



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Ústav letecké dopravy

Odbavení obchodní letecké dopravy z LKMB

Handling od commercial air transport at LKMB airport

Bakalářská práce

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Profesionální pilot

Vedoucí práce: **doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.**
Ing. Ota Hajzler

Kryštof Kadlec

Praha 2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K621 **Ústav letecké dopravy**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Kryštof Kadlec

Studijní program (obor/specializace) studenta:

bakalářský – PIL – Profesionální pilot

Název tématu (česky): **Odbavení obchodní letecké dopravy na letišti LKMB**

Název tématu (anglicky): Handling of Commercial Air Transport at LKMB Airport

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- Cíl práce: Analýza legislativních, technických a proceních požadavků pro zajištění odbavení obchodní letecké dopravy na letišti LKMB.
- Současný stav odbavení obchodní letecké dopravy na letištích GA
- Legislativní požadavky
- Procesní a technické požadavky
- Možnosti implementace odbavovacího procesu na LKMB



Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Commission Regulation (EU) No 965/2012
Commission Regulation (EU) No 139/2014
Annex 14 - Aerodromes
Annex 17 - Security
Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jakub Hospodka, Ph.D.**
Ing. Ota Hajzler

Datum zadání bakalářské práce: **9. října 2020**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **8. srpna 2022**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy



doc. Ing. Pavel Hruběš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Kryštof Kadlec
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 2. prosince 2021



Abstrakt

Předmětem této bakalářské práce bylo analyzovat legislativní, procesní a technické požadavky na odbavení obchodní letecké dopravy z letiště GA. Praktická část je věnována implementaci odbavovacího procesu na LKMB pro nově vznikající společnost na poli business aviation.

Klíčová slova: odbavení, obchodní letecká doprava, LKMB, cargo, business aviation

Abstract

The aim of this bachelor's thesis was to analyse legislative, procedural and technical requirements for handling commercial air transport at GA airport. The practical part is devoted to implementation of this process at LKMB airport for a newly emerging airline.

Key words: handling, commercial air transport, LKMB, cargo, business aviation



Poděkování

Tímto bych rád poděkoval rodině a přítelkyni za pomoc v průběhu studia a trpělivost při tvoření této práce. Děkuji také vedoucímu práce Ing. Otovi Hajzlerovi za trpělivost, vedení a pomoc při výběru tématu a doc. Ing. Jakubovi Hospodkovi, Ph.D. za konzultace. Nesmím opomenout Ing. Kláru Pezlovou, která mi jako security auditor vypomohla s legislativní stránkou práce a Ing. Tomáše Kvítka, jenž mi dal cenné rady ohledně odbavování obchodní letecké dopravy z letiště GA.



Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem Odbavení obchodní letecké dopravy z LKMB vypracoval/a samostatně a použil/a k tomu úplný výčet citací použitých pramenů, které uvádím v seznamu přiloženém k bakalářské práci.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu §60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Praze dne 4. srpna 2022


Podpis



Obsah

Seznam obrázků	8
Seznam tabulek	9
Seznam použitých zkratk	10
Úvod	11
1 Legislativní požadavky.....	13
1.1 Legislativa EU.....	14
1.1.1 Nařízení (ES) 300/2008.....	14
1.1.2 Nařízení (EU) 1254/2009.....	15
1.1.3 Prováděcí nařízení (EU) 2015/1998.....	15
1.1.4 Nařízení (EU) 2016/399.....	15
1.1.5 Prováděcí nařízení (EU) 2021/255.....	16
1.1.6 Letecký předpis L14 – Letiště.....	16
1.1.7 Letecký předpis L17 – Bezpečnost	16
1.2 Bezpečnost letiště	17
1.2.1 Vyčlenění prostorů letiště	17
1.2.2 Kontrola vstupu.....	18
1.3 Bezpečnostní programy.....	19
1.3.1 Bezpečnostní program leteckého dopravce.....	19
1.3.2 Bezpečnostní program letiště	20
1.4 Detekční kontrola	20
1.4.1 Cestující a kabinová zavazadla.....	21
1.4.2 Zapsaná zavazadla.....	22
1.4.3 Náklad a pošta.....	23
1.5 Subjekt provádějící bezpečnostní kontroly zásilky	24
1.5.1 Schválený agent	24
1.5.2 Známý odesílatel	26
1.5.3 Stálý odesílatel	27
1.6 Schengenský prostor	28
1.6.1 Odbavení letu do EU	30
1.6.2 Odbavení letu mimo EU	31
1.7 Alternativní bezpečnostní opatření.....	31
2 Procesní a technické požadavky	33
2.1 Odbavení letadla	33



2.2	Bezpečnostní školení a ověření spolehlivosti	34
3	Implementace na LKMB	35
3.1	Letiště Mladá Boleslav	35
3.1.1	Historie LKMB	36
3.2	Analýza současného stavu odbavení z letišť GA	37
3.3	Aplikování alternativních bezpečnostních opatření	38
3.3.1	Letecký dopravce	38
3.3.2	Provozovatel letiště	39
3.4	Místní posouzení rizik	40
3.4.1	Lidé	41
3.4.2	Provoz	41
3.4.3	Bezpečnostní opatření	42
3.4.4	Perimetr	42
3.5	Provozní příručka	43
3.6	Bezpečnostní kontroly na LKMB	43
3.6.1	Kontrola vstupu	44
3.7	Provozovatel letiště a bezpečnostní kontrola	45
3.7.1	Vyhrazený prostor pro odbavení a dočasná SRA na LKMB	46
3.8	Letecký dopravce a bezpečnostní kontrola	48
3.8.1	Cestující a zavazadla	48
3.8.2	Cargo	48
3.9	Bezpečnostní prohlídka letadla	51
3.10	Hraniční a celní odbavení	51
3.11	Porovnání nákladů na odbavení carga	52
3.11.1	Bezpečnostní kontrola na LKMB	53
3.11.2	Bezpečnostní kontrola na LKPD	53
3.11.3	Bezpečnostní kontrola na LKPR	53
3.11.4	Shrnutí	56
3.12	Bezpečnostní deklarace zásilky	56
3.13	Proces implementace odbavení na LKMB	58
	Závěr a diskuse	59
	Seznam použitých zdrojů	61



Seznam obrázků

- Obrázek 1:** Regulační rámec ochrany civilního letectví před protiprávními činy
- Obrázek 2:** Seznam zakázaných předmětů
- Obrázek 3:** Mapa Schengenského prostoru
- Obrázek 4:** Poloha letiště Mladá Boleslav
- Obrázek 5:** Mapa LKMB
- Obrázek 6:** Ishikawův diagram pro analýzu rizik
- Obrázek 7:** Oplocení hangáru JetForTrip s. r. o.
- Obrázek 8:** Bezpečnostní zóny LKMB
- Obrázek 9:** Umístění hangáru JetForTrip s. r. o. na LKMB (zelená) a bezpečnostní oplocení (žlutá)
- Obrázek 10:** RTG určený pro cargo
- Obrázek 11:** Model procesu odbavení carga a cestujících na LKMB
- Obrázek 12:** Ceník Skyport a. s. (1)
- Obrázek 13:** Ceník Skyport a. s. (2)
- Obrázek 14:** Příklad vyplněné bezpečnostní deklarace zásilky



Seznam tabulek

- Tabulka 1:** Metody detekční kontroly a jejich kodifikace
- Tabulka 2:** Pasové a celní odbavení v závislosti na destinaci
- Tabulka 3:** Kategorie provozu, kde mohou být uplatněna alternativní bezpečnostní opatření



Seznam použitých zkratk

AD	Aerodrome (letišťe)
AOC	Air operator's certificate (osvědčení leteckého provozovatele)
AVSECP	Aviation Security Panel
EDS	System pro detekci výbušnin
ETD	Zařizeni pro stopovou detekci výbušnin
EU	Evropská unie
ES	Evropské společenství
FOD	Foreign objects debris (cizí předměty)
GA	General aviation (všeobecné letectví)
GPU	Ground power unit (pozemní zdroj energie)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
LKPD	Letišťe Pardubice
LKHK	Letišťe Hradec Králové
LKMB	Letišťe Mladá Boleslav
LKMH	Letišťe Mnichovo Hradišťe
LKPR	Letišťe Praha
MDE	Zařizeni pro detekci kovů
MEP	Multi-engine piston
MLL	Masarykova letecká liga
MMP	Mobilní mechanizační prostředek
MTOW	Maximum take-off weight (maximální vzletová hmotnost)
RTG	Rentgen
SRA	Security restricted area (vyhrazený bezpečnostní prostor)
SPX	Status zásilky bezpečné pro letadla určená pro cestující, cargo nebo poštu
SCO	Status zásilky bezpečné pro letadla určená pro přepravu carga a pošty
SHR	Status zásilky bezpečné pro letadla určená pro přepravu cestujících, carga nebo pošty v souladu s požadavky pro vysoké riziko
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ZPŠ	Zemská průmyslová škola



Úvod

Obchodní leteckou dopravou nazýváme transport osob, nákladu, pošty nebo zvířat za úplatu. Rozlišujeme dva základní typy této dopravy – pravidelnou a nepravidelnou. Pravidelnou dopravu provozují především větší aerolinie, ať už na vnitrostátních, nebo mezinárodních linkách. Mezi nepravidelnou obchodní leteckou dopravu řadíme ku příkladu charterové lety, lety v rámci business aviation či cargo lety. Rok 2020 nám ukázal, jak obrovský podíl na globální ekonomice má letectví. Pandemie COVID-19 se dotkla téměř všech odvětví v letectví – počínaje výrobou, kde desítky tisíc zaměstnanců přišly o práci, přes jednotlivé složky plánování a koordinace letů, až po úbytek pracovních míst na pozici pilota nebo pracovníka odbavení. Pokud se ale na touto problematikou budeme zabývat více do hloubky, najdeme i v letectví několik odvětví, která naopak zaznamenala navzdory celosvětové krizi určitý vzestup. Mezi ně se řadí přeprava carga, vzrostla poptávka po humanitárních letech a dopravě zdravotnického vybavení a také o tzv. business aviation – zde pozorujeme vyšší zájem z důvodu nemožnosti cestovat na obchodní schůzky a dovolené pomocí pravidelných linek, jelikož většina z nich byla zrušena.

Výše uvedené důvody způsobily, že soukromé společnosti provozující charterové lety nebyly příliš ohroženy. Spíše naopak. Zájem o lety v rámci business aviation umožnil i přes nepříznivou situaci vznik nových leteckých společností, mezi něž můžeme zařadit i společnost JetForTrip s. r. o., pro jejíž potřeby byla tato práce vytvořena.

JetForTrip s. r. o. je nově vznikající letecký dopravce na poli business aviation se sídlem na letišti Mladá Boleslav. Primární sférou zájmu této společnosti je provozování obchodní letecké dopravy z LKMB na mezinárodní letiště světového měřítká, ale také na malá regionální letiště s travnatou dráhou, kde není technicky proveditelné přistání velkého proudového letadla. Firma JetForTrip s. r. o. plánuje provozování dvou dvoumotorových pístových letounů, konkrétně Piper PA34-220T Seneca a Cessna 421 Golden Eagle. Služby ovšem nejsou limitovány pouze na dopravu z LKMB. Druhým letištěm, ze kterého plánuje společnost pravidelně odbavovat lety, má být Letiště Václava Havla v Praze. Dopravce dokáže zajistit i větší letouny pro náročné zákazníky nebo pro velkoobjemový náklad typu Gulfstream G550, Falcon 7X nebo menší proudová letadla, jako například Cessna Citation Mustang.

Práce se zabývá nejen nejen legislativní stránkou, ale také ekonomickými aspekty dané problematiky – jelikož je práce vytvořena na základě požadavku konkrétní společnosti, je nezbytné brát v úvahu také maximalizaci zisků. Cílem práce je analýza legislativních,



procesních a technických požadavků pro zajištění odbavení obchodní letecké dopravy na LKMB a pomocí zjištěných informací tento proces uvést do provozu, stanovit postupy nezbytné pro splnění evropských právních norem v letectví a pro zachování nejvyšší možné úrovně bezpečnosti.

Problematika spočívá ve skutečnosti, že LKMB je vnitrostátní letiště bez vlastní složky „security.“ Pravidla provozování obchodní letecké dopravy na území České republiky se řídí právem Evropské unie. Legislativními pilíři pro provozování tohoto typu dopravy jsou jednak nařízení (EU) 1998/2015 ve znění pozdějších předpisů, zde tedy z nařízení (EU) 255/2021, které částečně mění a doplňuje přechodí nařízení, druhým stěžejním dokumentem je poté nařízení (EU) 1254/2009, díky němuž můžeme pro malá letiště typu LKMB uplatňovat alternativní bezpečnostní opatření se schválením příslušného úřadu, v tomto případě ÚCL. Letecké předpisy L a nařízení (ES) 300/2008 také nesmí být opomenuty.

