném obnovování kontrol na vnitřních hranicích EU.²⁶

Národní centrum pro kontrolu dokladů

Vzhledem k rostoucímu trendu falšování cestovních dokumentů a víz slouží toto centrum jako ústřední pracoviště pro analýzu a evidenci neregulérních dokladů. Centrum spravuje odbornou databázi DATEX a poskytuje expertizu v boji proti zneužívání identity v souvislosti s nelegální migrací.²⁷

Národní situační centrum ochrany hranic

Jedná se o strategické pracoviště pro mezinárodní spolupráci, zejména s agenturou Frontex. Centrum obsluhuje evropský systém Eurosur, který využívá moderní technologie včetně satelitního sledování a bezpilotních letounů k monitoringu vnějších hranic EU a záchraně životů v nouzových situacích. Moderní aspekty ochrany hranic pak zastřešují samostatné součásti ředitelství.²⁸

²⁵ HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2019. S. 120. ISBN 978-80-7251-481-8.

²⁶ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 68-71. ISBN 978-80-7204-862-5.

²⁷ KURŽEJA, Jan. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2002. S. 82. ISBN 80-7251-087-8.

²⁸ SVOBODA, Pavel. *Právo vnější a vnitřní bezpečnosti Evropské unie*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. S. 154. ISBN 978-80-7400-607-4.

Strategický dohled nad všemi oblastmi pak vykonává Národní situační centrum ochrany hranic, které skrze systém Eurosur a spolupráci s agenturou Frontex integruje český systém ochrany letišť do evropského bezpečnostního rámce. Tato komplexní struktura umožňuje Policii ČR reagovat na širokou škálu hrozeb, od individuální trestné činnosti až po organizovaný terorismus.²⁹

3.3 Úkoly Policie ČR při zajištění bezpečnosti civilního letectví

Bezpečnost civilního letectví představuje jednu z klíčových oblastí bezpečnostní politiky státu. Civilní letectví je z hlediska bezpečnosti specifické svou vysokou koncentrací osob, mezinárodním charakterem, technologickou náročností a potenciálními důsledky mimořádných událostí. Letiště i letadla jsou považována za potenciální cíle protiprávních činů, zejména teroristických útoků, sabotáží nebo únosů letadel. Bezpečnostní management v letectví musí být chápán jako dynamický proces, kde policie nepůsobí izolovaně, nýbrž jako integrální součást širšího bezpečnostního aparátu. Tato role zahrnuje široké spektrum činností od preventivního monitoringu až po vysoce specializované represivní zásahy v krizových situacích.³⁰

Ochrana civilního letectví je založena na systémové kombinaci preventivních, represivních a koordinačních opatření, která v obecné rovině představují základní pilíře policejních činností.³¹ Významnou roli zde hraje zejména organizace International Civil Aviation Organization (ICAO), která prostřednictvím Annexu 17 stanovuje základní standardy ochrany civilního letectví před protiprávními činy.³²

V rámci České republiky plní zásadní roli při zajišťování bezpečnosti civilního letectví Policie České republiky, jejíž činnost vychází zejména ze zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a z přímo použitelného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví.

²⁹ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S. 112. ISBN 978-80-248-1918-1.

³⁰ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S. 190. ISBN 978-80-248-1918-1.

³¹ KONRÁD, Zdeněk a kol. *Teorie a praxe policejních činností*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. S. 21. ISBN 978-80-7251-344-4.

Co se týče právního rámce, tak je postavení Policie ČR vymezeno zákonem č. 273/2008 Sb., který stanoví její základní úkoly – zejména ochranu bezpečnosti osob a majetku, zajišťování veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti a její odhalování. Tyto obecné úkoly se plně uplatňují i v prostředí civilního letectví.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, upravuje systém ochrany civilního letectví před protiprávními činy a vymezuje odpovědnosti jednotlivých subjektů. Policie ČR zde vystupuje jako orgán veřejné moci odpovědný za bezpečnostní opatření, řešení mimořádných situací a spolupráci s dalšími složkami.

Na evropské úrovni je zásadní zejména nařízení č. 300/2008, které sjednocuje bezpečnostní standardy v členských státech Evropské unie. Tato právní úprava stanoví povinnost provádět bezpečnostní kontroly osob, zavazadel, nákladu a dalších položek vstupujících do zabezpečeného prostoru letiště. Policie ČR zde plní zejména roli kontrolního a dozorového orgánu a zajišťuje zásah při porušení bezpečnostních pravidel.

Hlavními úkoly PČR jsou:

Ochrana letišť a letecké infrastruktury

Jedním z hlavních úkolů Policie ČR je zajištění ochrany letišť jakožto objektů kritické infrastruktury. Letiště představují specifický prostor se zvýšeným bezpečnostním režimem, kde dochází k pohybu velkého množství osob různé státní příslušnosti. Ochrana letištní infrastruktury jakožto strategického objektu kritické infrastruktury patří mezi primární úkoly.³³ V této souvislosti je nezbytné provázání technických systémů fyzické ochrany s taktickými postupy policie. Policie ČR na letištích neodpovídá pouze za vnější perimetr, ale zajišťuje bezpečnostní dohled i uvnitř terminálů a ve vyhrazených bezpečnostních prostorech. Specifickým prvkem je přítomnost specializovaných útvarů cizinecké policie, které v souladu s metodikou realizují hraniční kontrolu a odhalování padělaných cestovních dokladů. Právě schopnost identifikovat osoby s pozměněnou identitou nebo podezřelým profilem chování se jeví jako zásadní v boji proti nelegální migraci a terorismu.³⁴

Policie ČR zde zejména:

³³ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 32. ISBN 978-80-7204-862-5.

³⁴ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 88. ISBN 80-7251-087-8.

- zajišťuje veřejný pořádek
- chrání život a zdraví osob
- provádí hlídkovou a kontrolní činnost
- reaguje na protiprávní jednání
- podílí se na ochraně vybraných objektů

Na nejvýznamnějším českém mezinárodním letišti – Letišti Václava Havla v Praze, působí specializované útvary Policie ČR, zejména služba cizinecké policie a pořádková policie. Tyto útvary zabezpečují jak ochranu veřejného prostoru terminálů, tak kontrolu vstupu do neveřejných (vyhrazených) prostor letiště.

Zvláštní význam má také ochrana letadel na zemi, zejména v době jejich odbavení, údržby nebo parkování. Policie může zajišťovat zvýšený dohled například u rizikových letů nebo při přepravě chráněných osob.³⁵

Prevence a odhalování protiprávních činů

Prevence představuje klíčový pilíř ochrany civilního letectví. Policie ČR realizuje preventivní opatření zaměřená na minimalizaci rizik, zejména v oblasti:

- terorismu
- extremismu
- organizované trestné činnosti
- nelegální migrace
- padělání cestovních dokladů

Policie ČR rovněž plní úkoly v oblasti pátrání po hledaných osobách, kontrole cestovních dokladů a odhalování padělků. V rámci schengenského prostoru provádí kontrolu osob prostřednictvím informačních systémů (např. Schengenský informační systému).³⁶

Dohled nad bezpečnostními kontrolami

³⁵ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S 43-46. ISBN 978-80-7385-071-5.

³⁶ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 55-60. ISBN 978-80-7385-071-5.

Bezpečnostní kontroly cestujících, příručních a odbavených zavazadel, nákladu či pošty. Primární screening cestujících a zavazadel zajišťuje provozovatel letiště prostřednictvím soukromých subjektů (pracovníci bezpečnostních kontrol). Policie ČR zde vystupuje jako garant zákonnosti. Administrativní ochrana a detekční kontroly by bez okamžité dostupnosti policejní síly postrádaly vymahatelnost v případě eskalace konfliktů nebo nálezu zakázaných předmětů. Policie je oprávněna k provedení prohlídky osob, zajištění zbraní či výbušnin a následnému vedení trestního nebo správního řízení, což je kompetence, kterou civilní zaměstnanci postrádají.³⁷

Například se jedná o:

- zjištění podezřelého předmětu
- narušení bezpečnostního režimu
- odmítnutí podrobit se kontrole
- agresivního nebo jinak rizikového chování cestujícího³⁸

Řešení mimořádných událostí a krizových situací

V případě mimořádné události plní Policie ČR zásadní roli při koordinaci bezpečnostního zásahu. Krizové situace, jako jsou únosy letadel, nálezy nástražných výbušných systémů nebo útoky aktivního střelce, představují nejkritičtější bod policejního nasazení. V těchto případech policie postupuje podle předem definovaných typových plánů v rámci Integrovaného záchranného systému. Ochrana letiště před protiprávními činy vyžaduje úzkou koordinaci mezi pyrotechnickou službou, zásahovými jednotkami a vedením letového provozu. Zdá se, že efektivita těchto zásahů je přímo závislá na pravidelnosti součinnostních cvičení, která simulují reálné scénáře v autentickém prostředí letištních ploch a interiérů letadel. Může se jednat například o:

- bombovou hrozbu
- nález podezřelého zavazadla
- únos letadla
- násilné chování na palubě
- teroristický útok

³⁷ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 54. ISBN 978-80-7204-862-5.

³⁸ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 54-55. ISBN 978-80-7204-862-5.

Policie postupuje podle krizových plánů letiště a spolupracuje se složkami integrovaného záchranného systému. V případě ohrožení vzdušného prostoru spolupracuje rovněž s Armádou České republiky, která odpovídá za ochranu vzdušného prostoru České republiky.

Zásahy jsou vedeny s ohledem na minimalizaci rizika pro cestující a personál a současně s důrazem na rychlé obnovení provozu letiště.³⁹

Mezinárodní rozměr ochrany civilního letectví

Civilní letectví je ze své podstaty mezinárodní. Bezpečnostní opatření proto musí být koordinována nejen na národní, ale i mezinárodní úrovni. Policie ČR se účastní mezinárodních operací, výměny informací a společných bezpečnostních projektů.