Druhá část práce se zabývá implementací poznatků a povinností do praxe – konkrétně tedy na Letiště v Mladé Boleslavi.

K výběru tohoto tématu vedla autora již od počátku skutečnost, že chce pracovat v business aviation a vidět výsledky práce v praxi. Proto také padla volba na téma odbavení obchodní letecké dopravy z letiště GA pro nově vznikající leteckou společnost. Tato bakalářská práce by měla sloužit jako ucelený návod řešení problematiky odbavování obchodní letecké dopravy z regionálních letišť s následnou aplikací postupů a znalostí na jakémkoliv letišti, nejen na LKMB.

1 Legislativní požadavky

Letectví se dlouhodobě řadí mezi nejbezpečnější způsoby přepravy. Aby byla tato skutečnost zachována, všechny úkony spojené s odbavením se musí řídit mnoha nařízeními a pravidly. Většina těchto nařízení je mezinárodního charakteru, jednotlivé státy pak nařízení přebírají a implementují do právního řádu státu (zákonů) a národních bezpečnostních programů ochrany civilního letectví před protiprávními činy.



Obrázek 1: Regulační rámec ochrany civilního letectví před protiprávními činy [1]

„V České republice a jejím právním řádu jsou normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy řešeny v části VIII. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Dne 1. února 2015 nabyl účinnosti zákon č. 127/2014 Sb., kterým se zákon o civilním letectví mění a kterým se převádí správní agenda ochrany civilního letectví před protiprávními činy z působnosti Ministerstva dopravy do působnosti Úřadu pro civilní letectví. Prováděcím právním předpisem přímo dotýkajícím se části VIII. zákona o civilním letectví je Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně a doplnění vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“ [2]



1.1 Legislativa EU

Vstupem do Evropské unie se Česká republika dobrovolně vzdala části své suverenity z právního hlediska. Členové Evropské unie se podvolují společné nadnárodní moci, která vydává směrnice, nařízení, rozhodnutí, doporučení a stanoviska.

Směrnice

Směrnicí nazýváme normativní legislativní akt, jež zavazuje stát k vhodné implementaci směrnice do právního řádu daného státu – zpravidla vychází v platnost nový zákon státu. Je ovšem čistě v moci státu, jak cílů směrnice dosáhnou a jakým způsobem formulují vnitrostátní zákony na směrnici založené. V případě neaplikování směrnice jsou na stát uvaleny sankce, které přetrvávají do doby, než stát směrnici provede. [3]

Nařízení

Nařízením, na rozdíl od směrnice, nazýváme přímo aplikovatelný akt, jež je právně závazný – automaticky zavazuje všechny členy EU v celém rozsahu. Nařízení nejsou přenášena do právního řádu členského státu. [3]

Rozhodnutí

Rozhodnutí jsou přímo použitelná a závazná pro všechny, kterým je určeno. Nemusí jít pouze o členské státy, ale například i o subjekty v obchodním řetězci. [3]

Doporučení a stanovisko

Doporučení a stanoviska nejsou závazná. Doporučením pouze orgány EU vyjadřují svůj názor a navrhnou kroky, které by bylo vhodné aplikovat. Stanovisek taktéž využívají složky EU k vyjádření názorů k určitým otázkám bez toho, aby zakládaly zákonnou povinnost. [3]

1.1.1 Nařízení (ES) 300/2008

„Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 pojednává o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002.“ [4]



Společná pravidla pro ochranu civilního letectví stanovená tímto nařízením mají za účel zaručit ochranu zboží a osob před protiprávními činy při vzdušném cestování v rámci Evropské unie. Toto nařízení také poskytuje základy pro výklad Annexu 17 (annex = příloha k Chicagské úmluvě) o ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Původní nařízení (ES) č. 2320/2002 vzniklo jako reakce na teroristický útok v New Yorku, který byl spáchán 11. září 2001.

1.1.2 Nařízení (EU) 1254/2009

„Nařízením Komise (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009 se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření.“ [5]

Toto nařízení umožňuje určitým typům letišť odchýlit se od společných norem pro ochranu civilního letectví. Evropská unie tím vychází vstříc malým letišťům regionálního významu, která nemají finanční nebo personální prostředky pro provádění kontrol obdobného charakteru jako velká mezinárodní letiště. Tyto postupy ovšem musí být předem definovány v bezpečnostním programu letiště a schváleny příslušným orgánem státu.

1.1.3 Prováděcí nařízení (EU) 2015/1998

„Prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015 se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti.“ [6]

Prováděcím nařízením se stanovují přesná pravidla a postupy užívané pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Toto prováděcí nařízení bylo vypracováno s ohledem na nařízení (ES) 300/2008 a v podstatě upřesňuje a definuje jednotlivé kroky v něm popsané. [4][6]

1.1.4 Nařízení (EU) 2016/399

„Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399 ze dne 9. března 2016 se stanoví kodex Unie o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex).“ [7]

Nařízení z roku 2016 upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 562/2006 a stanovuje pravidla přeshraničního pohybu osob v Schengenském prostoru. Zajišťuje, že při



překračování vnitřních hranic Schengenského prostoru není třeba provádět hraniční kontroly a stanovuje společná opatření pro ochranu vnějších hranic Schengenského prostoru. [7]

1.1.5 Prováděcí nařízení (EU) 2021/255

„Prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/255 ze dne 18. února 2021 se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti.“ [8].

Prováděcí nařízení vkládá nové body a upravuje výše uvedené nařízení z roku 2015. Velkou mírou se na tvorbě tohoto nařízení podílela pandemie COVID-19, která velmi omezila možnosti dopravců ve třetích zemích provádět leteckou dopravu na území Unie. Pandemie ztížila možnosti provádění kontrol na místě dle bodu 6.8. přílohy nařízení Komise (EU) 2021/255 a je tedy v zájmu Unie stanovit alternativní metodu pro ověřování hospodářských subjektů figurujících v dodavatelském řetězci. [6][8]

1.1.6 Letecký předpis L14 – Letiště

„Předpis L 14 stanoví minimální provozní parametry letiště odpovídající vlastnostem letadel v současné době provozovaných, nebo vlastnostem letadel plánovaných k uvedení do provozu. V souladu s tím nejsou vzata v úvahu žádná dodatečná opatření, která mohou být považována za vhodná pro letadla s většími nároky. Tyto záležitosti jsou ponechány k posouzení a uvážení pro každé jednotlivé letiště, a pokud je to nutné, příslušným orgánům. Ustanovení týkající se odbavení letadel s většími nároky na stávajících letištích, jsou uvedeny v dokumentu PANS AERODROMES (Doc 9981). Informace o některých možných vlivech budoucích letadel na tato ustanovení jsou uvedena v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual, Part 2.“ [9]

1.1.7 Letecký předpis L17 – Bezpečnost

Letecký předpis L17 stanovuje základní požadavky z pohledu ochrany mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy. Nepopisuje tedy bezpečnost letectví z pohledu „safety,“ ale z pohledu „security.“ Stanovuje základní normy, které musí jednotlivé subjekty v civilním letectví dodržovat a uplatňovat.



1.2 Bezpečnost letiště

1.2.1 Vyčlenění prostorů letiště

Legislativa stanovuje, že prostory letiště se dělí na 4 základní části – veřejný a neveřejný prostor, SRA a kritické části SRA. Každý z těchto prostorů musí být dle nařízení Evropského parlamentu a Rady 300/2008 na letišti jednoznačně vymezen. [4][6]

První z nich, veřejný prostor letiště, vyhrazuje provozovatel letiště a je přístupný veřejnosti. Tímto prostorem nazýváme prostory přístupné široké veřejnosti před pasovou a bezpečnostní kontrolou – odpočinkové prostory nebo kavárny a restaurace. [6]

Neveřejným prostorem nazýváme prostor, který není přístupný veřejnosti, jež nemá platnou palubní vstupenku. Přístup do něj mají zaměstnanci nebo cestující a vstup je podmíněn prokázáním se oprávněním ke vstupu do tohoto prostoru. Tento prostor se zpravidla nachází mezi stanovištěm celní/pasové a bezpečnostní kontroly. Sestává z odbavovací a pohybové plochy, včetně staveb, k nimž je kontrolován přístup. [4][6]

Vyhrazený bezpečnostní prostor letiště neboli SRA je část neveřejného prostoru, pro níž bývají aplikována dodatečná bezpečnostní opatření. V praxi jsou to části letiště, které se nachází za stanovištěm bezpečnostní kontroly. Tento prostor by tedy měl být zbaven všech zakázaných předmětů, má za cíl chránit civilní letectví před protiprávními činy. Letiště umožňuje do tohoto prostoru vstup pouze pracovníkům daného letiště s příslušným oprávněním a také odletovým cestujícím s platnou palubní vstupenkou. Tento prostor zahrnuje letištní plochu (stojánky, pojezdové dráhy, vzletové a přistávací dráhy) a také některé vnitřní části terminálů (zóny pro odletové cestující za místem provádění bezpečnostní kontroly). [6]

Kritickou částí vyhrazených bezpečnostních prostor rozumíme část SRA, která se nachází mezi stanovištěm bezpečnostní kontroly a letadlem, mají do ní přístup odletoví cestující. *„Kritické části se vymezí na letištích, na nichž je více než 40 osob držitelem letištního identifikačního průkazu, který umožňuje přístup do vyhrazených bezpečnostních prostor.“* [6]

Podle prováděcího nařízení (EU) 2015/1998 musí být hranice mezi veřejným prostorem letiště, neveřejným prostorem letiště, vyhrazenými bezpečnostními prostory letiště, jejich kritickými částmi a popřípadě vymezenými prostory na každém letišti jednoznačně identifikovatelné, aby bylo možno v každé z těchto oblastí přijmout odpovídající bezpečnostní opatření. *„Hranici mezi*



veřejným prostorem letiště a neveřejným prostorem letiště tvoří fyzická překážka, která je jasně viditelná pro širokou veřejnost a která zabraňuje vstupu neoprávněných osob.“ [6]

Projektanti letiště při navrhování zohledňují požadavky na provádění bezpečnostních opatření dle prováděcích předpisů. Na letištích musí být vymezeny prostory uvedené v předchozí kapitole, tedy veřejný prostor, neveřejný prostor, SRA a kritická část SRA. Všechny osoby vstupující do vyhrazených bezpečnostních prostorů se podrobují detekční kontrole s cílem zamezit pronesení zakázaných předmětů. Toto pravidlo se vztahuje na cestující včetně jejich zavazadel i na osoby jiné než cestující. [4][6]

1.2.2 Kontrola vstupu

Vstup do výše uvedených prostor je nepřetržitě hlídán a kontrolován s cílem zabránit vstupu neoprávněných osob. Vstup je povolen pouze osobám s příslušným oprávněním, které splňují příslušné bezpečnostní podmínky. V návaznosti na nařízení (ES) 300/2008 a na prováděcí nařízení Komise (EU) 1998/2015 na letištích probíhá kontrola vstupu a vjezdu do neveřejných prostor letiště s cílem zamezit vstupu neoprávněných osob do tohoto prostoru. V případě neveřejného prostoru se osoba prokazuje platným oprávněním, vozidlům náleží vjezdové povolení. Povolení vstupu může být písemné, na základě absolvování příslušného školení, ústní, nebo má letiště zaveden systém ID karet. V případě vyhrazených bezpečnostních prostor (SRA) je vstup povolen pouze zaměstnancům letiště s platnými identifikačními průkazy letiště, členům posádky s platnými identifikačními průkazy členů posádky (CREW), osobám na základě platného identifikačního průkazu příslušného vnitrostátního orgánu nebo platného identifikačního průkazu orgánu kontrolujícího dodržování předpisů, který je uznán vnitrostátním příslušným orgánem. Mimo pracovníky letiště a zaměstnance aerolinií se vstup povolí také cestujícím s platnou palubní vstupenkou. Všechny osoby, jimž jsou identifikační průkazy letiště vydávány, musí úspěšně absolvovat ověření spolehlivosti, které vydává příslušný úřad. [4][6]

Nařízení (ES) 300/2008 popisuje kontrolu vstupu následovně:

„Vstup do neveřejného prostoru letiště se omezí s cílem zabránit vstupu neoprávněných osob a vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu do tohoto prostoru. Vstup do vyhrazených bezpečnostních prostorů se kontroluje s cílem zajistit, aby do těchto prostorů nevstoupily žádné neoprávněné osoby a nevjela žádná vozidla bez povolení k vjezdu. Osobám a vozidlům může být udělen přístup do neveřejného prostoru letiště a do vyhrazených bezpečnostních



prostorů pouze tehdy, pokud splňují požadované bezpečnostní podmínky. Osoby, včetně členů posádky letadla, musí před vydáním identifikačního průkazu člena posádky letadla nebo letištního identifikačního průkazu opravňujících k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů úspěšně absolvovat ověření spolehlivosti.“ [4]

1.3 Bezpečnostní programy

Každý členský stát EU povinně vypracuje dle nařízení (ES) 300/2008 národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Tento program má za účel vymezit odpovědnosti za provádění společných základních norem pro ochranu civilního letectví dle tohoto nařízení a popisuje opatření, která jsou od jednotlivých subjektů v oblasti působnosti civilního letectví vyžadována. Tento program příslušný orgán zpřístupní na vyžádání subjektům, které se podílejí na civilním letectví. [4][10]

„Každý členský stát rovněž vypracuje a zachovává národní program řízení kvality, který umožňuje členským státům řídit kvalitu v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy s cílem sledování dodržování nařízení (ES) 300/2008 a národního bezpečnostního programu.“ [4]

1.3.1 Bezpečnostní program leteckého dopravce

Každý letecký dopravce vypracuje a uchovává bezpečnostní program, ve kterém jsou popsány metody a postupy, jimiž se subjekt řídí při vykonávání činnosti leteckého dopravce, a který splňuje požadavky uvedené v národním bezpečnostním programu. Bezpečnostní program leteckého dopravce také popisuje způsoby vnitřního řízení kvality, jimiž dopravce zajišťuje dodržování metod a postupů uvedených v tomto dokumentu. [4][10]

Bezpečnostní program dopravce podléhá schválení příslušným orgánem členského státu. Pokud je bezpečnostní program daného dopravce schválen jedním z členských států, který vydává provozní licenci, pak je uznáván také všemi ostatními členskými státy jako dopravce splňující požadavky pro ochranu civilního letectví. [10]

Uplatňuje se také bezpečnostní program poskytovatele služeb při odbavovacím prostoru na letišti, kterým se řídí složky odbavení letecké dopravy. [4][10]



1.3.2 Bezpečnostní program letiště

Každý provozovatel letiště má za povinnost dle nařízení (ES) 300/2008 vypracovat bezpečnostní program letiště, v němž, obdobně jako letecký dopravce, popisuje metody a postupy, kterými se subjekt musí řídit pro dodržování uvedeného nařízení a národního bezpečnostního programu členského státu. Bezpečnostní program letiště také obsahuje ustanovení o vnitřním řízení kvality, které ukládá za cíl dodržování metod a postupů uvedených v tomto dokumentu. Provozovatel letiště následně předkládá bezpečnostní program ke schválení příslušnému orgánu členského státu. [4][10]

1.4 Detekční kontrola

Detekční kontrolou se rozumí bezpečnostní kontrola osob, pošty a nákladu, které jsou pronášeny do neveřejných prostor letiště a na palubu letadla, za účelem odhalení nebezpečných a zakázaných předmětů, které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví. [6]

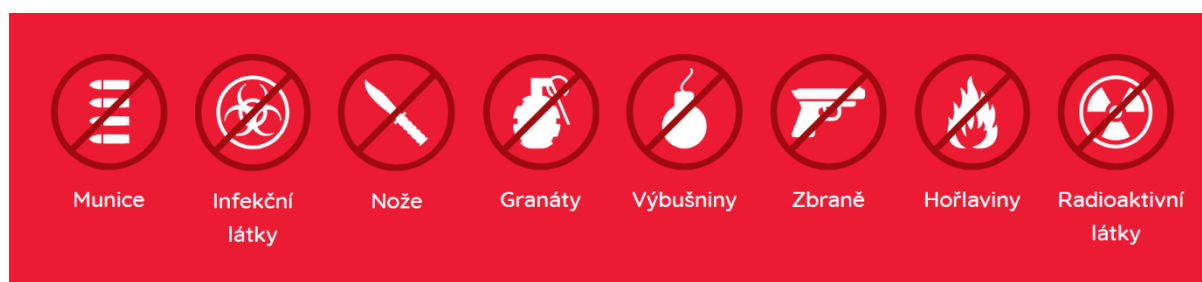
Detekční kontrola cestujících se provádí těmito metodami [6]:

- ruční prohlídkou,
- pomocí průchozího detektoru kovů (WTMD),
- pomocí psů cvičených k zjišťování výbušnin,
- zařízením pro stopovou detekci výbušnin (ETD),
- bezpečnostními skenery, které nepoužívají ionizující záření,
- zařízením pro stopovou detekci výbušnin (ETD) v kombinaci s ručním detektorem kovů (HHMD).

Detekční kontrola nákladu může být provedena těmito způsoby [6]:

- ruční prohlídkou,
- rentgenem,
- systémem detekce výbušnin (EDS),
- pomocí psů cvičených k zjišťování výbušnin,
- zařízením pro stopovou detekci výbušnin (ETD),
- vizuální kontrolou,
- zařízením pro detekci kovů (MDE).

V případě nákladu je nutné volit detekční kontrolu takového charakteru, aby byla maximalizována šance eliminace všech zakázaných předmětů ukrytých v zásilce způsobem jevícím se jako nejvhodnější s ohledem na charakter zásilky. V případě, kdy si pověřený pracovník nemůže být dostatečně jistý, že byla zásilka zbavena všech nebezpečných či zakázaných předmětů, musí být náklad podroben detekční prohlídce jiné povahy. Pokud není ani po druhé kontrole prohlídka vyhodnocena jako uspokojivá, musí být zásilka bezpodmínečně odmítnuta z letecké přepravy. [3] Výčet zakázaných předmětů je uveden v obrázku 2.



Obrázek 2: Seznam zakázaných předmětů [11]

1.4.1 Cestující a kabinová zavazadla

Dle nařízení (EU) 2015/1998 podléhá každý cestující nutnosti podrobení se bezpečnostní kontrole. Před kontrolou mají cestující povinnost svléknout svrchní oděvy, které budou následně podrobeny obdobné kontrole jako příruční zavazadla. Možností, jakým způsobem kontroly provádět, je nespočet. Do výčtu spadají techniky od té nejjednodušší, kterou je ruční prohlídka, až po sofistikovanější možnosti, jako například kontrola pomocí zařízení pro detekci výbušnin v obuvi. [6]

Každý cestující zahajující let, včetně tranzitních, se podrobují detekční kontrole, aby se zabránilo pronesení nebezpečných a zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště a na palubu letadla. [4]

Transferovní a tranzitní cestující a jejich zavazadla mohou být osvobozeni od detekční kontroly v případě, že přilétají z členského státu Evropské unie. V případě, že Komise nebo členský stát nepovažuje kontroly prováděné ve státě, ze kterého cestující přilétá, za dostatečné, bude cestující podroben detekční kontrole stejně jako cestující přilétající ze třetí země. Druhým případem osvobození cestujících od bezpečnostní kontroly jsou případy, kdy pasažéři



zůstávají na palubě letadla nebo nepřicházejí do styku s jinými odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole, kteří ovšem nenastupují do stejného letadla. [4]

„Cestující a jejich kabinová zavazadla musí být od okamžiku, kdy jsou podrobeni detekční kontrole, do odletu letadla, v němž budou přepraveni, chráněni před neoprávněnými činy. Odletoví cestující podrobení detekční kontrole nesmějí přijít do styku s příletovými cestujícími, s výjimkou případů, kdy cestující přilétají z členského státu, pokud Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tyto příletové cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo cestující přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou regulativním postupem podle čl. 19 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám.“ [4]

1.4.2 Zapsaná zavazadla

Zapsanými zavazadly rozumíme zavazadla, která jsou nakládána do nákladového prostoru letadla. Všechna zavazadla jsou označována tzv. labely, které zaručují spojení zavazadla s konkrétním cestujícím.

„Všechna zapsaná zavazadla se před naložením do letadla podrobují detekční kontrole s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla. Transferová zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo příslušný členský stát poskytl informace o tom, že tato zapsaná zavazadla nelze považovat za podrobená detekční kontrole podle společných základních norem, nebo přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou regulativním postupem podle čl. 19 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám. Tranzitní zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud zůstávají na palubě letadla.“ [4]

Všechna zapsaná zavazadla musí být od momentu provedení příslušné detekční kontroly až do chvíle naložení do podpalubí letadla chráněna před neoprávněnými činy. Pracovníci letiště a aerolinie s nimi musí s tímto vědomím zacházet, přepravovat je a případně uschovávat. Pokud si letecký dopravce nemůže být jistý, že s nimi bylo nakládáno stylem, který by zavazadla chránil před neoprávněnými činy, musí vyžadovat provedení nové detekční kontroly. [4]



Spojení zavazadla s cestujícím

„Každé jednotlivé zapsané zavazadlo je identifikováno buď jako doprovázené, nebo nedoprovázené. 2. Nedoprovázené zapsané zavazadlo se přepraví, pouze pokud bylo buď odděleno od cestujícího z příčin, které cestující nemohl ovlivnit, nebo podrobena náležitým bezpečnostním kontrolám.“ [4]

1.4.3 Náklad a pošta

Náklad a pošta podléhají v procesu odbavení, podobně jako cestující, nutnosti provedení bezpečnostní kontroly. Bezpečnostní kontroly carga ovšem bývají v mnoha případech mnohem hůře proveditelné, vzhledem k potřebě větších rentgenů pro provedení bezpečnostní kontroly nadrozměrných zásilek. U některých zásilek například bezpečnostní kontrola rentgenem vůbec nepřipadá v úvahu, a tak se musí přistoupit na bezpečnostní kontrolu jiného charakteru, která celý proces činí poněkud časově náročnějším. V některých případech, kdy si bezpečnostní pracovník ani po alternativní bezpečnostní kontrole není dostatečně jistý, že je zásilka zbavena všech zakázaných předmětů, musí být zásilka odmítnuta z letecké přepravy. [4]

„Veškerý náklad a pošta se před naložením do letadla podrobují bezpečnostním kontrolám. Letecký dopravce přijme náklad nebo poštu k přepravě v letadle, pouze pokud tyto kontroly provedl sám nebo provedení těchto kontrol potvrdil a doložil schválený agent, známý odesílatel nebo stálý odesílatel. Transferový náklad a transferová pošta mohou být podrobena alternativním bezpečnostním kontrolám, které podrobně stanoví prováděcí předpis. Tranzitní náklad a tranzitní pošta mohou být od bezpečnostních kontrol osvobozeny, pokud zůstávají na palubě letadla.“ [4]

„Náklad a pošta, které mají být letadlem přepraveny, musí být od okamžiku, kdy jsou provedeny bezpečnostní kontroly, do odletu letadla, v němž mají být přepraveny, chráněny před neoprávněnými činy. Náklad a pošta, které nejsou po provedení bezpečnostních kontrol dostatečně chráněny před neoprávněnými činy, se podrobují detekční kontrole.“ [4]



1.5 Subjekt provádějící bezpečnostní kontroly zásilky

Bezpečnostní opatření, konkrétně detekční kontrola zásilky, musí být podle nařízení (EU) 2015/1998 provedena schváleným agentem, známým odesílatelem, stálým odesílatelem, leteckým dopravcem nebo provozovatelem letiště. [6]

Výjimku pak tvoří zásilky, které jsou od detekční kontroly osvobozeny. Po provedení detekční kontroly musí být zajištěno, že zásilka byla chráněna před neoprávněnými činy až do okamžiku naložení do letadla a je vyloučen jakýkoli zásah do zásilky či manipulace se zásilkou neoprávněnou osobou. [6]

1.5.1 Schválený agent

Schválení agenti jsou subjekty, které provádí bezpečnostní kontroly a jež schvaluje příslušný orgán. Tímto statutem může disponovat například odesílatel zásilky nebo letecký dopravce. Jejich schválení se vztahuje na konkrétní místo. Schválení agenti provádějí detekční kontroly sami nebo je mohou subdodavatelsky zadat jinému schválenému agentovi, případně jinému subjektu za předpokladu, že je subjekt patřičně osvědčen nebo schválen příslušným agentem nebo jsou-li prohlídky prováděny ve vlastních prostorách schváleného agenta, případně na letišti. Schválený agent pro každé místo určí nejméně jednu osobu, která úspěšně absolvovala ověření spolehlivosti a která bude odpovídat za provádění bezpečnostního programu. [6]

Schvalování schválených agentů je proces sestávající z několika celků. Nejprve musí žadatel splnit oznamovací povinnost, čímž se rozumí vyplnění předepsaného oznámení a následné doručení na oddělení bezpečnosti zasilatelského řetězce na ÚCL. V tomto oznámení nesmí chybět název společnosti, IČ, adresa sídla a místo výkonu činnosti a dále pak identifikační údaje bezpečnostního manažera. Na základě této žádosti by měl Úřad vydat rozhodnutí, na jehož základě žadatel určí dle platné legislativy osoby, které budou participovat na ochraně letectví před protiprávními činy. Tyto osoby si vyžádají od Úřadu ověření spolehlivosti, které bývá zpravidla vydáváno do 30 kalendářních dnů. [6][12]