Mezinárodní spolupráce zahrnuje zejména:

- sdílení informací o rizikových osobách,
- účast na společných bezpečnostních cvičeních,
- spolupráci při vyšetřování přeshraniční trestné činnosti,
- harmonizaci bezpečnostních postupů v rámci EU.

Tato spolupráce přispívá ke sjednocení bezpečnostních standardů a zvyšuje efektivitu prevence protiprávních činů.

Mezinárodní spolupráce v rámci sítě Interpol a Europol doplňuje národní úkoly o rozměr sdílení zpravodajských informací, což je v souladu s moderním pojetím zajišťování vnitřní bezpečnosti státu. Policie ČR se prostřednictvím těchto platform aktivně podílí na monitorování rizikových letů a výměně dat o osobách, které by mohly představovat bezpečnostní hrozbu pro civilní letectví.⁴⁰ Efektivní využívání komunikačních kanálů, jako je například systém SIENA, umožňuje českým policejním orgánům v reálném čase reagovat na hrozby vznikající mimo území České republiky, které však mohou mít přímý dopad na integritu tuzemského vzdušného prostoru. Syntéza těchto úkolů ukazuje, že činnost policie v letectví není pouhou represivní aktivitou, nýbrž komplexní bezpečnostní službou zajišťující stabilitu a důvěryhodnost letecké dopravy v

³⁹ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 112. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁴⁰ MACEK, Pavel a Lukáš HABICH. *Nástroje mezinárodní policejní a justiční spolupráce*. 2. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2016. S. 112. ISBN 978-80-7251-456-4.

mezinárodním měřítku. V souladu s predikcemi bezpečnostního managementu lze v budoucnu očekávat další posilování technologických kompetencí policistů, zejména v souvislosti s digitalizací odbavovacích procesů a širším využíváním biometrických údajů pro identifikaci rizikových subjektů.⁴¹

⁴¹ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S. 42-48. ISBN 978-80-248-1918-1.

4 Spolupráce Policie České republiky se subjekty v rámci letiště

Zajištění bezpečnosti v prostředí mezinárodního civilního letiště představuje proces, který přesahuje možnosti jediné instituce. Policie České republiky zde nevystupuje jako izolovaný prvek, nýbrž jako součást provázaného systému, v němž jednotlivé subjekty sdílejí odpovědnost za ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Tato kooperace je ukotvena jak v národní legislativě, tak v mezinárodních standardech, přičemž efektivita celého bezpečnostního aparátu přímo koreluje s mírou koordinace mezi veřejnoprávními a soukromými aktéry. Ochrana letiště musí být chápána jako multidisciplinární obor.⁴² Bezpečnostní management v letectví vyžaduje striktní vymezení kompetencí, aby nedocházelo k duplicitám nebo naopak k existenci nechráněných míst. Vedle přímých aktérů na letišti je nezbytná součinnost se zpravodajskými službami, zejména s Bezpečnostní informační službou, která poskytuje relevantní data o aktuálních hrozbách terorismu. Na mezinárodní úrovni pak Policie ČR spolupracuje na výměně informací prostřednictvím kanálů Europol a Interpol, což umožňuje reagovat na rizika dříve, než dosáhnou perimetru letiště.⁴³

4.1 Součinnost s Úřadem civilního letectví

Úřad pro civilní letectví (dále zkratka ÚCL) zastává v systému bezpečnosti pozici národního dozorového orgánu, který definuje metodické postupy a provádí kontrolní činnost. Vztah mezi Policií ČR a ÚCL se vyznačuje především sdílením odborných poznatků při tvorbě a aktualizaci Národního programu bezpečnostní ochrany civilního letectví České republiky. Zatímco ÚCL odpovídá za regulatorní rámec a dohled nad dodržováním standardů ze strany provozovatelů letišť a leteckých dopravců, Policie ČR zajišťuje výkonnou složku ochrany a reaguje na konkrétní hrozby.⁴⁴ Spolupráce se projevuje zejména při provádění bezpečnostních auditů a inspekcí. Dále poukazují na skutečnost, že efektivní ochrana letiště vyžaduje soulad mezi teoretickými bezpečnostními plány a jejich praktickou realizací v terénu. Pokud jsou při dozorové činnosti ÚCL zjištěny systémové nedostatky v ochraně perimetru nebo v režimových opatřeních, Policie ČR se podílí na jejich analýze a navrhuje opatření k eliminaci rizik.

⁴² ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S 42. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁴³ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S 85. ISBN 978-80-248-1918-1.

⁴⁴ SMEJKAL, Vladimír. *Kontrola a ochrana civilního letectví před protiprávními činy*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. S. 36-39. ISBN 978-80-7251-344-4.

Tato symbióza umožňuje pružně reagovat na měnící se bezpečnostní situaci v mezinárodním měřítku.⁴⁵

4.2 Spolupráce s Celní správou České republiky

Specifikem mezinárodních letišť je souběžný výkon pravomocí Policie ČR a Celní správy ČR. Hranice mezi úkoly těchto dvou složek je striktně vymezena zákonem, přesto se v praxi jejich činnosti často prolínají. Zatímco Policie ČR se primárně zaměřuje na ochranu veřejného pořádku, odhalování trestné činnosti a kontrolu cestovních dokladů v rámci schengenského systému, Celní správa odpovídá za dohled nad oběhem zboží, odhalování nelegální přepravy omamných látek, zbraní či chráněných druhů živočichů. Také představuje koordinace těchto složek základní pilíř ochrany vnějších hranic.⁴⁶

Na pracovištích, kde dochází k odbavení cestujících ze zemí mimo schengenský prostor, je nezbytná okamžitá výměna informací o podezřelých osobách či zásilkách. Společné operační postupy umožňují efektivně eliminovat rizika spojená s přeshraniční kriminalitou. V případě detekce podezřelého zavazadla, u něhož existuje podezření na přítomnost výbušniny, přebírá Policie ČR roli hlavního koordinátora opatření, zatímco Celní správa poskytuje součinnost při evakuaci a zajištění dotčeného prostoru.⁴⁷

4.3 Provozovatelé letišť a bezpečnostní složky IZS

Provozovatel letiště je subjektem, který nese primární odpovědnost za fyzickou ochranu objektu a zajištění bezpečnostních prohlídek cestujících a zavazadel. Policie ČR zde působí v roli metodického poradce a zároveň složky, která zasahuje v situacích, kdy pravomoci civilních zaměstnanců bezpečnostní kontroly končí.⁴⁸ Důraz je kladen na technologie fyzické ochrany, jako jsou kamerové systémy (CCTV) nebo detekční rámy, jsou účinné pouze tehdy, pokud je na výstupy z těchto systémů navázán adekvátní zásahový mechanismus.

V rámci letiště dochází k úzké spolupráci mezi Policií ČR a soukromými bezpečnostními službami, které zajišťují ostrahu perimetru. Policisté provádějí

⁴⁵ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letišť před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 40. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁴⁶ SMEJKAL, Vladimír. *Kontrola a ochrana civilního letectví před protiprávními činy*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. S. 52-54. ISBN 978-80-7251-344-4.

⁴⁷ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 200. ISBN 80-7251-087-8.

⁴⁸ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 14-17. ISBN 978-80-7204-862-5.

pravidelné instruktáže personálu letiště, zaměřené na rozpoznávání podezřelého chování nebo identifikaci padělaných dokladů. Tento preventivní rozměr spolupráce je nezbytný pro včasné odhalení potenciálního útoku již v předpolí letiště.

Další úroveň je spolupráce v rámci Integrovaného záchranného systému (IZS). Pro případy mimořádných událostí, jako je havárie letadla, teroristický útok nebo hrozba bombou, existuje Letištní pohotovostní plán. Krizový management v letectví vyžaduje absolutní preciznost v rozdělení rolí. Policie ČR v těchto scénářích zajišťuje uzavření ohroženého prostoru, řízení dopravy v okolí letiště a provádění pyrotechnických prohlídek, přičemž úzce kooperuje s Hasičským záchranným sborem a poskytovateli zdravotnické záchranné služby.⁴⁹

4.4 Koordinační orgány

Pro zajištění kontinuity spolupráce jsou na letištích zřizovány koordinační orgány, jako je například Výbor pro bezpečnost letiště. Zde zasedají zástupci Policie ČR, ÚCL, Celní správy, provozovatele letiště a vybraných leteckých dopravců. Cílem těchto setkání je analýza aktuálních hrozeb a hodnocení účinnosti přijatých opatření.⁵⁰

Sdílení informací probíhá také prostřednictvím společných operačních středisek, kde mají policisté přístup k datům z letištních informačních systémů. Tato datová integrace umožňuje v reálném čase monitorovat pohyb osob v neveřejných prostorách letiště a reagovat na narušení bezpečnosti s minimální časovou prodlevou. Zdá se, že právě úroveň technologického propojení a schopnost bezprostřední komunikace mezi operačními středisky jednotlivých subjektů tvoří rozdíl mezi teoretickou bezpečností a reálnou schopností eliminovat hrozby v dynamickém letištním prostředí.⁵¹

⁴⁹ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S.190. ISBN 978-80-248-1918-1.

⁵⁰ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 31-33. ISBN 978-80-7204-862-5.

⁵¹ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 40-42. ISBN 978-80-7385-071-5.