Dále je žadatel povinen předložit vypracovaný bezpečnostní program, ve kterém jsou přesně definovány postupy, které bude schválený agent dodržovat při provádění detekční kontroly a jak bude případně subjekt sledovat dodržování těchto postupů u ostatních pracovníků. Spolu s bezpečnostním programem se předkládá prohlášení o závazcích schváleného agenta, které



stvrdí podpisem osoba odpovědná za bezpečnost ve společnosti nebo právní zástupce žadatele. [6][12]

Kontrolu bezpečnostního programu a ověření, že žadatel splňuje požadavky nařízení, provádí příslušný orgán. V případě, že daný orgán shledává informace uspokojivými, zaručí a zajistí zadání údajů o agentovi do databáze tomu určené do následujícího pracovního dne. V této souvislosti obdrží žadatel jedinečný alfanumerický kód ke každému schválenému místu. V situaci, kdy dojde k zamítnutí žádosti o schválení agenta, musí žadatel neprodleně obdržet vyrozumění o důvodech odmítnutí. Schváleným agentem můžeme subjekt považovat okamžikem zanesení jeho údajů do „Databáze Unie pro ochranu dodavatelského řetězce.“ [6][12]

Bezpečnostní kontroly prováděné schváleným agentem:

Po přijetí zásilky od dodavatele je schválený agent povinen ověřit si, zda je dodavatel schváleným agentem, známým odesílatelem nebo stálým odesílatelem. Pokud dodávající subjekt disponuje alespoň jedním z těchto statutů, schválený agent zjistí, zda byly provedeny požadované bezpečnostní kontroly. [6]

V případě, že tomu tak není, provede bezpečnostní kontroly sám. V případě, že nedochází k okamžité nakládce nákladu do letadla, zajistí na vlastní riziko skladování zásilky až do momentu odbavení nákladu. V případě, kdy si je schválený agent jistý, že se v zásilce nenachází žádné zakázané předměty, vydává potřebnou dokumentaci k zásilce. [6]

Dokumentace zásilky obsahuje následující informace [6]:

- jedinečný alfanumerický identifikátor daného schváleného agenta,
- jedinečný identifikátor zásilky,
- popis obsahu zásilky,
- bezpečnostní status zásilky,
- důvod vydání bezpečnostního statusu,
- jméno osoby vydávající bezpečnostní status, datum a čas vydání,
- identifikátor přidělený příslušným orgánem a identifikátor schváleného agenta, jenž uznal bezpečnostní status udělený jiným schváleným agentem.



Bezpečnostní status zásilky může nabývat tří hodnot. V případě, že je zásilka bezpečná pro přepravu letadlem pro přepravu cestujících i letadly pro přepravu nákladu, je zásilka označena kódem „SPX.“ [6]

Pokud ovšem zásilka není bezpečná pro přepravu letadlem pro cestující a musí tak být přepravována pouze letadly určenými pro přepravu nákladu, schválený agent vydává bezpečnostní status „SCO.“ [6]

Posledním případem pak je situace, kdy je zásilka bezpečná pro obě kategorie letadel, ovšem v souladu s požadavky pro vysoké riziko. Status pro poslední typ nákladu je „SHR.“ [6]

Kodifikace	Metoda bezpečnostní kontroly
PHS	ruční prohlídka
XRY	rentgen
EDS	systémy detekce výbušnin
EDD	psi cvičení k detekci výbušnin
ETD	zařízení pro stopovou detekci výbušnin
VCK	vizuální kontrola
MDE	zařízení pro detekci kovů
AOM	jiná metoda

Tabulka 1: Metody detekční kontroly a jejich kodifikace [6]

1.5.2 Známý odesílatel

„Známý odesílatel je odesílatel, který odesílá zásilky na vlastní účet a jehož postupy splňují společná bezpečnostní pravidla a normy dostatečné k tomu, aby tento náklad nebo pošta mohly být přepravovány v jakémkoli letadle. Známé odesílatele schvaluje příslušný orgán a schválení se vztahuje na konkrétní místo.“ [13]

Schvalování známých odesílatelů probíhá obdobně jako schvalování schválených agentů, s rozdílem v prohlášení o závazcích, které je specifikováno pro známého odesílatele. [6]



Bezpečnostní kontroly prováděné známým odesílatelem

Známý odesílatel odpovídá za zajištění dostatečné úrovně bezpečnosti pro ochranu leteckého nákladu a pošty před neoprávněnými činy. Je nezbytné, aby byli všichni pracovníci přijati na pozici a patřičně vyškoleni dle nařízení; byli vyškoleni ve zvyšování povědomí v oblasti ochrany civilního letectví. Známý odesílatel zajistí, aby byl identifikovatelný letecký náklad chráněn před neoprávněnými činy v procesu výroby, balení, uskladňování i transportu. [6]

Povinnosti pro ověření známého odesílatele

Náklad musí být odeslán z vyhrazeného místa společnosti. Toto místo je zkontrolováno osobou provádějící ověření. Kontrola podléhá nejen místo odesílání zásilky, tudíž prostor, kde se zásilka stává identifikovatelným leteckým nákladem, ale také místo výroby, balení a ostatní prostory, v nichž dochází k manipulaci s nákladem. Pro získání ověření je nezbytné určit, kde zásilky nabývají statusu identifikovatelného leteckého nákladu, a prokázat, že byla zavedena dostatečná opatření pro ochranu nákladu před protiprávními činy a neoprávněnou manipulací. Subjekt poskytuje kontrolnímu orgánu údaje o své organizaci (název, číslo plátce DPH, číslo osvědčení AEO a datum posledního přezkumu tohoto místa celním orgánem, adresu místa, jež má být ověřeno, a hlavní adresu organizace). Společnost musí doložit ověření spolehlivosti svých zaměstnanců nebo ověření před nástupem do práce, souběžně bude prověřena osoba zodpovědná za nábor pracovníků. Společnost musí prokázat způsobilost pracovníků pro manipulaci s leteckým nákladem a fakt, že byli příslušně vyškoleni dle prováděcího nařízení. Nezbytné je také splňovat požadavek kontroly vstupu na pracoviště a fyzického zabezpečení objektu (oplocením nebo závorou). Výrobní proces musí podléhat dozoru, vstup do balírny je nutné opět kontrolovat. Obzvláště při balení nákladu je třeba klást důraz na kontrolu dodržování postupů zaměstnanců pro zajištění nepřítomnosti zakázaných předmětů v zabaleném nákladu. Pokud je po zabalení nutné skladování či transport zásilek na letiště, musí úkony provádět vyškolený personál. [6]

1.5.3 Stálý odesílatel

„Schválený agent je povinen udržovat databázi o všech schválených odesílatelích. V této databázi musí být uvedeny následující informace: [6]

- *údaje o společnosti, obchodní adresa společnosti,*
- *povaha a obor podnikání,*



- *kontaktní údaje osob pověřených ochranou před protiprávními činy,*
- *číslo plátce DPH,*
- *podepsané Prohlášení o závazcích – stálý odesílatel.“*

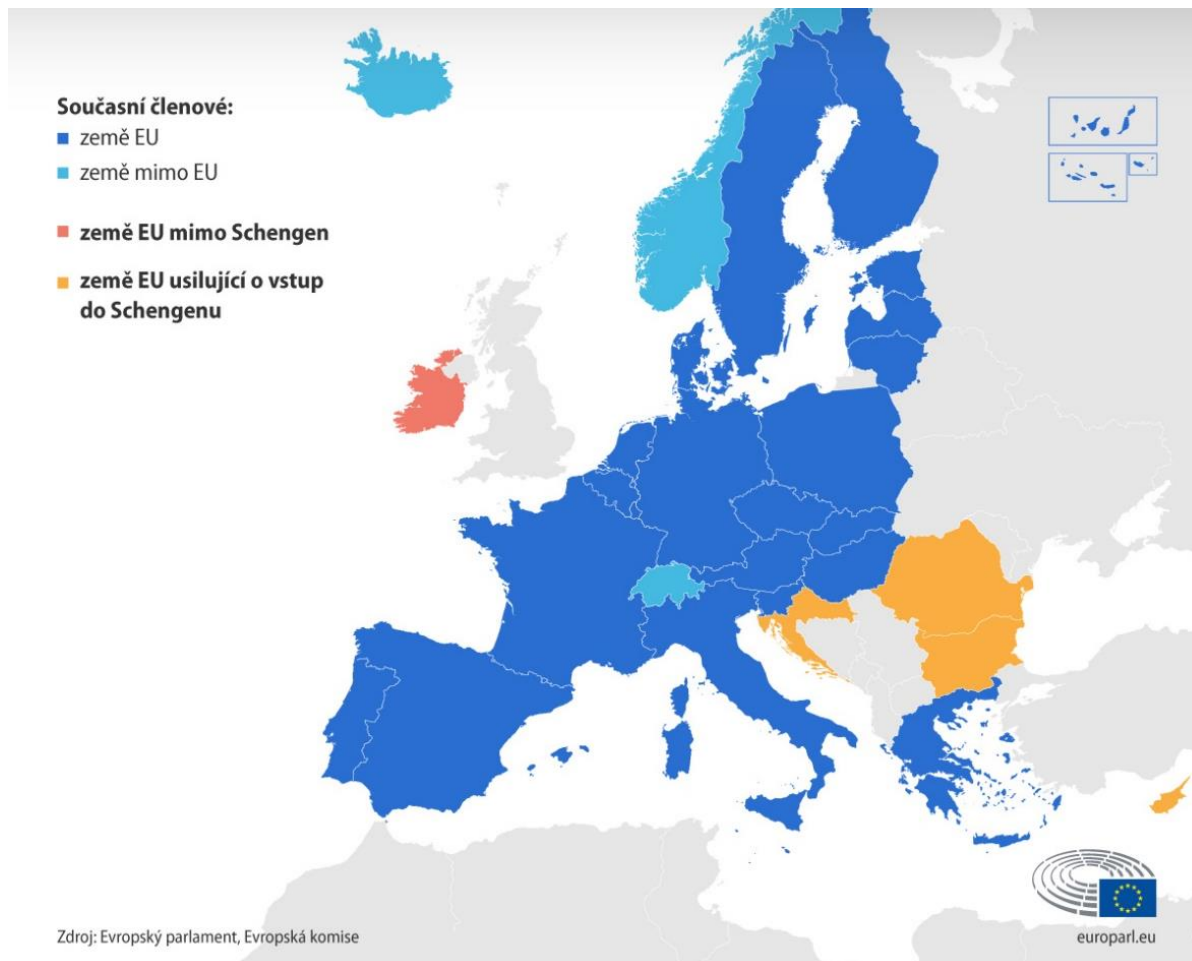
Pokud není po dobu dvou let vykonávána žádná činnost v souvislosti s leteckou přepravou nákladu nebo pošty na účet stálého odesílatele, platnost statusu stálého odesílatele skončí.
[6]

„Není-li příslušný orgán nebo schválený agent nadále přesvědčen, že stálý odesílatel dodržuje pokyny uvedené v doplňku 6-D Nařízení (EU) 2015/1998, schválený agent status stálého odesílatele neprodleně odejme. Status každého stálého odesílatele jmenovaného schváleným agentem skončí dne 30. června 2021. Pokud nebyly u zásilky z jakéhokoliv důvodu provedeny bezpečnostní kontroly stanovené v „Pokynech k letecké bezpečnosti pro stálé odesílatele“ nebo pokud zásilka nebyla odeslána stálým odesílatelem na jeho účet, stálý odesílatel tuto skutečnost jednoznačně sdělí schválenému agentovi.“ [6]

Status stálých odesílatelů ovšem 30.6.2021 skončil. Důvodem bylo doporučení ze strany AVSECP (Aviation Security Panel) z roku 2016, kde bylo ICAO organizaci doporučeno nevydávat status stálého odesílatele novým žadatelům a ukončit platnost stávajících osvědčení stálých odesílatelů nejpozději do pěti let. Z těchto důvodů se práce stálými odesílateli nebude dále zabývat. [14]

1.6 Schengenský prostor

Schengenským prostorem nazýváme území států, na němž mohou lidé překračovat hranice jednotlivých států bez nutnosti podrobení se hraniční kontrole. Toto území čítá celkem 26 smluvní států – 22 z nich patří mezi členy Evropské unie a 4 jsou pak neunijní země. Neunijními zeměmi patřícími do Schengenského prostoru jsou Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko. Tyto země se nachází v Schengenském prostoru díky spolupráci v organizaci ESVO (Evropská sdružení volného obchodu). Zde musím podotknout, že ne všichni členové EU jsou také členy Schengenského prostoru (mezi nezúčastněné země patří Chorvatsko, Kypr, Bulharsko a Rumunsko). Schengenský prostor velice usnadnil cestování mezi členskými státy a tato skutečnost měla obrovský odraz v letecké dopravě. V praxi to znamená, že pro pohyb osob v tomto prostoru byly zrušeny vnitřní hranice a hraniční kontrola pak probíhá až v případě překračování vnějších hranic Schengenského prostoru. [7][15]