5 Hrozby a rizika v prostředí civilního letiště

Bezpečnostní prostředí civilního letectví se vyznačuje vysokou mírou dynamiky a neustálým vývojem metod, kterými se útočníci snaží narušit integritu leteckého provozu. Letiště představují specifické uzly s vysokou koncentrací osob a strategické infrastruktury, což z nich činí atraktivní cíle pro různé formy protiprávního jednání. Definice hrozeb v tomto kontextu vychází primárně z mezinárodních standardů, zejména z přílohy 17 Chicagské úmluvy, která definuje činy protiprávního zasahování. Ochrana letiště nesmí být chápána pouze jako reakce na minulé události, ale jako proaktivní proces identifikace potenciálních slabín v celém bezpečnostním řetězci.⁵²

5.1 Terorismus a útoky na letadla

Terorismus zůstává nejzávažnější hrozbou, která formuje bezpečnostní politiku na národní i mezinárodní úrovni. Zatímco v minulosti převládaly únosy letadel s cílem vyjednávat o politických požadavcích, současný trend směřuje k útokům s cílem maximalizovat počet obětí a vyvolat celospolečenský strach. civilní letadlo je v rukou teroristů chápáno nejen jako cíl, ale také jako vysoce účinný zbraňový systém, což zásadně změnilo přístup k ochraně pilotních kabin a prověřování cestujících. Dopravní infrastruktura patří mezi primární cíle teroristických skupin kvůli vysoké koncentraci osob.⁵³

Útoky se však neomezují pouze na paluby letadel. Veřejné prostory letištních terminálů, tzv. landside, jsou zranitelné vůči útokům střelnými zbraněmi nebo výbušnými systémy, protože zde probíhá volný pohyb osob před bezpečnostní kontrolou. tato oblast představuje kritický bod, kde se střetává požadavek na otevřenost veřejného prostoru s nutností zajistit bezpečnost. Efektivní eliminace těchto rizik vyžaduje nejen fyzickou přítomnost ozbrojených složek, ale i pokročilé technologie pro detekci výbušnin a analýzu podezřelého chování.⁵⁴

⁵² ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 16-19. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁵³ ŠENOVSKEJ, Michail a kol. *Terorismus*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005. S.42. ISBN 80-86634-72-7.

⁵⁴ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 23-25. ISBN 978-80-7204-862-5.

„Efektivní boj proti terorismu v prostředí mezinárodních letišť vyžaduje nejen represivní složku, ale především důslednou preventivní činnost založenou na operativní analýze informací.“⁵⁵

5.2 Pašování a nelegální přeprava

Specifickou doménu činnosti Policie České republiky a Celní správy tvoří potírání nelegálního pohybu zboží a osob. Letiště slouží jako tranzitní body pro pašování omamných a psychotropních látek, zbraní, padělaných cenin či chráněných druhů živočichů. V kontextu práce cizinecké policie poukazuje na neustálé zdokonalování metod padělaní cestovních dokladů, které slouží k nelegální migraci. Detekce těchto rizik je závislá na odborné přípravě policistů v oblasti dokladové prověrky a na využívání moderních databázových systémů.⁵⁶

Nelegální přeprava se však netýká pouze organizovaného zločinu. Riziko představuje i přeprava nebezpečných věcí (Dangerous Goods), které mohou být do letadla vneseny nevědomky nebo v rozporu s bezpečnostními předpisy. I když se v těchto případech často nejedná o úmyslný útok, následky v podobě požáru nebo chemické kontaminace v uzavřeném prostoru letadla mohou být katastrofální.⁵⁷

5.3 Vnitřní hrozby a kybernetická rizika

Aktuálním tématem, kterému odborná literatura věnuje stále větší pozornost, je tzv. „insider threat“ neboli vnitřní hrozba. Jedná se o riziko zneužití pravomocí nebo přístupů zaměstnanci letiště, kteří mají oprávnění ke vstupu do vyhrazených bezpečnostních prostor, tito jedinci mohou být radikalizováni, vydírání nebo motivováni finančním ziskem k tomu, aby napomohli vnesení zakázaných předmětů nebo poskytli citlivé informace o zabezpečení objektu. Prověřování spolehlivosti personálu je proto stejně zásadní jako kontrola cestujících.⁵⁸

S narůstající digitalizací leteckého provozu vyplývá také potřeba řešit kybernetické hrozby. Moderní systémy řízení letového provozu, odbavení cestujících i

⁵⁵ CHMELÍK, Jan a kol. *Pozornost zaměřená na terorismus*. Praha: Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. S. 42 ISBN 978-80-7380-169-4.

⁵⁶ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 200. ISBN 80-7251-087-8.

⁵⁷ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 200. ISBN 80-7251-087-8.

⁵⁸ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 73. ISBN 978-80-7204-862-5.

samotné avioniky letadel jsou závislé na informačních technologiích. Útok na tyto systémy může vést k paralyzaci provozu letiště, úniku citlivých dat o cestujících nebo v extrémním případě k přímému ohrožení bezpečnosti letu. Tato rizika jsou specifická svou neviditelností a možností vedení útoku na dálku, což klade vysoké nároky na technickou vybavenost a specializaci bezpečnostních složek.⁵⁹

„S narůstající digitalizací leteckých systémů se stává kritickou hrozbou kybernetický terorismus, který může skrze napadení informačních systémů letiště způsobit paralýzu provozu s fatálními následky pro bezpečnost dopravy.“⁶⁰

Bezpilotní systémy

V posledních letech se stal novou bezpečnostní výzvou rozmach bezpilotních letadel (dronů). Jejich nepovolený provoz v blízkosti letišť představuje vážné riziko kolize s letadly v kritických fázích vzletu a přistání. Kromě neúmyslných incidentů způsobených neznalostí operátorů existuje reálná hrozba zneužití dronů k teroristickým účelům, ať už k přímému útoku, nebo ke sledování bezpečnostních opatření. Ochrana letiště před těmito systémy vyžaduje implementaci detekčních a rušících technologií, což komplikuje právní rámec využívání těchto prostředků v civilním prostředí. Syntéza těchto hrozeb ukazuje, že bezpečnostní systém letiště musí být postaven na vícevrstvé ochraně, kde selhání jednoho prvku nenaruší celkovou stabilitu systému.⁶¹

5.4 Preventivní opatření k eliminaci bezpečnostních rizik v civilním letectví

Základem je vytváření vzájemně se doplňujících bariér, které mají za cíl odradit potenciálního útočníka, znemožnit mu přístup k citlivým cílům nebo zajistit včasnou detekci zakázaných předmětů a látek a včas identifikovat anomální chování osob. Technologie fyzické ochrany musí být integrovány do širšího rámce režimových opatření, aby byla zajištěna bezpečnost v celém areálu letiště. V prostředí mezinárodního letiště je vyžadován komplexní systém preventivních opatření, která jsou hierarchicky uspořádána tak, aby vytvářela několik na sobě nezávislých bariér. Nespočívá pouze v technických

⁵⁹ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 112-113. ISBN 978-80-7204-862-5.

⁶⁰ SMEJKAL, Vladimír. *Kybernetická kriminalita*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019. S. 134. ISBN 978-80-7380-752-8.

⁶¹ HROMADA, M., VÍTEK, L. *Rizika spojená s provozem bezpilotních systémů. Bezpečnostní teorie a praxe*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018, č. 2. S. 45–56. ISSN 1801-8211.

prostředcích, ale kompletní souhrou mezi fyzickou bezpečností, administrativními procesy a aktivní činností bezpečnostních sborů

Technologická a fyzická ochrana

„Fyzická ochrana nesmí být chápána pouze jako statická překážka, ale jako dynamický systém detekce a odezvy.“ Bariérové systémy, například oplocení doplněná o perimetrické systémy detekce narušení, tvoří první linii obrany. Tyto systémy mají za úkol nejen fyzicky ztížit přístup nepovolaným osobám, ale především poskytnout bezpečnostním složkám dostatek času na adekvátní reakci předtím, než dojde k narušení kritických částí letiště. Dále moderní kamerové systémy s funkcí inteligentní analýzy obrazu pak umožňují automatizované rozpoznávání podezřelých vzorců chování, což výrazně zvyšuje efektivitu monitoringu rozsáhlých letištních ploch.⁶²

Režimová a administrativní ochrana

Zaměřuje se na eliminaci tzv. vnitřní hrozby. Ta je v současnosti považována za jeden z nejrizikovějších faktorů, neboť osoby s legitimním přístupem k infrastruktuře disponují znalostmi o slabinách bezpečnostního systému. Je nezbytné důsledného prověřování spolehlivosti personálu.⁶³ Tento proces zahrnuje nejen kontrolu trestní bezúhonnosti, ale i hloubkové prověřování vazeb a historie zaměstnanců, kteří mají přístup do neveřejných částí letiště. Systém kontroly vstupů (Access Control System) musí být nastaven tak, aby striktně dodržoval princip, že zaměstnanec má přístup pouze do těch zón, které jsou nezbytné pro výkon jeho pracovní činnosti.

Prevence v oblasti nelegální migrace a pašování

Tato oblast je úzce spjata s hraniční kontrolou a profilováním cestujících. Preventivní opatření v gesci cizinecké policie začínají již v procesu analýzy předběžných informací o cestujících. Tato data umožňují policistům identifikovat rizikové osoby ještě před jejich příletem na území České republiky. Včasná detekce padělaných nebo pozměněných cestovních dokladů je pak základním technickým opatřením, které

⁶² MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 42-58. ISBN 978-80-7204-862-5.

⁶³ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 31. ISBN 978-80-7204-862-5.

zabraňuje průniku osob, jež by mohly představovat bezpečnostní riziko pro civilní letectví.⁶⁴

Preventivní činnost Policie ČR

Významnou roli týkající se prevence tvoří činnost Policie České republiky, která do systému ochrany vnáší prvek represivně-preventivního působení. Hlídková činnost, prováděná jak v uniformované, tak v neuniformované podobě, slouží jako odrazující faktor a zároveň umožňuje bezprostřední sběr informací přímo v terénu. Klíčové je pro úspěšnou prevenci protiprávních činů schopnost predikce na základě analýzy rizik. Policie v rámci prevence nepracuje izolovaně, její úloha spočívá v koordinaci informací získaných od zpravodajských služeb, zahraničních partnerů i civilních zaměstnanců letiště. Právě výměna informací v reálném čase o aktuálních hrozbách, jako jsou nové metody pašování nebo modifikované způsoby útoku, umožňuje pružně upravovat bezpečnostní protokoly.⁶⁵

Bezpečnostní management a vzdělávání

Bezpečnostní povědomí všech subjektů působících na letišti tvoří důležitou vrstvu prevence. Pokud zaměstnanci letiště, leteckých společností i externích dodavatelů vnímají bezpečnost jako svou spoluzodpovědnost a jsou školeni k rozpoznávání podezřelých jevů, zvyšuje se pravděpodobnost detekce hrozby v raném stádiu. Prevence tedy není pouze otázkou investic do detekčních rámců a rentgenů, ale především o nastavení procesů, které dokáží identifikovat selhání lidského činitele nebo techniky dříve, než dojde k jejich zneužití. Všechna tato opatření, od fyzického oplocení přes důsledné lustrace až po zpravodajskou činnost, vytváří odolné prostředí schopné čelit různorodému spektru hrozeb v dynamickém prostředí civilního letectví.⁶⁶

5.5 Technické prostředky zajištění bezpečnosti

Technické prostředky využívané v rámci ochrany civilního letectví tvoří soubor zařízení a systémů, jejichž primární funkcí je detekce, identifikace a eliminace hrozeb směřujících proti bezpečnosti leteckého provozu, infrastruktury letišť a zdraví či životům osob. Tyto

⁶⁴ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 88. ISBN 80-7251-087-8.

⁶⁵ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 24. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁶⁶ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S. 112. ISBN 978-80-248-1918-1.

systemy nepůsobí izolovaně, nýbrž tvoří synergický celek s režimovými opatřeními a lidským faktorem. Technologie fyzické ochrany je definována jako prostředky, které mají za cíl ztížit narušiteli přístup do chráněných zón, přičemž jejich efektivita je přímo závislá na včasné detekci a následné reakci bezpečnostních složek.⁶⁷

V prostředí mezinárodního letiště lze technické prostředky rozdělit podle jejich funkčního určení do několika základních skupin. Stěžejní místo zaujímají detekční systémy určené pro kontrolu osob a zavazadel. Zatímco dřívější postupy spoléhaly převážně na manuální prohlídky, současná praxe využívá pokročilé rentgenové přístroje, detekční brány na kovy a skenery těla založené na technologii milimetrových vln. Technologický pokrok na straně bezpečnostních opatření je neustále konfrontován s invencí útočníků, což vyžaduje pravidelnou inovaci detekčních algoritmů, zejména v oblasti identifikace tekutých výbušnin a nekovových zbraní.⁶⁸

V oblasti hraniční kontroly a ověřování identity osob zaujímají prioritní postavení biometrické systémy a čtečky cestovních dokladů. Policie České republiky využívá specializovaná pracoviště vybavená technikou pro odhalování padělaných a pozměněných dokladů, která zahrnuje vizualizéry pracující v různých světelných spektrech a digitální mikroskopy. Moderní technologie v rukou cizinecké policie musí umožňovat rychlé a přesné porovnání biometrických údajů uložených v čipu dokladu s reálnou podobou držitele. Automatizované systémy hraniční kontroly využívající rozpoznávání obličeje představují trend, který kombinuje vysokou míru bezpečnosti s plynulostí odbavovacího procesu.⁶⁹

Dalšími jsou systémy pro ochranu perimetru a sledování pohybu osob v neveřejných prostorách letiště. Kamerové systémy s vysokým rozlišením jsou doplňovány o analytické softwarové nástroje, které automaticky detekují nestandardní chování, opuštěná zavazadla nebo vstup do zakázaných zón. Integrace inteligentní videoanalýzy umožňuje Policii České republiky a bezpečnostním složkám letiště přejít od pasivního monitorování k proaktivnímu řešení incidentů.⁷⁰

⁶⁷ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 18. ISBN 978-80-7204-862-5.

⁶⁸ ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. S. 44. ISBN 978-80-7385-071-5.

⁶⁹ KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. S. 158. ISBN 80-7251-087-8.

⁷⁰ MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014. S. 56. ISBN 978-80-7204-862-5.

Dalším důležitým zařízením je detekce stopových množství výbušnin, která pracuje na principu iontové pohyblivostní spektrometrie. Tato technologie umožňuje identifikovat mikroskopické částice nebezpečných látek na oblečení, kůži či v zavazadlech. Implementace tohoto systémů do standardních kontrolních procesů zvyšuje pravděpodobnost odhalení sofistikovaných nástražných výbušných systémů, které by standardní rentgenová kontrola mohla vyhodnotit jako nezávadné. Samozřejmě tyto zařízení nemusí být stoprocentně spolehlivé, proto musí být doplňována metodami vizuálního profilování a odborným úsudkem operátora.⁷¹

⁷¹ VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. S. 92. ISBN 978-80-248-1918-1.

6 Vyhodnocení rozhovorů

Praktická část předkládané bakalářské práce představuje klíčový předěl mezi teoretickým vymezením legislativních a organizačních struktur a jejich reálnou aplikací v dynamickém prostředí civilního letectví. Výzkumná pozornost je věcně i místně soustředěna na Letiště Václava Havla v Praze, které díky svému strategickému postavení nejvýznamnějšího mezinárodního uzlu v České republice nabízí optimální podmínky pro analýzu bezpečnostních procesů. Vysoká koncentrace složek Policie České republiky a nutnost neustálé koordinace se soukromým sektorem činí z tohoto pracoviště reprezentativní prostor, v němž lze nejlépe sledovat efektivitu přijatých opatření i praktickou eliminaci aktuálních rizik.

Pro dosažení stanovených cílů bylo zvoleno kvalitativní šetření realizované formou polostrukturovaných rozhovorů, které proběhly v období ledna a února 2026. Výběr těchto pěti respondentů byl záměrný a koncipován tak, aby reflektoval pluralitu pohledů na bezpečnostní problematiku a umožnil hloubkové porozumění procesům ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Tento metodologický přístup umožnil oslovit experty, jejichž každodenní pracovní náplň je sice odlišná, avšak v systému zajištění bezpečnosti se vzájemně podmiňuje a doplňuje.

Zásadní perspektivu represivních složek do výzkumu vnáší příslušnice Policie České republiky s více než tříletou praxí na Inspektorátu ochrany letiště. Její zkušenosti poskytují nezbytný vhled do vnitřních mechanismů policejní práce, metodiky zajišťování veřejného pořádku a specifických postupů při ochraně kritické infrastruktury. Civilní sektor je následně zastoupen čtveřicí odborníků, jejichž role pokrývají klíčové segmenty letištního provozu. Pilot civilního letadla do výzkumu vnáší pohled odpovědné osoby za bezpečnost letu a posádky, přičemž jeho vnímání bezpečnosti je determinováno přísnými mezinárodními standardy a odpovědností za životy cestujících. Pracovník bezpečnostních kontrol reprezentuje prvoliniový prvek v systému detekce nebezpečných předmětů a látek, jehož součinnost s Policií České republiky je pro eliminaci hrozeb zcela prioritní. Pohled na specifika bezpečnosti v kabině letadla a řešení incidentů s nepřizpůsobivými cestujícími doplňuje členka cabin crew. Pětici respondentů uzavírá instruktor pozemního leteckého personálu, který disponuje teoretickými i praktickými znalostmi v oblasti výcviku a dodržování bezpečnostních norem, což umožňuje analyzovat úroveň připravenosti personálu z hlediska metodického vedení.

Hlavním záměrem tohoto šetření je zhodnotit efektivitu činnosti Policie České republiky a posoudit úroveň její spolupráce s ostatními subjekty. Otázky byly konstruovány tak, aby vedle hodnocení kooperace a připravenosti policistů v rámci výkonu služby pomohly identifikovat i nejaktuálnější hrozby a rizika, jimž civilní letectví čelí. Právě komparace policejního vzhledu s postřehy civilních zaměstnanců umožňuje odhalit případné nedostatky v koordinaci a následně formulovat doporučení pro zvýšení úrovně ochrany mezinárodních letišť. Veškeré rozhovory byly vedeny formou e-mailové komunikace v plně anonymizovaném režimu, což podpořilo otevřenost respondentů, a jejich kompletní znění je k dispozici v přílohách práce.

Kombinace těchto respondentů byla zvolena s cílem dosáhnout vysoké míry objektivnosti a komplexnosti získávaných dat. Právě komparace zkušeností policisty s postřehy civilních zaměstnanců umožňuje identifikovat třecí plochy v rámci mezirezortní spolupráce a posoudit, zda je koordinace bezpečnostních opatření vnímána všemi subjekty jako jednotná a efektivní. Odborná kompetence vybraných osob, která je podložena jejich dlouholetou praxí a profesní specializací, zaručuje validitu výzkumných zjištění a poskytuje relevantní podklad pro následné formulování doporučení ke zvýšení úrovně ochrany civilního letectví.

Informace o otázkách a výzkumné otázky

Sběr dat probíhal prostřednictvím individuálních rozhovorů. Respondenti byli rozděleni do dvou skupin, čemuž odpovídala struktura dotazování. První skupina rozhovorů byla zaměřena na civilní zaměstnance mezinárodního letiště Václava Havla v Praze a obsahovala celkem 11 otázek. Druhá skupina se týkala osoby ve služebním poměru s celkem 16 otázkami. Pro obě skupiny byl vypracován specifický druh otázek, které by se daly rozdělit do celkem tří kategorií. První část otázek se zaměřila na identifikaci respondentů a popis jejich hlavní činnosti na letišti. Druhá sorta otázek se týká popisu řešení mimořádných událostí a spolupráce a koordinace s ostatními složkami, a zároveň jejich připravenosti. Poslední kategorie obsahuje otázky zaměřené na možné hrozby na letišti, osobní zkušenosti a návrhy na zlepšení.

Výzkumnými otázkami v této bakalářské práci jsou: „jak vnímáte připravenost a efektivitu příslušníků Policie ČR při zajištění bezpečnosti na civilním letišti?“, „jsou nedostatky v zajištění bezpečnosti?“, „jak funguje spolupráce a koordinace mezi

civilními zaměstnanci a ostatními složkami IZS?” A „jaké jsou nejzávažnější bezpečnostní hrozby?”.