Obrázek 3: Mapa Schengenského prostoru [15]

Schengenský prostor jako takový vznikl již před několika desítkami let, smlouva byla podepsána pěti státy roku 1984 kvůli dlouhým kolonám na hranicích mezi Německem a Francií. Hranice se ale plně otevřely až roku 1995, pravidlo ovšem platilo pouze pro pozemní dopravu. V letecké dopravě byl poprvé termín Schengenského prostoru ustanoven až nařízením (ES) 562/2006, které vstoupilo v platnost 15. března 2006. Nařízení zajišťovalo zrušení hraničních kontrol při překračování vnitřních hranic států Schengenského prostoru, což umožnilo létat za hranice států i z vnitrostátních letišť. Toto nařízení bylo již několikrát upraveno, posledním platným vydáním je momentálně nařízení (EU) 2016/399 z 9. března 2016. Dle nařízení mohou být tyto hranice na nejkratší možnou dobu nutnou pro zachování vnitřní bezpečnosti nebo pořádku opět obnoveny, čehož bylo využito jednotlivými státy právě v období pandemie COVID-19. [7][15]



Let	EU		Mimo EU	
	Schengenský prostor	Non-Schengen	Schengenský prostor	Non-Schengen
Pasové odbavení	NE	ANO	NE	ANO
Celní odbavení	NE	NE	ANO	ANO

Tabulka 2: Pasové a celní odbavení v závislosti na destinaci [16]

Z výše tabulky 1 můžeme vyčíst, že celní odbavení je třeba pouze při letu, jehož výchozí či finální destinace leží mimo vnější hranici EU. V rámci Evropského volného trhu je umožněn volný pohyb zboží pouze mezi členy Evropské celní unie. Schengenský prostor v tomto ohledu nehraje žádnou roli – příkladem může být Švýcarsko, které vstoupilo do Schengenského prostoru, což ovšem nijak neovlivnilo celní odbavení na hranicích. Při letu za vnější hranice EU tedy musí všechny zásilky náležitě proclít.

Poněkud jiná pravidla platí pro pasové odbavení, kde nejsou vnější hranice území pro volný pohyb osob dány vnějšími hranicemi EU, nýbrž vnější hranicí Schengenského prostoru. Z toho vyplývá, že je možno v určitých případech cestovat za hranice EU bez hraniční kontroly, ale zároveň může nastat situace, kdy pasažér letí do členské země EU, která ovšem není v Schengenském prostoru, tudíž musí být provedena pasová kontrola.

1.6.1 Odbavení letu do EU

Odbavení obchodní letecké dopravy do zemí Schengenského prostoru, které jsou zároveň členy EU, je poměrně jednoduchou záležitostí. Vzhledem k tomu, že dle legislativy není třeba hraniční ani celní kontroly, stačí posádce letadla i cestujícím pouze občanský průkaz, případně jiný doklad totožnosti s fotografií. V tomto případě by byly procedury omezeny pouze na bezpečnostní kontroly cestujících, zavazadel, nákladu a pošty. Tímto se řeší problém celního a pasového odbavení z vnitrostátního letiště bez složek potřebných k provedení těchto úkonů.

Problém by nastal až při přepravě cestujících do zemí mimo Schengenský prostor, kde je pro letiště bez stálé přítomnosti hraniční stráže nejprve třeba zažádat o hraniční kontrolu na stránkách: <https://rscpapli.policie.cz/Home/Input>. Ve formuláři se vyplňuje identifikace a typ letadla, místo odletu a příletu včetně dat a časů a dále informace o členech posádky – jméno, příjmení, pohlaví, datum narození a číslo pasu. Inspektorát cizinecké policie by na základě těchto informací měl zajistit hraniční kontrolu na požadovaném letišti, v tomto případě na



LKMB. Žádost je nutné vyplnit s dostatečným časovým předstihem před letem, nejpozději pak v době podávání letového plánu na Řízení letového provozu. Současně je dle nařízení (EU) 2016/399 třeba předat stejné informace i pohraniční strážci cílového státu nebo členského státu prvního bodu vstupu. [7][35]

Druhou možností je uskutečnění mezipřistání na jiném letišti, kde je hraniční stráž trvale přítomna – tedy například letiště v Praze. Tímto krokem by se ovšem značně navýšily náklady o přistávací poplatky a handlingové služby na letišti mezipřistání, zároveň by došlo k narušení komfortu cestování pro pasažéry a celá cesta by byla časově mnohem náročnější.

1.6.2 Odbavení letu mimo EU

Provedení letu s místem odletu nebo přiletu za hranicemi Evropské unie vyžaduje již v každém případě provedení celního odbavení. V případě, že stát, v němž se destinace nachází, není v Schengenském prostoru, je nutné provedení hraniční kontroly postupem popsáním v předchozí kapitole.

1.7 Alternativní bezpečnostní opatření

Dle nařízení (EU) 1254/2009 je v určitých případech možnost odchýlit se od společných evropských norem pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Z tohoto předpisu vyplývá, že pro malá letiště typu LKMB se naskýtá možnost uplatnění alternativních bezpečnostních opatření. Tyto bezpečnostní opatření musí být samozřejmě nejprve schváleny příslušným orgánem, v případě České republiky tedy ÚCL, až poté je možno je implementovat na konkrétní letišti. Alternativní bezpečnostní opatření by v žádném případě neměla snižovat bezpečnost letecké dopravy, měla by poskytovat dostatečnou úroveň ochrany na základě místního posouzení rizika. Možnost uplatnění alternativních opatření připadá v úvahu pro letiště, kde je provoz omezen na alespoň jednu z těchto kategorií: [5]



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

Tabulka 3: Kategorie provozu, pro něž mohou být uplatněna alternativní bezpečnostní opatření [5]

Alternativní bezpečnostní kontroly ovšem nejsou stanoveny žádným legislativním dokumentem. Tyto bezpečnostní kontroly musí být popsány v bezpečnostním programu leteckého dopravce nebo bezpečnostním programu letiště a musí poskytovat dostatečnou ochranu civilního letectví před protiprávními činy. V úvahu musíme brát charakter letiště, provoz na letišti, přístupové cesty, blízkost osídlené oblasti atd. Tato opatření jsou posuzována individuálně pro každé letiště ÚCL.

Není ojedinělé, že alternativní bezpečnostní opatření schválená pro určité letiště, již neposkytují dostatečnou ochranu pro letiště jiné. Musíme tedy brát v úvahu, že ÚCL může při schvalování alternativních bezpečnostních opatření požadovat doplnění dodatečných opatření oproti postupům popsaným ve schvalovaném bezpečnostním programu.



2 Procesní a technické požadavky

Technickými požadavky v souvislosti s odbavováním rozumíme vybavení nezbytné pro provedení tohoto úkonu. Mezi procesní požadavky pak řadíme postupy uplatňované při odbavování letadel, které napomáhají ochraně civilního letectví před protiprávními činy a souběžně zajišťují splnění evropského legislativního rámce.

Proces provádění bezpečnostní kontroly je popsán v prováděcím rozhodnutí Komise C(2015) 8005. Metody bezpečnostní kontroly by měly být popsány v bezpečnostním programu subjektu, který se o detekční kontroly stará.

Mezi technické požadavky řadíme ku příkladu schody pro odbavení cestujících, GPU, pokud to situace vyžaduje nebo špalky, které zajišťují, že nedojde k samovolnému pohybu letadla po letištní ploše.

2.1 Odbavení letadla

Odbavení letadla sestává z několika po sobě jdoucích činností. Začíná již před příjezdem letadla na stojánku, kdy je třeba plochu zbavit všech cizích předmětů, které by mohly poškodit pneumatiky nebo motory v případě nasátí.

Po příjezdu letadla na stojánku handlingový agent zajistí letadlo špalky, které zabrání jeho samovolnému pohybu po letištní ploše, rozmístí kužely a v případě potřeby připojí zdroj elektrické energie. Po vypnutí motorů je možné otevřít dveře od nákladového prostoru a započít odbavování nákladu. Současně dochází také k odbavení cestujících. Je velmi důležité zajistit, že nedojde k promíchání příletových a odletových cestujících – terminály velkých letišť jsou na tuto skutečnost velmi dobře připraveny a uzpůsobeny, ovšem problém může nastat při odbavování většího množství cestujících na malých letištích, z nichž jsou provozovány charterové či privátní lety.

Nezbytným krokem před naložkou samotnou je kontrola nákladového prostoru letadla. V případě nalezení FOD (Foreign Objects Debris), musí pracovník odbavení tyto objekty odstranit. Následuje naložení identifikovatelného leteckého nákladu, který prošel bezpečnostní kontrolou. Pověřený pracovník zodpovídá za správné naložení letadla a za zajištění proti posunutí při letu – užívá se vázací lano, patky na podlaze nákladového prostoru či sítě



instalované přímo v letadlech. Cargo se nakládá zpravidla před nástupem cestujících nebo souběžně s boardingem.

Po naložení nákladu a nastoupení všech cestujících na palubu se dochází k zavření dveří nákladového prostoru a předává se nezbytná dokumentace posádce letadla, po čemž dochází k zavření dveří a případnému odstranění schodů k letadlu. K dokončení odbavení je třeba už jen odpojit GPU (ground power unit) od letadla, odstranit špalky a letadlo je vytlačeno ze stojánky nebo vyjíždí pomocí vlastních motorů. Tímto je celý proces odbavení ukončen. Důraz se klade na maximální časovou efektivitu, aby letadlo strávilo na zemi co nejméně času, ale zároveň na zachování bezpečnosti při odbavování a na eliminaci srážky MMP (mobilní mechanizační prostředek) s letadlem.

2.2 Bezpečnostní školení a ověření spolehlivosti

Mezi nezbytná školení patří školení A2 – Odborná příprava k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti (dle bodu 11.2.6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998), které musí podstoupit všechny osoby vyžadující přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště. Druhou potřebnou kvalifikací z důvodu nemožnosti provádění bezpečnostních kontrol rentgenem, je B11 – Zvláštní odborná příprava osob provádějících detekční kontroly osob, kabinových zavazadel, vnášených předmětů a zapsaných zavazadel bez využití RTG (dle bodu 11.2.3.1 nařízení 2015/1998) a C11 – Odborná příprava osob provádějících detekční kontroly nákladu a pošty bez využití RTG (dle bodu 11.2.3.2 nařízení 2015/1998).

Ověření spolehlivosti vydává na vyžádání ÚCL. Každý pracovník, který má přístup do vymezených prostor letiště, musí mít platné ověření spolehlivosti. Vydání tohoto dokumentu trvá 40–50 dnů, ovšem ve složitých případech může být lhůta prodloužena o dalších 30 dnů a pro vydání ověření je nutné splňovat podmínky bezúhonnosti a důvěryhodnosti. [17]

„Za bezúhonnou se pro účely ověření spolehlivosti považuje fyzická osoba, která nebyla pravomocně odsouzena pro úmyslný trestný čin ani nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný z nedbalosti v souvislosti s výkonem činnosti leteckého personálu, provozováním letiště, poskytováním leteckých služeb nebo provozováním leteckých činností, pokud se na ni nehledí, jako by nebyla odsouzena. Za důvěryhodnou se pro účely ověření spolehlivosti považuje fyzická osoba, u které nelze v souvislosti s jejím vstupem bez doprovodu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru spatřovat specifické riziko. Specifickým rizikem je důvodné podezření, že dosavadní chování fyzické osoby, její pracovní nebo společenské styky

významně nasvědčují tomu, že by mohla vystavit civilní letectví nebezpečí protiprávního činu.“
[17]

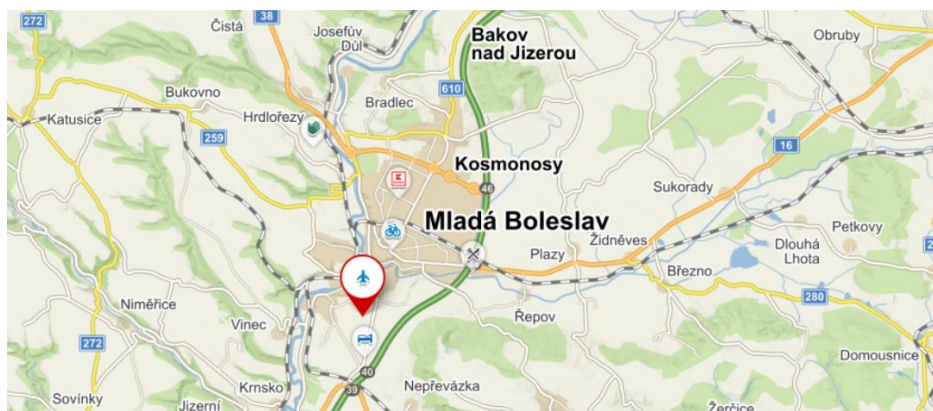
3 Implementace na LKMB

Aplikování odbavovacího procesu na LKMB je stěžejní část této práce. V předchozích kapitolách byly uvedeny legislativní, procesní a technické požadavky pro zdárnou implementaci odbavovacího procesu na jakékoli letišti. V této kapitole je podrobně rozebráno, jakým způsobem zjištění aplikovat do praxe.

3.1 Letiště Mladá Boleslav

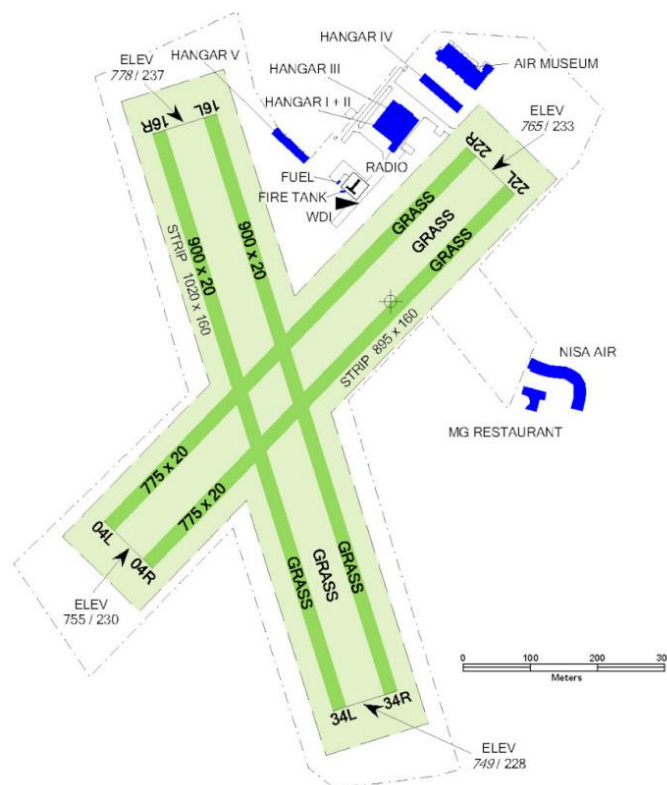
Mladá Boleslav se nachází ve Středočeském kraji, asi 50 kilometrů severovýchodně od hlavního města Prahy. Dopravní dostupnost je velmi dobrá, nachází se v blízkosti hlavního tahu D10 z Prahy a nezanedbatelným pozitivem je také blízkost vlakové stanice. Občanská vybavenost je na poměry vnitrostátního letiště nadstandardní, město nabízí rozličné možnosti občerstvení a ubytování posádky i pracovníků technického odbavení.

Letiště samotné můžeme najít na jihozápadním okraji Mladé Boleslavi a primárně slouží pro potřeby aeroklubu. Tento fakt napovídá skutečnosti, že na letišti se nachází pouze dvě travnaté dráhy – první z nich délky 900metrů, druhá 775metrů. Na druhou stranu, dvě nesouběžné dráhy zajišťují možnost leteckého provozu ve velmi rozličných povětrnostních podmínkách. V kombinaci s pískovým podložím drah je velmi nepravděpodobná neprovozuschopnost letiště pro malé motorové i nemotorové létání. Tato realita je ovšem velmi omezující pro provoz letadel s vyšší maximální vzletovou hmotností. Dle Letecké informační příručky je maximální únosnost obou zmiňovaných drah pouze 5700 kg. [18][19]



Obrázek 4: Poloha letiště Mladá Boleslav [20]

Společnost JetForTrip s. r. o., která má na tomto letišti zázemí z těchto důvodů bude pro obchodní leteckou dopravu používat dříve avizované letouny s MTOW menší než 5700 kg pro splnění technických specifikací letiště. Zvýšení únosnosti drah by bylo velmi nákladné a neprofitabilní, jak pro společnost JetForTrip s. r. o., tak pro provozovatele letiště.



Obrázek 5: Mapa LKMB [18]

3.1.1 Historie LKMB

Historie letiště v Mladé Boleslavi se datuje již do roku 1909, kdy začal s prvními pokusy o stavbu letadla mladík Metoděj Vlach pracující pro firmu Laurin a Klement. Tyto pokusy byly neúspěšné až do roku 1910, kdy se s přáteli pustil do stavby jednoplošníku dokončeného o dva roky později. Dne 8. 11. 1912 uskutečnil první lety poblíž letiště, tehdy ještě na vojenském cvičišti Radouč. Podařilo se mu uskutečnit pouze lety o délkách několik set metrů, ovšem upravená replika tohoto letadla v Mladé Boleslavi létá dodnes. Současník Metoděje Vlacha byl také Otto Hieronymous, který v Radouči létal s letadlem Blériot, které bylo na začátku 1. světové války zabaveno rakouskou armádou. [21]

Mezi válkami zaznamenalo letectví v Mladé Boleslavi důležitý krok vpřed založením místní skupiny MLL (zkratka Masarykovy Letecké Ligy). Členové spolku létali na dvou darovaných



letounech Arado. Později se v dílnách průmyslové školy začínají vyrábět kluzáky a MLL roku 1931 organizuje první letecký den. O rok později je plocha v Radouči schválena jako plachtařské letiště a vzniká plachtový odbor. Letiště se o pár let později přesunulo na nedaleký kopec Chlum, kde byly vhodné podmínky pro výcvik plachtění a ZPŠ (průmyslová škola) se stává první školou v České republice s kvalifikací pro odbornou výuku letectví. Před válkou zde letectví upadalo až se za války přestalo létat úplně. [21]

V době poválečné vznikl Český národní aeroklub s ústředím v Praze a do Mladé Boleslavi se podařilo získat několik kluzáků. Členové aeroklubu si, tentokrát opět v Radouči, svépomocí vytvořili naviják a obnovili provoz na letišti. Po rozhodnutí města o zákazu provozu v Radouči se letiště stěhuje znovu na Chlum. Odtud se podařilo panu Jaroslavu Zahrádkovi roku 1947 provést let o délce 1 hod. 23 min. s větroněm GB-IIb. Svahové letiště ale přestalo dostáčet zdejším požadavkům, proto se roku 1948 letiště přestěhovalo na současné místo. Letiště na novém místě vzkvétalo, přibýly další kluzáky a dokonce několik motorových letadel. Letectví zaznamenávalo vzestup a létalo se zadarmo. Situaci zkomplikovaly až prověrky členů Státní bezpečnosti, členská základna se zmenšila, vzniká Svazarm a letiště v Mladé Boleslavi se stává sídlem aeroklubu Praha venkov. Letectví zde začíná opět vzkvétat až po roce 1989 a zrušení Svazarmu, kdy se aeroklub osamostatňuje a budují se nové hangáry. [21]

3.2 Analýza současného stavu odbavení z letišť GA

Tato kapitola je věnována analýze současného stavu odbavení obchodní letecké dopravy z letišť GA. V České republice v současné době figuruje poměrně velké množství společností s certifikátem AOC (tedy způsobilých pro legální provoz obchodní letecké dopravy). Valná většina těchto společností se ovšem specializuje převážně nebo dokonce pouze na přepravu osob. Přepravu nákladu jako takového nabízí pouze několik společností, mezi nimi můžeme vyzdvihnout například hradeckou DSA a. s. nabízející přepravu carga letadlem a vrtulníky nebo JetBee Czech s. r. o. s bází na privátním terminálu pražského letiště. [22][23][24] Tato skutečnost značí v současnosti poměrně vysokou konkurenceschopnost na českém trhu individuální přepravy carga na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Společnost JetForTrip s. r. o. tedy má poměrně velký prostor pro rozvoj a veškeré předpoklady pro úspěšný start podnikání v této oblasti. Hraniční a celní kontroly na letištích LKMH nebo LKHK jsou prováděny na vyžádání. Znamená to, že na letištích není trvale přítomna hraniční stráž ani pracovníci celní kontroly. Tyto složky přijedou až na konkrétní požadavek odbavení letu mimo hranice EU, případně Schengenského prostoru. [25][26]



Po analýze odbavení právě na letištích LKHK a LKMH bylo zjištěno, že SRA, tedy vyhrazený bezpečnostní prostor, se na letištích nenachází nepřetržitě. Takzvaná „Vyhlášená SRA“ je aplikována pouze na vyžádání leteckého dopravce nebo velitele letadla nebo pro letadla s MTOW větší než 15 000 kg. Pro lety stroji s MTOW menší než 15 000 je možné uplatnit alternativní bezpečnostní opatření a odbavení je proveditelné bez vyhlášení dočasné SRA. Bezpečnostní kontrola ovšem musí být bez výjimky provedena pověřeným pracovníkem leteckého dopravce. V případě vyhlášené SRA za provedení bezpečnostní kontroly odpovídá, na rozdíl od kontroly prováděné pověřeným pracovníkem leteckého dopravce, provozovatel letiště.

3.3 Aplikování alternativních bezpečnostních opatření

Implementace alternativních bezpečnostních opatření je možné v případech, kde je provoz limitován na jednu nebo více kategorií uvedených v tabulce 3. Letiště v Mladé Boleslavi tuto podmínku splňuje, otevírá se tedy možnosti jejich implementace do odbavovacího procesu. Naskýtají se dvě varianty, jimiž je možno uplatňovat bezpečnostní opatření.

3.3.1 Letecký dopravce

První z možností je implementace bezpečnostních opatření do bezpečnostního programu leteckého dopravce. V bezpečnostním programu musí být popsány způsoby, jimiž tento subjekt zajišťuje ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Současně se v BP dopravce musí nacházet jména osob, které provádění bezpečnostních kontrol zajišťují včetně jejich kvalifikací, které jsou k těmto úkonům potřebné. V případě nalezení nebezpečných předmětů na palubě letadla padá odpovědnost na velitele letadla, potažmo na leteckého dopravce. Letecký dopravce tedy dopravce implementuje do bezpečnostního programu postupy pro:

- zajištění ochrany letadel,
- provádění bezpečnostních kontrol cestujících a jejich kabinových zavazadel,
- provádění bezpečnostních kontrol zapsaných zavazadel,
- provádění bezpečnostních kontrol nákladu a pošty,
- obecné zajištění ochrany materiálu leteckého dopravce, zásobování palubního bufetu letadla potravinami, nápoji, palubním prodejem a vybavením pro servírování potravin a nápojů a úklidové služby.



Dále je nezbytné v bezpečnostním programu popsat opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu, kde je uvedeno, jakým způsobem subjekt provádí vnitřní kontrolu kvality pro potřebu firmy a jméno osoby tomu pověřené. Nejvhodnějším způsobem bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel se jeví ruční kontrola, pro cargo pak ruční kontrola v kombinaci s vizuální prohlídkou. Způsob provádění bezpečnostních kontrol je dostupný v prováděcím rozhodnutí Komise C (2015)8005, které je ovšem vzhledem k citlivosti informací neveřejné a přístup k němu mají jen pověřené osoby, a pracovníci, kteří je provádějí (velitel letadla, bezpečnostní pracovník), musí být patřičně proškoleni. Tyto postupy jsou rovněž popsány v bezpečnostním programu dopravce a provozní příručce.

3.3.2 Provozovatel letiště

Provozovatel letiště odpovídá za vyhrazení veřejného a neveřejného prostoru. V případě velkých letišť jsou tyto prostory odděleny fyzickými překážkami, které znemožňují vstup neoprávněným osobám do neveřejného prostoru. V případě regionálních letišť se uplatňuje například vyznačení výstražnými cedulemi nebo jinými viditelnými objekty.