Rozhovory s civilními zaměstnanci

První kategorie otázek

1. Jaké je Vaše služební/pracovní zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?
2. Na jakém mezinárodním letišti působíte?
3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Tyto otázky byly položeny za účelem odborné kompetence respondentů, zjištění jejich konkrétního pracovního postavení a délce jejich praxe. Odpovědi na tyto dotazy umožňují zasadit následná tvrzení do patřičného profesního kontextu a potvrzují, že výzkumný soubor tvoří kompetentní experti, jejichž hodnocení bezpečnostních mechanismů je podloženo reálnou činností v provozu. Tyto údaje slouží jako záruka relevance celého šetření.

Druhá kategorie otázek

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?
5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?
6. Jak často probíhají školení/cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace?
7. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Druhá sorta otázek se zaměřuje na operativně-taktické aspekty zajištění bezpečnosti a na praktickou připravenost subjektů k řešení krizových scénářů. Cílem těchto dotazů bylo zmapovat konkrétní postupy uplatňované při vzniku mimořádných událostí a ověřit, nakolik jsou teoretické bezpečnostní protokoly integrovány do běžné praxe jednotlivých respondentů. Zvláštní důraz byl kladen na posouzení interakce a kvality spolupráce se složkami Integrovaného záchranného systému, neboť právě úroveň koordinace mezi policií a civilním sektorem představuje kritický faktor úspěšného zvládnutí incidentu.

Souvisejícím aspektem šetření byla frekvence a intenzita odborných školení či součinnostních cvičení, která slouží jako indikátor kontinuity profesní přípravy.

Prostřednictvím těchto otázek bylo možné analyzovat, zda je nastavený systém vzdělávání vnímán jako dostatečný pro udržení potřebné úrovně akceschopnosti. Závěrečný okruh této kategorie směřoval k subjektivnímu hodnocení připravenosti Policie České republiky na nejzávažnější typy hrozeb, jako je terorismus, únosy letadel či útoky na kritickou infrastrukturu. Takto získaná data poskytují podklad pro identifikaci potenciálních slabých míst v systému ochrany a pro objektivizaci vnímání bezpečnostních rizik z pohledu přímých účastníků provozu.

Třetí kategorie otázek

8. Setkal/a/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.
9. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?
10. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?
11. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?

Závěrečný blok otázek byl koncipován jako reflexe reálné praxe a prostor pro kritické zhodnocení stávajících bezpečnostních standardů. Prostřednictvím popisu konkrétních incidentů, s nimiž se respondenti v rámci svého působení setkali, získává práce cenný empirický materiál. Tato rovina šetření vycházející z reálných situací umožňuje konfrontovat teoreticky nastavené postupy se skutečným průběhem řešení hrozeb, čímž se odkrývá reálná funkčnost celého systému ochrany civilního letectví.

Dalším záměrem této sekce bylo podrobit stávající bezpečnostní mechanismy expertní analýze z pohledu osob, které jsou v přímém kontaktu s každodenním provozem. Identifikace konkrétních nedostatků a limitů v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodních letišť představuje nezbytné východisko pro následnou syntézu zjištění. Odpovědi na tyto dotazy neslouží pouze k deskripci aktuálního stavu, ale mají výrazný aplikační potenciál. Návrhy a doporučení formulovaná respondenty k posílení bezpečnosti tvoří základ pro závěrečnou část práce, jejímž cílem je navrhnout opatření směřující k efektivnější ochraně kritické infrastruktury a eliminaci budoucích rizik. Tato část rozhovoru tak propojuje analytickou složku výzkumu s jeho praktickým přínosem pro bezpečnostní sféru.

Vyhodnocení rozhovorů s civilními zaměstnanci

V otázce číslo 1. A 2. Dotazovaní zodpověděli, jaké je jejich pracovní zařazení, jak dlouho působí v oblasti civilního letectví a na jakém mezinárodním letišti působí. Z těchto dvou otázek vyplynulo, že tyto čtyři osoby jsou civilními zaměstnanci letiště. Jedná se o profese: pracovník bezpečnostních kontrol, cabin crew, pilot a instruktor pozemního leteckého personálu v Menzies Aviation Czech s.r.o. V průměru jsou v pracovním poměru 5-6 let, přesněji 5,8 let a všichni dotazovaní působí na mezinárodním letišti Václava Havla v Praze.

Z odpovědí na otázku číslo 3 vyplývá, že ačkoliv se konkrétní úkony liší, bezpečnost je primární činností všech respondentů. Zatímco u pracovníka bezpečnostní kontroly dominuje fyzická kontrola osob a zavazadel a monitoring veřejných prostor, u letových posádek (Cabin Crew a Pilot) je bezpečnost chápána širěji – zahrnuje technickou připravenost, řešení krizových situací v izolovaném prostředí letadla a ochranu integrity paluby. Respondent, který je instruktorem pozemního leteckého personálu pak vnáší rozměr vzdělávání, kdy je bezpečnostní povědomí delegováno na pracovníky odbavování letadel. Shoda panuje v tom, že servis je sekundární oproti zajištění ochrany před protiprávními činy a provozními incidenty.

Otázka číslo 4. Se týkala postupů při řešení mimořádných událostí. Z vyjádření respondentů vyplývá existence pevných metodických rámců. Respondent 1 explicitně identifikuje Letištní pohotovostní plán (LPP) jako klíčový dokument, který definuje roli krizového štábu. Respondenti z řad letových posádek se řídí standardizovanými operačními postupy specifickými pro danou leteckou společnost. Instruktor pozemního personálu pak zdůrazňuje primární ohlašovací povinnost vůči operačnímu dispečinku a složkám IZS. Je zřejmé, že procesy jsou jasně definovány a respondenti jsou s nimi srozuměni, což minimalizuje riziko chaosu při vzniku krizového stavu.

V otázce číslo 5. Se dotazovaní shodli, že spolupráce s Policií ČR a dalšími složkami IZS je hodnocena velmi pozitivně. Respondenti vyzdvihují profesionalitu a schopnost operativně reagovat i v extrémně náročných podmínkách. Nicméně v odpovědi respondenta 1 se objevuje reflexe potřeby sjednotit postupy a zvýšit frekvenci společných školení. Tato drobná kritika naznačuje, že ačkoliv je spolupráce na vysoké úrovni, existují metodické bariéry v interakci mezi civilními zaměstnanci a státními bezpečnostními složkami, které by mohly být v budoucnu eliminovány.

U otázky číslo 6., která se týkala pravidelných školení týkajících se bezpečnosti a přípravy na krizové situace. Zde je vidět rozdíl, že na některých pozicích jsou zaměstnanci připravováni více, někde vůbec. Jeden respondent zodpověděl, že žádná taková školení na jejich pozici neprobíhají. Absence pravidelných cvičení u této složky, která zajišťuje první linii ochrany (detekční kontrola), může vést k oslabení akceschopnosti v případě reálného útoku. Druhý respondent uvedl, že cvičení/školení probíhají každý rok po dobu jednoho týdne a třetí respondent zodpověděl, že mají školení/cvičení každý půl rok ve specializovaných výcvikových centrech. Co se týče školení ohledně bezpečnosti, to probíhá stejně jako u respondenta číslo 2. každý rok. Respondent číslo 4 pak zmiňuje dvouletý interval. Tento rozdíl v intenzitě přípravy uvedených respondentů je rizikovým faktorem.

V otázce číslo 7. dotazovaní vyjadřují vysokou míru důvěry v připravenost Policie ČR. Jsou přesvědčeni, že policisté působící na letišti disponují adekvátním výcvikem pro eliminaci terorismu či únosů letadel. Pozitivně je vnímána snaha policie vytvářet taktické postupy specifické pro letištní infrastrukturu. Tato důvěra ze strany civilních zaměstnanců je základním předpokladem pro efektivní koordinaci při případném zásahu.

V otázce číslo 8. Se praktická zkušenost s hrozbami liší podle pracovní pozice. Dva respondenti odpověděli, že se s žádnou hrozbou zatím naštěstí nesetkali. Naopak pracovníci v přímém provozu reportují incidenty typu záchyty zbraní v zavazadlech, přítomnost neoprávněných osob v SRA zóně či nálezy opuštěných zavazadel. V těchto případech byla vždy aktivována součinnost s Policií ČR (pyrotechnici, hlídky), což dokládá funkčnost nastavených komunikačních kanálů a efektivní předávání incidentů k řešení kompetentním orgánům.

K otázce číslo 9. A 10., která se týkala vnímání efektivity systému ochrany civilního letectví a možných nedostatků v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště. Respondenti se shodli, že celková efektivita systému ochrany civilního letectví v České republice je hodnocena jako velmi dobrá až poměrně efektivní. Respondenti spatřují sílu systému v provázanosti s mezinárodními pravidly a v multioborové spolupráci. Jako slabé místo je však opakovaně identifikován lidský faktor a dynamický rozvoj nových technologií, které mohou stávající bezpečnostní bariéry obcházet. Největší nedostatek vnímají u bezpečnostních kontrol na Terminálu 1. Z důvodu, že jsou bezpečnostní kontroly až u vstupu ke Gate.

Na otázku číslo 11. Respondenti uvedli závěrečná doporučení směřující k systémovým změnám. Dominantním požadavkem je centralizace bezpečnostní kontroly na Terminálu 1 a posílení ostrahy. Respondenti dále volají po pravidelných celoletištích cvičeních, která by propojila všechny složky. Respondent 1 přináší důležitý postřeh ohledně ekonomizace bezpečnosti – zdůrazňuje, že je nutné upřednostnit kvalitu a pracovní podmínky personálu před kvantitou a čistě byznysovým pohledem na provoz letiště. Zvýšení mezd a zlepšení pracovního prostředí je vnímáno jako přímý nástroj ke snížení chybovosti personálu.

Rozhovor s příslušníkem PČR

První kategorie otázek

1. jaké je Vaše služební zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?
2. Na jakém letišti působíte / působil jste?
3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Tyto otázky byly položeny za účelem odborné kompetence respondenta, zjištění jeho konkrétního služebního zařazení a délce jeho praxe. Tyto informace sloužily k potvrzení relevance jeho odpovědí a posouzení dosavadních zkušeností na civilním letišti.

Druhá kategorie otázek

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?
5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?
6. Jak hodnotíte spolupráci s Celní správou ČR při odhalování pašování či nelegální migrace?
7. Jak hodnotíte spolupráci s civilními zaměstnanci letiště v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?
8. Existují podle Vás slabá místa v komunikaci mezi jednotlivými složkami?
9. Jak často probíhají společná cvičení a jsou podle Vás dostatečná?
10. Jaké bezpečnostní hrozby považujete v současnosti za nezávažnější?
11. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Cílem otázek č. 4 až 11 je získat informace, jaké postupy uplatňuje Policie ČR při řešení mimořádných událostí, jak hodnotí spolupráci s vybranými složkami, zda existují

nějaká slabá místa v komunikaci a jak často probíhají společná cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace. V neposlední řadě, jaké bezpečnostní hrozby dotazovaný považuje v současné době za nejzávažnější a vnímání připravenosti příslušníků Policie ČR na hrozby typu terorismus, únos letadel či útok na letištní infrastrukturu.

Třetí kategorie otázek

12. Setkal/a/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.
13. Probíhá pravidelné školení zaměřené na nové typy hrozeb?
14. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?
15. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?
16. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?

V této kategorii jsou otázky podané tak, aby dotazovaný mohl říct své zkušenosti z praxe, zda probíhají pravidelná školení zaměřená na nové typy hrozeb a vyjádřit vlastní názor k hodnocení efektivitu systému ochrany na civilním letišti a také, jaké jsou dle jeho názoru nedostatky, a co by mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti na mezinárodních letištích.

6.1 Vyhodnocení rozhovoru s příslušníkem PČR

U otázek číslo 1. A 2. Respondentka uvedla, že působila u Policie České republiky po dobu 3,5 let na oddělení Ochrany letiště v hodnosti praporčíka. Službu vykonávala na Letišti Václava Havla v Praze, což je z hlediska bezpečnosti nejvýznamnější a nejvytíženější letecký uzel v České republice. Tato délka praxe na specifickém pracovišti poskytuje dostatečný empirický základ pro posouzení rutinních i krizových postupů v rámci zajištění bezpečnosti civilního letectví

V otázce číslo 3. Respondent přiblížil, že náplň služby tvoří široké spektrum činností od dohledu nad veřejným pořádkem až po preventivní a represivní úkony. Respondentka zdůraznila význam kontrolní činnosti, osob, vozidel i věcí a nezbytnost kooperace s dalšími subjekty. Výkon služby tak v sobě integruje prvky pořádkové policie s vysoce specializovanými úkony zaměřenými na ochranu civilního provozu před vnějšími zásahy.

Stejně jako u civilních zaměstnanců, uvedl příslušník Policie ČR v otázce číslo 4., že se při řešení mimořádných událostí postupuje podle interních předpisů a krizových plánů letiště. Důraz je kladen na rychlé vyhodnocení situace, zajištění prostoru, ochranu osob a koordinaci se složkami IZS.

Dotazovaný v otázce číslo 5. Uvedl, že součinnost v rámci Integrovaného záchranného systému je vnímána jako bezproblémová a vysoce profesionální. Za základní pilíř úspěšného zvládnutí krizových situací respondentka označuje jasnou a srozumitelnou komunikaci. Absence konfliktů v této oblasti naznačuje, že kompetenční rozdělení mezi jednotlivými složkami je v praxi funkční.

Spolupráce s Celní správou je v otázce číslo 6. Hodnocena respondentem jako bezproblémová.

Na otázku číslo 7., která se týkala spolupráce s civilními zaměstnanci je personál vnímán jako nepostradatelný informační zdroj. Ochota zaměstnanců spolupracovat a jejich schopnost přizpůsobit se bezpečnostním požadavkům policie je hodnocena kladně. Tato interakce mezi státní složkou a civilním sektorem představuje důležitý prvek tzv. měkké bezpečnosti, kdy jsou informace z běžného provozu využívány k prevenci incidentů.

V otázce číslo 8. Respondentka připouští, že komunikace může vykazovat známky přetížení v momentech vysokého provozu nebo při eskalaci mimořádných událostí. Jde o přirozený jev v krizové komunikaci, kdy dochází k zahlcení informačních kanálů. Celkově je však systém považován za stabilní, což svědčí o dobré metodické přípravě.

V 9. Otázce respondent uvedl, že společná cvičení probíhají pravidelně a mají významný přínos pro připravenost složek. Přispívají ke sladění postupů v praxi. Respondent se ne neměl možnost podílet na tomto cvičení, ale jeho kolegové si ho vždy chválili. Prošly se jakékoliv scénáře a modelové situace.

Co se týče bezpečnostních hrozeb, respondent v otázce číslo 10. Uvedl, že za nejzávažnější lze považovat teroristické hrozby, narušení bezpečnosti provozu (anonymní nahlášení nástražného výbušného systému apod.), nelegální přepravu...

K otázce číslo 11. Se dotazovaný vyjádřil, že Policie ČR je na tyto hrozby systematicky připravována prostřednictvím výcviku, plánování a spolupráce s dalšími složkami.

Z osobních zkušeností respondent uvedl k otázce číslo 12, že se v praxi setkal s bezpečnostními incidenty nižší závažnosti, které byly řešeny standardními postupy ve spolupráci s ostatními složkami nebo i kolegy v rámci policie. (Kontrola odložených zavazadel, anonymně nahlášený nástražný výbušný systém apod.)

Na otázku číslo 13. Odpověděl respondent, že školení probíhají průběžně a reagují na aktuální bezpečnostní vývoj.

Z odpovědi na otázku číslo 14. Je zřejmé, že stejně jak u civilních zaměstnanců, tak je i příslušníky PČR vnímán systém ochrany civilního letectví v ČR efektivně, funkčně.

Nedostatky v otázce číslo 15. Jsou dle dotazovaného v personálním zajištění, technickém vybavení a sdílení informací mezi subjekty.

K otázce číslo 16. Se respondent vyjádřil, že ke zvýšení bezpečnosti by přispěl rozvoj technologií, pravidelný výcvik, posilování spolupráce složek a preventivní opatření.

6.2 Shrnutí praktické části

V rámci praktické části bakalářské práce byla provedena analýza poznatků získaných z rozhovorů, které poskytly komplexní pohled na úroveň bezpečnosti civilního letectví v České republice. Následující shrnutí zpracovává odpovědi na hlavní výzkumné otázky:

1. „jak vnímáte připravenost a efektivitu příslušníků Policie ČR při zajištění bezpečnosti na civilním letišti?“

Respondenti napříč celým spektrem profesí vyjadřují vysokou míru důvěry v odbornou úroveň a akceschopnost Policie ČR. Připravenost policistů je vnímána jako systematická, podložená taktickým výcvikem zaměřeným na eliminaci nejzávažnějších hrozeb, jako je terorismus či únosy letadel. Celková efektivita systému je hodnocena jako velmi dobrá, což je přičítáno především souladu vnitrostátních postupů s mezinárodními standardy a schopnosti policistů profesionálně řešit i incidenty nižší intenzity.

2. „Jsou nedostatky v zajištění bezpečnosti?“

Za nejvýznamnější slabinu je považována roztržitost bezpečnostních kontrol na Terminálu 1, kde kontrolní procesy probíhají až před vstupy do jednotlivých bran (Gate), což je vnímáno jako méně efektivní model. Další identifikované nedostatky se týkají lidského faktoru – konkrétně rizik spojených s únavou a častou obnovou personálu v důsledku nízkého mzdového ohodnocení u některých civilních složek. Respondenti také poukazují na rezervy v personálním obsazení a potřebu další modernizace technického vybavení.

3. „Jak funguje spolupráce a koordinace mezi civilními zaměstnanci a ostatními složkami IZS?“

Spolupráce je hodnocena jako funkční, profesionální a pevně ukotvená v Letištním pohotovostním plánu. Civilní zaměstnanci jsou policií vnímáni jako nepostradatelný informační zdroj. Přestože je komunikace vnímána jako bezproblémová, analýza odhalila nejednotnost v intenzitě společné přípravy a školení u různých profesních skupin, což může v krizových situacích vytvářet metodické bariéry.

4. „Jaké jsou nejzávažnější bezpečnostní hrozby?“

Z hlediska strategického významu zůstávají největšími hrozbami: terorismus, útoky na letištní infrastrukturu a únosy letadel. V každodenní operativní praxi však bezpečnost nejčastěji zatěžují anonymní hrozby o uložení nástražného výbušného systému, nálezy opuštěných zavazadel a pokusy o přepravu zakázaných předmětů či zbraní. Za narůstající riziko je považován také dynamický rozvoj technologií, které mohou sloužit k obcházení stávajících bezpečnostních bariér.

Na závěr lze říci, že na základě realizovaného výzkumu se podařilo naplnit stanovené cíle práce. Hlavního cíle bylo dosaženo díky zhodnocení toho, jak efektivně Policie ČR na letišti působí a jak probíhá její spolupráce s ostatními subjekty. Výzkum potvrdil, že připravenost policistů k výkonu služby je na vysoké úrovni. Na základě zjištěných poznatků byla v práci formulována doporučení, která by mohla přispět ke zvýšení bezpečnosti v civilním letectví. Respondenti vnímají tato rizika velmi reálně.

Důraz by měl být kladen také na zefektivnění komunikačních toků a pravidelnou obměnu technického zázemí, které přímo ovlivňuje akceschopnost hlídek v terénu. Pozornost si zaslouží i problematika vnitřních hrozeb, která vyžaduje specifický přístup

k monitoringu a prověřování osob s přístupem do neveřejných částí letišť. Výstupy praktické části tak nabízejí reálný pohled na zajištění bezpečnosti v civilním letectví a přinášejí konkrétní návrhy, které by mohly úroveň ochrany letišť dále zvýšit.