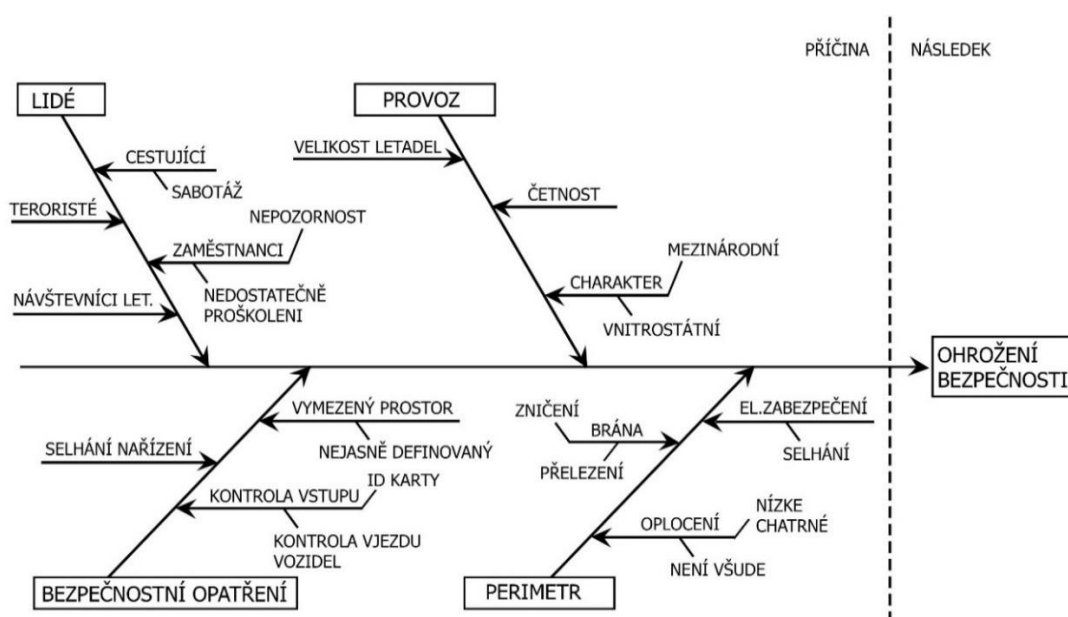
Pokud jde o vyhrazený bezpečnostní prostor, tedy SRA, padá odpovědnost za pronesení zakázaných předmětů na provozovatele letiště. Zóna SRA není na většině regionálních letišť v ČR žádným způsobem vyhrazena. Některá letiště v ČR ovšem vyhláší dočasnou SRA pro případ, kdy letecký dopravce nebo velitel letadla požádá o její vyhlášení. Tento prostor je třeba mít vyznačený v bezpečnostním programu provozovatele letiště, případně v letištním řádu. Bezpečnostní program provozovatele letiště také musí obsahovat informace o postupech, které jsou prováděny k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V praxi je tedy nutno implementovat do bezpečnostního programu tyto body:

- postupy, jakými se provádějí bezpečnostní kontroly osob a zavazadel,
- postupy, jakými se provádějí bezpečnostní kontroly nákladu a pošty,
- postupy, jakými se provádějí bezpečnostní prohlídky letadla,
- vymezená místa pro provádění bezpečnostních kontrol,
- osoby provádějící bezpečnostní kontroly,
- způsoby, jakými se SRA vymezuje a kde může být vyhlášena,
- metody, jimiž se zabraňuje neoprávněnému vstupu do SRA a pronesení zakázaných předmětů do SRA
- opatření pro zajištění účinnosti bezpečnostního programu.

Tato možnost tedy vyžaduje spolupráci provozovatele letiště a v případě některých letišť s nedostatečným zázemím a vybavením může být zcela neproveditelná.

3.4 Místní posouzení rizik

Na základě místního posouzení rizik ÚCL schvaluje či odmítá možnost uplatnění alternativních bezpečnostních opatření na malá letiště. Analýzu rizik tvoří pracovníci orgánu sami, ovšem pro získání uceleného pohledu na situaci byla autorem vytvořena zvlášť. Tato analýza pomůže odhalit slabiny letiště, které je možno implementací nových postupů, opatření či instalací nových zařízení, odstranit. Analýzu rizik chápeme jako metodu, v níž hledáme souvislosti mezi jednotlivými částmi celku. Tento pohled na věc nám pomáhá pochopit fungování celku a vzájemných souvislostí mezi jednotlivými prvky. Při výběru nástroje padla volba na Ishikawův diagram, někdy také nazývaný „fishbone diagram,“ jenž graficky vyjadřuje příčiny a následky. Vychází z teorie, že každý následek má i svou příčinu nebo jejich kombinaci. Z hlediska bezpečnosti letiště tomu není jinak, ohrožení bezpečnosti letiště je způsobeno selháním jednoho nebo více ochranných mechanismů najednou, což může v nejhorším případě vést i ke katastrofě. Diagram uvedený výše je sestaven s ohledem security, nikoli safety – ÚCL bude schvalovat možnost uplatnění alternativních bezpečnostních opatření s ohledem na možné příčiny, které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví. Současný bezpečnostní program letiště byl sestaven s ohledem na vnitrostátní provoz, protože letiště nespĺňuje společné normy pro ochranu civilního letectví na mezinárodní úrovni.



Obrázek 6: Ishikawův diagram pro analýzu rizik [autor]



3.4.1 Lidé

Letiště v Mladé Boleslavi by z pohledu terorismu nemělo představovat příliš velkou hrozbu. Díky vnitrostátnímu charakteru letiště není pro teroristy LKMB až tak atraktivním cílem jako například LKPR. Přesto je na tuto hrozbu nutné brát ohled a být na ni připraven. V praxi by to znamenalo přísnější kontrolu perimetru letiště při odbavování mezinárodního letu a omezení pohybu osob v prostoru odbavování letadla, tedy na ploše před hangárem JetForTrip s. r. o.

Větším problémem by ovšem mohli být zaměstnanci společnosti. V případě zaměstnanců je třeba udržovat vysokou kulturu bezpečnosti. V praxi to znamená, že je třeba, aby si všichni pracovníci byli vědomi rizik a nebezpečí, kterým zaměstnavatel čelí a aby jednali způsobem, který vede k zachování provozní bezpečnosti nebo dokonce k jejímu zvyšování. Toho lze dosáhnout pravidelnými školeními nebo interními audity bezpečnostního auditora.

Vzhledem k tomu, že LKMB je primárně sportovní a plachtařské letiště a poměrně často se na letišti konají předváděcí akce, závody či letecké dny, musíme brát v potaz také velké množství návštěvníků, kteří se na plochu dostanou. Korigování veřejnosti na letišti podléhá bezpečnostnímu programu LKMB, v němž jsou vyobrazeny prostory přístupné veřejnosti, a naopak také prostory se zákazem vstupu veřejnosti. Je důležité dbát na dodržování bezpečnostního programu a chránit neveřejnou část letiště před neoprávněným vstupem. Sabotáži ze strany cestujících pak předchází bezpečnostní kontrola prováděná dle bezpečnostního programu schváleného agenta. Detekční kontrola by měla eliminovat případné snahy o vnesení zakázaných předmětů či výbušnin do letadla, jež by mohly způsobit ohrožení bezpečnosti civilního letectví

3.4.2 Provoz

Druhým faktorem, který má vliv na bezpečnost letiště, je provoz. V potaz bychom měli brát jak četnost provozu a charakter, tak i velikost letadel, pro která je letiště uzpůsobené. Četnost provozu je v Mladé Boleslavi poměrně vysoká, způsobuje to ovšem charakter většiny pohybů na letišti. Převážnou většinu provozu řadíme mezi sportovní létání, případně výcvikové a vyhlídkové lety. Na letišti můžeme sledovat velké množství UL letadel, případně i větší vrtulové typy. Charakter většiny letů řadíme mezi vnitrostátní lety, ovšem od existence Schengenského prostoru nejsou výjimkou ani přeshraniční soukromé lety. Po stránce provozu se LKMB ani nepřibližuje mezinárodním evropským letišťům, kde je z hlediska provozu a velikosti letadel

třeba udržovat mnohem vyšší nároky na bezpečnost, jelikož se jeví snazší na letištích tohoto typu bezpečnost narušit či ohrozit.

3.4.3 Bezpečnostní opatření

Bezpečnostní opatření aplikované na letišti musí být pospána v bezpečnostním programu letiště. Bezpečnostní program by také měl zahrnovat postupy praktikované pro dodržování uvedených opatření. Na LKMB je vjezd aut povolen pouze do prostor parkoviště, vstup osob je pak umožněn do veřejného prostoru letiště. Za vymezení tohoto prostoru odpovídá dle provozního řádu vedoucí letového provozu Aeroklubu. Letištní řád opravňuje k vjezdu do vymezených prostor letiště pouze služební auta a vozidla členů Aeroklubu, případně jiného subjektu operujícího na mladoboleslavském letišti.

3.4.4 Perimetr

Perimetr letiště je vyznačen v bezpečnostním programu provozovatele letiště nebo v letecké informační příručce. Jeho oplocení by ovšem bylo pro provozovatele velmi nákladné vzhledem k nízkým přistávacím poplatkům, a tudíž malým příjmům do letištní pokladny. Plot se nachází pouze v severní části plochy, kde odděluje letištní budovy od místní komunikace a zástavby. V kombinaci s elektronickým zabezpečením majetku poskytují dostatečnou úroveň zabezpečení pro letiště regionálního charakteru. Neoprávněnému vjezdu na letiště brání dokonce dvojitá ochrana – na noc dochází k uzavření pletivové brány, přes den za přítomnosti vrátného dochází k vpouštění vozidel na plochu závorou. Vzhledem k výšce oplocení a brány by bylo vhodné plot doplnit o žiletkovou ochranu, která by znemožnila přeлезení.



Obrázek 7: Oplocení hangáru JetForTrip s. r. o. [27]



Vstup do neveřejného prostoru LKMB je umožněn pouze osobám, které získají od provozovatele letiště Mladá Boleslav oprávnění samostatného pohybu (tzv. osoba s oprávněním samostatného pohybu) na základě registrace a absolvování příslušného bezpečnostního školení.

Do prostoru SRA, konkrétně dočasného SRA, které se vyhláší pouze při letech (odlet/přilet) v rámci obchodní letecké dopravy společnosti JetForTrip s. r. o., mají přístup pouze zaměstnanci (posádka) společnosti JetForTrip s. r. o., kteří byli proškoleni potřebnou odbornou přípravou dle NPBV a cestující, kteří prošli detekční kontrolou. [28]

3.5 Provozní příručka

Provozní příručka, anglicky Operations manual, zkráceně OM, je dokument, který obsahuje pokyny a instrukce pro provozní personál leteckého dopravce. V příručce jsou vyčleněny funkce každého příslušníka a jejich zodpovědnost za daný úsek ve firmě. Struktura a obsah provozní příručky jsou popsány v EU-OPS 1.1045 a její obsah musí být schválen Úřadem pro civilní letectví a neustále udržován v návaznosti na nová nařízení, která vydává Evropská unie pro zvyšování bezpečnosti a ochrany civilního letectví.

Do provozní příručky jsou implementovány postupy z bezpečnostního programu, v případě odbavení musí dopravce specifikovat jakým způsobem jsou bezpečnostní kontroly prováděny, jak je s nákladem a cestujícími nakládáno před naložením do letadla a jak je letadlo chráněno před neoprávněnými činy.

3.6 Bezpečnostní kontroly na LKMB

S ohledem na přílohu článku 4 nařízení (ES) 300/2008 je pro letiště v Mladé Boleslavi třeba uplatnit alternativní bezpečnostní opatření, jejichž implementace je popsána ve zmiňovaném nařízení (EU) 1254/2009. Dle nařízení (ES) 300/2008 a nařízení (EU) 2015/1998 totiž nejsou na LKMB splněny všechny požadavky na projektování letiště, kde například musí být oddělen veřejný a neveřejný prostor fyzickou překážkou zabraňující neoprávněnému vstupu osob. [4][6]

Dle Hlavy 3 Letištního řádu dostupného na webových stránkách LKMB je vstup do prostor letiště Mladá Boleslav řešen Bezpečnostním programem letiště Mladá Boleslav. „Vedoucí letového provozu Aeroklubu zodpovídá za vyznačení vymezeného prostoru a povolených zón



pro veřejnost. Mimo vymezené prostory se mohou pohybovat osoby pouze v souladu s Bezpečnostním programem provozovatele AD LKMB. Vjezd služebních vozidel a vozidel členů Aeroklubu je povolen pouze do vymezených prostor letiště. Soukromá vozidla ostatních návštěvníků letiště musí být zaparkována na vyhrazeném parkovišti letiště.“ [29]

Na mladoboleslavském letišti se nachází jedna vrátnice, která má za cíl zamezit neoprávněnému vstupu či vjezdu vozidel. Prostory kolem hangárů jsou částečně oploceny a zabezpečení majetku je zajištěno elektronickým zabezpečením. Dle letištního řádu je ostraha organizována v souladu s Bezpečnostní směrnici. Jelikož je LKMB poměrně významným letištem pro provozování sportovního létání a plachtění, ve špičce je na letišti poměrně velký provoz malých motorových i nemotorových letadel a bylo by velmi obtížné kontrolovat všechny přilétající a odlétající osoby jako na velkých mezinárodních letištích. Oplocení perimetru letiště se táhne pouze několik desítek metrů kolem hangárů; například od silnice na jihozápadním okraji letiště se nenachází žádná fyzická překážka, která by zabraňovala neoprávněnému vstupu do prostor letiště. Z těchto důvodů se odbavování mezinárodních letů nemůže řídit nařízením (ES) 300/2008, ale je třeba využít možnosti alternativních bezpečnostních opatření.