Závěr

Předložená bakalářská práce se věnovala specifickému a vysoce dynamickému prostředí civilního letectví, v němž Policie České republiky zastává roli jednoho z hlavních garantů vnitřní bezpečnosti státu. Primárním záměrem textu bylo zhodnotit efektivitu činnosti policejních složek při zajišťování ochrany civilních letišť, a to jak z hlediska legislativního ukotvení a organizační struktury, tak skrze optiku praktického výkonu služby a spolupráce s ostatními subjekty. Na základě provedené analýzy a realizovaného výzkumného šetření lze konstatovat, že systém ochrany před protiprávními činy je v České republice nastaven robustně, přesto však vykazuje oblasti, které vyžadují průběžnou pozornost a modernizaci.

Teoretická část práce identifikovala právní rámec, o který se činnost policie opírá, přičemž se ukázalo, že provázanost národní legislativy s mezinárodními standardy a předpisy Evropské unie tvoří pevný základ pro jednotný postup při zajišťování bezpečnosti. Policie České republiky, zejména prostřednictvím svých útvarů na mezinárodních letištích, plní široké spektrum úkolů od hraniční kontroly přes ochranu veřejného pořádku až po preventivní pyrotechnické prohlídky. Právě tato multifunkčnost policejních složek se v kontextu moderních hrozeb jeví jako zásadní výhoda, neboť umožňuje pružnou reakci na měnící se bezpečnostní situaci.

Klíčovým zjištěním v oblasti spolupráce je potvrzení vysoké míry provázanosti mezi Policií ČR, Celní správou, Úřadem pro civilní letectví a provozovateli letišť. Spolupráce není omezena pouze na formální procedury vymezené v Národním programu bezpečnosti civilního letectví, ale projevuje se především v každodenní koordinaci a společných cvičeních. Přestože byla úroveň kooperace respondenty hodnocena pozitivně, byly identifikovány drobné rozdíly v oblasti sdílení informací v reálném čase, což by mohlo být v kritických situacích limitujícím faktorem. Zdá se, že dalším zdokonalením technologických platforem pro komunikaci mezi složkami IZS a civilními bezpečnostními službami by došlo k ještě efektivnější eliminaci rizik.

Závěrem lze shrnout, že cíle stanovené v úvodu bakalářské práce byly naplněny. Činnost Policie České republiky při zajišťování bezpečnosti civilního letectví je hodnocena jako efektivní. Předložená práce nabízí ucelený pohled na tuto problematiku a může sloužit jako podklad pro další odbornou diskusi nebo jako zpětná vazba pro útvary vykonávající službu v tomto specifickém prostředí. Bezpečnost letišť není stavem neměnným, ale procesem, který vyžaduje neustálou analýzu, adaptaci, a především

vysokou profesionalitu všech zúčastněných stran, ať už civilních zaměstnanců či příslušníků Policie ČR nebo jiných složek IZS.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

ICAO. *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Aviation Security*. 12th ed., Montreal: International Civil Aviation Organization, 2022. ISBN 978-92-9265-729-1.

KURŽEJA, J. *Cizinecká a pohraniční policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2002. 200 s. ISBN 80-7251-087-8.

KONRÁD, Zdeněk a kol. *Teorie a praxe policejních činností*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. s. 280. ISBN 978-80-7251-344-4.

MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Brno: CERM, 2014.s. 148. ISBN 978-80-7204-862-5.

MACEK, Pavel a Lukáš HABICH. *Nástroje mezinárodní policejní a justiční spolupráce*. 2. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2016. 238 s. ISBN 978-80-7251-456-4.

PRŮŠA, Jiří a kol. *Letecké právo*. 2. vyd. Praha: Galileo, 2015.s. 450. ISBN 978-80-905187-2-8.

HABICH, L., KLOUBEK, M. *Činnost policejních služeb*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. 2019, s. 120. ISBN 978-80-7251-481-8.

HROMADA, M., VÍTEK, L. *Rizika spojená s provozem bezpilotních systémů. Bezpečnostní teorie a praxe*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018, č. 2, s. 156. ISSN 1801-8211

CHMELÍK, Jan a kol. *Pozornost zaměřená na terorismus*. Praha: Plzeň: Aleš Čeněk, 2009.s. 205. ISBN 978-80-7380-169-4.

SMETANA, M. *Činnost cizinecké policie I*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2021. ISBN 978-80-7251-526-4.

SMEJKAL, Vladimír. *Kontrola a ochrana civilního letectví před protiprávními činy*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. ISBN 978-80-7251-344-4.

SMEJKAL, Vladimír. *Kybernetická kriminalita*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019.s. 264. ISBN 978-80-7380-752-8.

SVOBODA, Pavel. *Právo vnější a vnitřní bezpečnosti Evropské unie*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2016. S. 320. ISBN 978-80-7400-607-4.

ŠČUREK, R. a ŠVEC, P. *Ochrana letiště před protiprávními činy*. 1. vyd. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2009. 112 s. ISBN 978-80-7385-071-5.

ŠENOVSKÝ, Michail a kol. *Terorismus*. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2005.s. 172. ISBN 80-86634-72-7.

ZOUBEK, Vladimír. *Právní základy bezpečnosti státu*. Praha: Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-13-2.

Elektronické zdroje

SPRÁVA UPRCHLICKÝCH ZAŘÍZENÍ MINISTERSTVA VNITRA. Zařízení pro zajištění cizinců – ZZC. Online. Dostupné z: <https://www.suz.cz/co-delame/provoz-zarizeni/>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Národní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy.

Ostatní dokumenty

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

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Přílohy

Příloha I. – rozhovor

1. Jaké je Vaše služební/pracovní zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?

- V civilním letectví působím necelé 3 roky. Mé pracovní zařazení je na pozici pracovník bezpečnostní kontroly.

2. Na jakém mezinárodním letišti působíte?

- Letiště Václava Havla v Praze.

3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

- Hlavní náplň práce zahrnuje bezpečnost cestujících, tedy provádíme kontrolu cestujících každého letu, který odlétá z Letiště. Kontrolujeme jak cestující, tak jejich veškerá zavazadla. Dále se staráme o bezpečnost ve veřejných prostorech letiště. Všímáme si podezřelého chování lidí na letišti, odložených zavazadel a podobných věcí.

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?

- Mimořádná událost je řízená dle letištního pohotovostního plánu. Zasedá krizový štáb, kde v čele stojí GEN a spolupracuje s ostatními složkami IZS. Celé LPP jsou citlivý informace, ale je to přesný návod na to, jak postupovat, kdo nás řídí a scénáře pro konkrétní situace.

5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?

- Spolupráce s IZS je celkově na dobré úrovni a daří se tak správně reagovat, když nastane mimořádná událost. Chtělo by to však zapracovat na společných jednotných postupech a častějším školením všech složek najednou.

6. Jak často probíhají školení/cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace?

- Takové školení bohužel neprobíhá.

7. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

- Sama za sebe bych řekla, že Policie ČR je na tyto hrozby připravena dostatečně.

8. Setkal/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.

- S určitými hrozbami se při kontrole cestujících setkáváme víceméně každý den. Jako příklad bych uvedla zavazadlo, ve kterém byla vidět zbraň v rentgenu. V tuto chvíli se nechá zavazadlo vyjet z rentgenu, oddělí se od cestujícího, cestujícího pozastavíme a mezitím voláme PČR, která případ přebírá a my se o něj dále nestaráme.

9. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?

- Systém ochrany civilního letectví je poměrně efektivní, protože vychází z mezinárodních pravidel a spolupracuje na něm více institucí. Předchází bezpečnostním hrozbám na letištích i během letu. Slabinou je bohužel opět lidský faktor a nové moderní hrozby.

10. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

- Bohužel se i tady najdou zaměstnanci, kteří se snaží si práci, jakkoliv ulehčit a nepostupují podle provozních postupů. Bezpečnost pak tedy není stoprocentní.

11. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?

- Aby se bezpečnost na mezinárodních letištích mohla zlepšit, je potřeba to přestat celé brát jen jako byznys. Dát přednost kvalitě nad kvantitou. V Praze na letišti by určitě mohlo přispět k větší bezpečnosti to, aby se centralizoval Terminál 1, kde se cestující dostanou bez kontroly k letadlu až na vzdálenost 50 metrů. Dále pak častější školení na mimořádné události, moderní technologie, lepší pracovní podmínky (prostředí, plat, přístup vedení letiště), mezinárodní komunikace.

Příloha II. - rozhovor

1. Jaké je Vaše služební/pracovní zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?

Cabin Crew – 4roky

2. Na jakém mezinárodním letišti působíte?

3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Naši hlavní pracovní náplní je zajištění bezpečnosti, především cestujících ale také kabiny letadla. Naší povinností je kontrola nouzového vybavení letadla, schopnost nouzové vybavení použít. Dále ukázka bezpečnostních instrukcí cestujícím a řešení mimořádných situací například: nouzové přistání a následná evakuace cestujících, schopnost řešit zdravotní komplikace na palubě letadla včetně použití CPR (cardiopulmonary resuscitation), dále jak postupovat při turbulencích a v případě dekomprese (pokles tlaku v kabině). Dále zajišťujeme pohodlí cestujících, v podobě palubního servisu. Palubní servis ale není hlavní pracovní náplň Cabin Crew, jak si mnoho lidí myslí.

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?

Všichni máme k naší pracovní pozici jasně dané postupy na řešení mimořádných událostí. Postupy se mohou u každé letecké společnosti lišit. Jsme vycvičeni na připravené nouzové situace ale i nečekané nepřipravené.

5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?

Spolupráci se složkami IZS hodnotím velmi pozitivně. Komunikace je zpravidla rychlá, jasná a efektivní, což je při řešení krizových situací důležité. Oceňuji především jejich profesionalitu, vysokou odbornost a schopnost operativně reagovat i ve velmi náročných podmínkách

6. Jak často probíhají školení/cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace?

U Cabin Crew probíhá školení týkající se bezpečnosti a krizových situací každý rok. Školení trvá jeden pracovní týden.

7. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Policie na civilních letišti je podle mě dobře připravena. Ma pravidelné výcviky včetně simulací teroristických útoků a únosu letadel.

8. Setkal/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.

S žádným typem hrozby jsem se naštěstí ještě nesečkala.

9. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?

Hodnotím ji velmi dobře, ale samozřejmě lze věci zlepšovat. Viz otázka 10

10. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

Nedostatek v zajištění bezpečnosti na civilním letišti v Praze, je určitě na Terminálu 1. Na kterém je bezpečnostní kontrola až u vstupu do gatu.

11. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?

Myslím si, že ke zvýšení bezpečnosti na mezinárodních letištích by mohlo přispět prokazování osob, který vstoupí na území letiště. Nebo posílení ostrahy letišť

Příloha III. - rozhovor

1. Jaké je Vaše služební/pracovní zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?

Dopravní pilot (First Officer) – 7 let

2. Na jakém mezinárodním letišti působíte?

Letiště Václava Havla Praha

3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Jako First officer jsem plně kvalifikovaný dopravní pilot, mohu letadlo řídit stejně jako kapitán. Kapitán ale nese konečnou odpovědnost za let. Naše hlavní náplň práce je zajištění bezpečnosti letu. Jsme trénováni na řešení různých nouzových situací, které nás během letu ale taky i vzletu a přistání mohou potkat. Začnu asi u řízení samotného letadla. S kapitánem se střídáme v řízení letadla. Vždy je jeden pilot letící a druhý komunikující. Pilot letící ovládá řízení letadla včetně ovládání autopilota, provádí vzlet i přistání, řeší letové manévry, nastavuje výšku, směr a rychlost. Pilot komunikující komunikuje s ATC (air traffic control), předčítá checklisty, sleduje přístroje, systémy a potvrzuje správnost postupů. Tyto dvě role se během pracovního dne střídají.

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?

Všichni máme k naší pracovní pozici jasně dané postupy na řešení mimořádných událostí. Postupy se mohou u každé letecké společnosti lišit. Jsme vycvičeni na připravené nouzové situace ale i nečekané nepřipravené.

5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?

Spolupráci se složkami IZS hodnotím velmi pozitivně. Komunikace je zpravidla rychlá, jasná a efektivní, což je při řešení krizových situací důležité. Oceňuji především jejich profesionalitu, vysokou odbornost a schopnost operativně reagovat i ve velmi náročných podmínkách

6. Jak často probíhají školení/cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace?

U dopravních pilotů probíhá výcvik na krizové situace každý půl rok ve specializovaných výcvikových centrech. Co se týče školení ohledně bezpečnosti, to probíhá stejně jako u Cabin Crew každý rok.

7. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Policie na civilních letišti je podle mě dobře připravena. Ma pravidelné výcviky včetně simulací teroristických útoků a únosu letadel.

8. Setkal/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.

S žádným typem hrozby jsem se naštěstí ještě nesetkal.

9. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?

Hodnotím ji velmi dobře, ale samozřejmě lze věci zlepšovat. Viz otázka 10

10. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

Nedostatek v zajištění bezpečnosti na civilním letišti v Praze, je určitě na Terminálu 1. Na kterém je bezpečnostní kontrola až u vstupu do gatu.

11. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?

Myslím si, že ke zvýšení bezpečnosti na mezinárodních letištích by mohlo přispět prokazování osob, který vstoupí na území letiště. Nebo posílení ostrahy letišť.

Příloha IV. – rozhovor

1. Jaké je Vaše služební/pracovní zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?

V oblasti civilního letectví působím 9 let. Poslední 4 roky na pozici instruktora pozemního leteckého personálu v Menzies AviationCzech s.r.o.

2. Na jakém mezinárodním letišti působíte?

Letiště Praha Ruzyně.

3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Školení pozemního leteckého personálu. Školím pracovníky letištní plochy, jejichž náplň práce je obchodně-technické odbavování letadel.

4. Jaké postupy uplatňujete při řešení mimořádných událostí?

V první řadě je to ohlášení příslušné složce (Hasiři, Policie, Záchranáři, OLE..) a ohlášení operačnímu dispečinku Menzies Aviation Czech. Dále uplatňujeme postupy podle příslušné mimořádné události (evakuace, zamezení úniku nebezpečných látek atd.).

5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?

Velmi kladně. Pravidelně se podílím na jejich výcviku a pořádáme pravidelná společná cvičení. V krizových situacích se setkávám s profesionály a otevřenou komunikací.

6. Jak často probíhají školení/cvičení týkající se bezpečnosti a přípravy na krizové situace?

Školení obsahující tuto problematiku probíhají v rámci naší organizace v intervalu jednou za dva roky.

7. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Policie se snaží aktivně vytvářet taktické postupy specifické pro letištní infrastrukturu a spolupracuje s ostatními složkami letiště. Připravenost policie hodnotím kladně.

8. Setkal/a jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište prosím stručně situaci a její následné řešení.

Ztracený cestující v SRA zóně letiště (letištní plocha), řešeno za pomoci OLE. Opuštěné zavazadlo v prostoru terminálu, řešeno za pomoci pyrotechniků PČR.

9. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?
Velmi kladně. Působím v oblasti největšího mezinárodního letiště v ČR a setkávám se řadou odborníků, kteří vyvíjí velkou snahu v oblasti ochrany civilního letectví.

10. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

Ne všechny subjekty na letišti berou tuto problematiku tak vážně jako ostatní subjekty. Jedná se o malé procento, ale pochybuji o výškolenosti jejich personálu a schopnosti správně reagovat na mimořádné situace.

11. Co by podle Vás mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti mezinárodních letišť?
Pravidelná společná celo-letištní cvičení zaměřená na různé specifické hrozby.

Příloha VI. - rozhovor

1. Jaké je Vaše služební zařazení a jak dlouho působíte v oblasti civilního letectví?

V současné době nepracuji na letišti, ale zařazena jsem byla na oddělení Ochrany letiště v hodnosti praporčík po dobu 3,5 let.

2. Na jakém letišti působíte / působil jste?

Službu jsem vykonávala na mezinárodním letišti – Letiště Václava Havla Praha.

3. Jaká je Vaše hlavní náplň práce?

Hlavní náplní služby bylo zajištění veřejného pořádku v prostorách letiště, prevence a odhalování protiprávního jednání, kontrola vozidel a osob, spolupráce s ostatními bezpečnostními složkami a reakce na mimořádné události související s provozem civilního letectví.

4. Jaké postupy uplatňujete při mimořádných událostech?

Postupuje se podle interních předpisů a krizových plánů letiště. Důraz je kladen na rychlé vyhodnocení situace, zajištění prostoru, ochranu osob a koordinaci se složkami IZS.

5. Jak hodnotíte spolupráci se složkami IZS při řešení krizových situací?

Spolupráci hodnotím jako funkční a profesionální. V krizových situacích je klíčová jasná komunikace a ta byla vždy bez sebemenších problémů.

6. Jak hodnotíte spolupráci s Celní správou ČR při odhalování pašování či nelegální migrace?

Spolupráce je standardně bez problémů. Jednalo se převážně o kontroly osob, u kterých bylo nějaké podezření ohledně jejich zavazadel.

7. Jak hodnotíte spolupráci s civilními zaměstnanci letiště v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

Civilní zaměstnanci poskytují důležité informace z provozu a podílí se na preventivních opatřeních. Většina nikdy neměla problém se, jakkoliv přizpůsobit a pomoci.

8. Existují podle Vás slabá místa v komunikaci mezi jednotlivými složkami?

Případné nedostatky mohou vznikat při vysokém provozu nebo mimořádných situacích, kdy je komunikace zatížena. Celkově je však systém nastaven funkčně.

9. Jak často probíhají společná cvičení a jsou podle Vás dostatečná?

Společná cvičení probíhají pravidelně a mají významný přínos pro připravenost složek. Přispívají ke sladění postupů v praxi. Já jsem bohužel neměla možnost se podílet na tomto cvičení, ale kolegové si ho vždy chválili. Prošli se jakékoliv scénáře a modelové situace byly pěkně připraveny.

10. Jaké bezpečnostní hrozby považujete v současnosti za nejzávažnější?

Za nejzávažnější lze považovat teroristické hrozby, narušení bezpečnosti provozu (anonymní nahlášení nástražného výbušného systému apod.), nelegální přepravu...

11. Jak je podle Vás Policie ČR připravena na hrozby typu terorismus, únos letadel nebo útok na letištní infrastrukturu?

Policie ČR je na tyto hrozby systematicky připravována prostřednictvím výcviku, plánování a spolupráce s dalšími složkami.

12. Setkala jste se v praxi s nějakým typem hrozeb? Pokud ano, popište stručně situaci a její následné řešení.

V praxi jsem se setkala s bezpečnostními incidenty nižší závažnosti, které byly řešeny standardními postupy ve spolupráci s ostatními složkami nebo i kolegy v rámci policie. (Kontrola odložených zavazadel, anonymně nahlášený nástražný výbušný systém apod.)

13. Probíhá pravidelné školení zaměřené na nové typy hrozeb?

Školení probíhají průběžně a reagují na aktuální bezpečnostní vývoj.

14. Jak hodnotíte celkovou efektivitu systému ochrany civilního letectví v ČR?

Systém ochrany civilního letectví v ČR hodnotím jako funkční a odpovídající současným bezpečnostním standardům.

15. Jaké jsou podle Vás nedostatky v rámci zajištění bezpečnosti mezinárodního letiště?

Prostor pro zlepšení je především v personálním zajištění, technickém vybavení a sdílení informací mezi subjekty.

16. Co by přispělo ke zvýšení bezpečnosti?

Další rozvoj technologií, pravidelný výcvik, posilování spolupráce složek a preventivní opatření.