3.6.1 Kontrola vstupu

Provozovatel letiště je zodpovědný za vymezení veřejné a neveřejné části letiště. Tyto části by měly být jasně a srozumitelně definovány v bezpečnostním programu letiště a v letištním řádu. Ostatní regionální letiště tuto situaci řeší vypracováním srozumitelné mapy, kde je jasně vyznačen veřejný a neveřejný prostor letiště, případně SRA. V letištním řádu LKMB bychom ovšem toto schéma hledali marně, proto byl vypracován jednoduchý náčrtek popsáný v kapitole 4.6.

Kontrola vstupu na LKMB je řešena bezpečnostním programem provozovatele letiště. Na letišti Mladá Boleslav je umožněn vstup do neveřejného prostoru pouze osobám, které získají od provozovatele LKMB oprávnění samostatného pohybu na základě registrace a absolvování příslušného bezpečnostního školení. [22] Problém nastává až v případě implementace SRA zóny na letišti. V tom případě je nutné se řídit prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/1998, kde je stanoveno, že do SRA může být umožněn vstup pouze na základě identifikační karty letiště, z čehož vyplývá potřeba implementovat na LKMB systém letištních ID. Vydávání, požadavky na vydání a potřebná bezpečnostní školení je třeba popsat v bezpečnostním programu letiště a v letištním řádu. Tyto ID karty by při vstupu do vyhlášené SRA musely být nošeny viditelně, jelikož letiště nedisponuje systémem fyzické ochrany SRA.

3.7 Provozovatel letiště a bezpečnostní kontrola

Každé letiště je povinno mít vypracovaný bezpečnostní program, v němž jsou popsány uplatňované metody, které na letišti zajišťují ochranu letectví před protiprávními činy. Do bezpečnostního programu letiště a letištního řádu je třeba implementovat mapu letiště, která vymezuje veřejný a neveřejný prostor letiště a bezpečnostní zóny letiště, případně umístění stálé nebo dočasné SRA. Příklad takového schémata můžeme vidět na Obrázku 8.



Obrázek 8: Bezpečnostní zóny LKMB [21, upraveno]

Zelená bezpečnostní zóna stanovuje veřejný prostor, kam mají přístup návštěvníci a kde se nachází parkoviště letiště.

Žlutá bezpečnostní zóna je pak neveřejným prostorem, kam nemá za žádných okolností přístup veřejnost. Do tohoto bezpečnostního prostoru je umožněn vstup pouze letovým posádkám a držitelům platného identifikačního průkazu letiště. Výjimku pak tvoří nouzové situace, prostředky záchranné služby, hasiči nebo policie.

Červená zóna je taktéž částí neveřejného prostoru a zahrnuje vzletové a přistávací dráhy včetně postranních pásů užívaných k pojiždění. Do této části je umožněn taktéž vstup pouze



osobám s platným ID a osobám zúčastněných na leteckém provozu. Tato oblast primárně zajišťuje bezpečnost leteckého provozu a vjezd do této oblasti je povolen pouze vozidlům zajišťujícím údržbu nebo jiným MMP, které zajišťují letištní provoz. Parkování jakýchkoli MMP je v této oblasti zakázáno a všechna pohybující se vozidla musí používat oranžová výstražná světla.

Červená přerušovaná zóna pak značí možnost umístění takzvané „Vyhlášené SRA.“ Vyhlášený vymezený bezpečnostní prostor by pak sloužil k odbavování letů mimo Schengenský prostor nebo mimo EU. V plánu je prostor naznačen s ohledem na umístění hangáru společnosti JetForTrip s. r. o. - zakreslen je na travnaté ploše před budovou dopravce použitelné pro odbavování letadel.

3.7.1 Vyhrazený prostor pro odbavení a dočasná SRA na LKMB

Na letišti v Mladé Boleslavi není trvale vyhrazený prostor. Nařízení (EU) 1254/2009 ovšem umožňuje odchýlit se od společných norem v případech popsáných v Tabulce 3. V případě Mladé Boleslavi bychom si tedy mohli vzít příklad z LKHK nebo LKMB, kde tato alternativní bezpečnostní opatření uplatňují a vyhláší dočasnou SRA pouze na vyžádání velitele letadla nebo letecké společnosti.

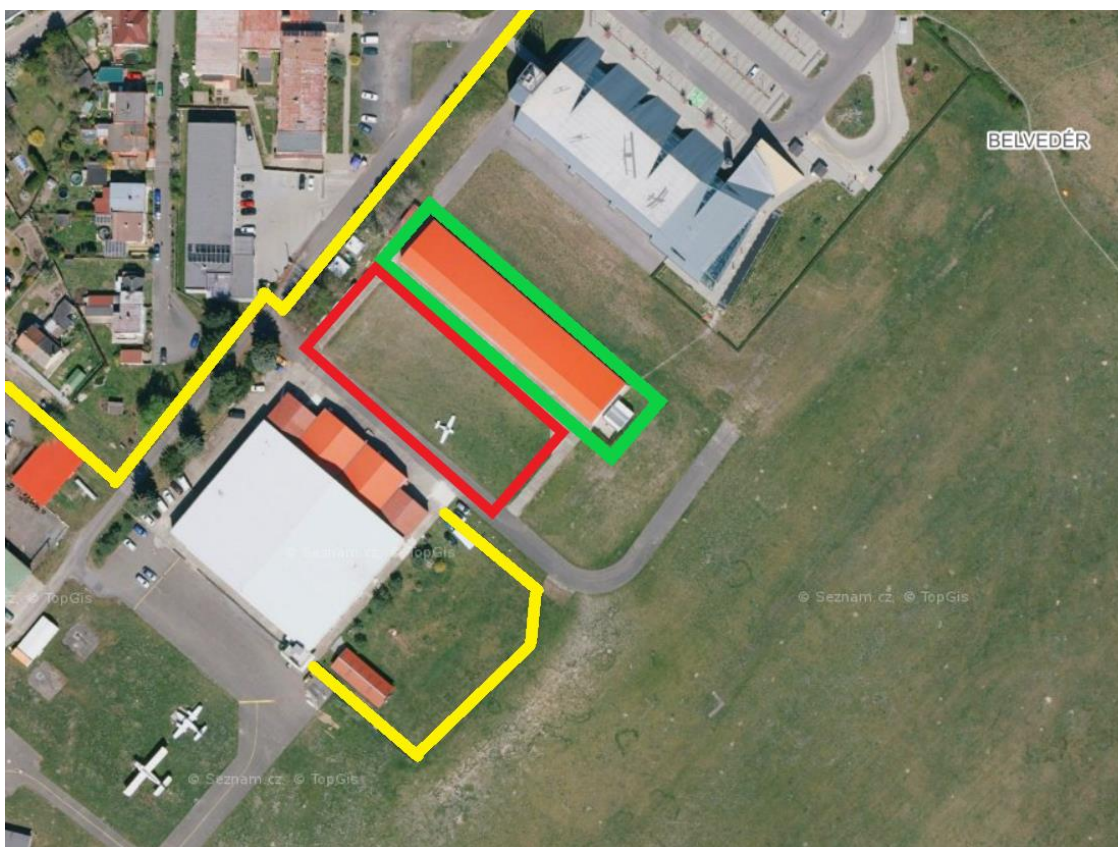
Provedení bezpečnostní kontroly v tomto případě spadá pod povinnosti provozovatele letiště. Provozovatel letiště může bezpečnostní kontrolu provádět těsně před vstupem do vyhlášené SRA na odbavovací ploše nebo tomuto účelu vyhradit místnost v prostorech letiště. V druhém případě musí provozovatel zajistit, že po provedení bezpečnostní kontroly budou odbavování cestující stále pod dohledem bezpečnostního pracovníka a nepřijdou do styku se zakázanými předměty. V opačném případě podstoupí cestující opětovnou bezpečnostní kontrolu. Současně probíhá také bezpečnostní prohlídka letadla. Provozovatel letiště následně odpovídá za transport cestujících do vyhlášené SRA pod neustálým dohledem bezpečnostního pracovníka.

Nejvhodnějším prostorem pro dočasnou SRA se jeví travnatá plocha před hangárem JetForTrip s. r. o., protože tato společnost je na letišti jediným dopravcem plánujícím provozovat mezinárodní lety. Hangáry spolu s oplocením na severní straně zajišťují poměrně slušnou ochranu před neoprávněným vstupem. Jediná strana, kde se nenachází žádné bezpečnostní prvky je pak směrem od přistávací dráhy 05/23. Tato skutečnost usnadňuje

kontrolu perimetru v okolí SRA – stačí monitorovat případný neoprávněný pohyb osob ze směru od dráhy.

Jako SRA je možno vyhlásit celou oblast v červeném rámečku na obrázku nebo pouze její část. Druhou možností je pak vyhlášení SRA pouze v určité vzdálenosti po obrysu letadla. V obou případech je nezbytné tuto oblast viditelně označit pomocí výstražných kuželů nebo jiných prostředků. Bezpečnostní kontrola cestujících a carga pak nemůže probíhat v prostorách společnosti, ale přímo před vstupem do vyhlášené SRA – bezpečnostní kontrole pak podléhají všechny vstupující osoby včetně pracovníků odbavení a letové osádky. Do této oblasti se při řádném provedení všech bezpečnostních opatření nedostanou žádné zakázané předměty a odbavený let bude splňovat všechny evropské požadavky pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy.

Za vyhlášení SRA nezodpovídá letecký dopravce, nýbrž provozovatel letiště. Koordinaci dočasné SRA je tedy nutné řídit s osobou odpovídající za provoz letiště.



Obrázek 9: Umístění hangáru JetForTrip s. r. o. na LKMB (zelená) a bezpečnostní oplocení (žlutá) [30, upraveno]



3.8 Letecký dopravce a bezpečnostní kontrola

U většiny letů prováděných společnostmi JetForTrip s. r. o. se nepředpokládá nutnost vyhrazení dočasné SRA, jelikož dopravce disponuje zázemím pro provádění bezpečnostních kontrol. Bezpečnostní kontroly budou popsány v bezpečnostním programu této společnosti. Osoby, které je provádějí, budou proškoleny dle konkrétních požadavků popsanych v kapitole 3.2. Bezpečnostní program podléhá schválení příslušným orgánem, tedy ÚCL.

3.8.1 Cestující a zavazadla

Nejefektivnějším a nejméně nákladným prostředkem pro provedení bezpečnostní kontroly cestujících pro LKMB se jeví ruční prohlídka. Před každým letem by došlo k vyhrazení dočasného prostoru pro účely shromažďování cestujících, kteří byli zkontrolováni pověřeným bezpečnostním pracovníkem. Tato prohlídka může probíhat například v kanceláři JetForTrip s. r. o. tomu vyhrazené pro zajištění maximálního komfortu cestujícím. Obdobně by se prováděla také kontrola zavazadel a svrchních oděvů. Ruční prohlídkou v tomto případě rozumíme důkladné přezkoumání obsahu zavazadla s cílem odhalit zakázané předměty. Zakázanými předměty se rozumí střelné zbraně včetně jejich částí, ochromující zařízení, náradí, předměty s ostrým hrotem (u nože a nůžek délka čepel nesmí přesáhnout 6 cm), výbušniny a hořlavé látky nebo jakékoli tupé předměty, jež mohou být použity k úderu. Podobně, jako pro velká mezinárodní letiště, i zde dle legislativy platí pravidlo o maximálním množství tekutin na osobu v příručním zavazadle deseti nádob o nejvyšším povoleném objemu 100 mililitrů na nádobu. Bezpečnostní kontrola u zapsaných zavazadel probíhá naprosto identicky s kontrolou příručních zavazadel s rozdílem, že není omezeno množství tekutin.

V takto malé dopravě ovšem jen těžko rozlišujeme kabinová a zapsaná zavazadla, protože povětšinou končí v jednom zavazadlovém prostoru přístupném z kabiny letadla a cestující s nimi přichází až k letadlu (nedochází k odbavení na přepážce v terminálu jako na velkých letištích). Z tohoto důvodu je vhodné odbavovat všechna zavazadla jako příruční, na něž se ovšem vztahují přísnější podmínky z hlediska přípustných předmětů v zavazadle než na zavazadla odbavená.

3.8.2 Cargo

Možností odbavení identifikovaného leteckého nákladu je dle legislativy hned několik. Na prvním místě je určení povahy zásilky a vhodného prostředku pro provedení detekční kontroly.



Je nutné brát v úvahu, že společnost JetForTrip s. r. o., bude společnost provozující obchodní leteckou dopravu za účelem zisku.

Nejvýhodnější, jak po časové, tak po finanční stránce, by tedy bylo provádět detekční kontrolu přímo v místě sídla společnosti a hangárování letadel, tedy na letišti v Mladé Boleslavi. Jakékoliv převážení zásilek na jiná letiště za účelem provedení bezpečnostní kontroly generuje dodatečné náklady, které zvyšují celkové náklady letecké společnosti, potažmo zvyšují celkovou cenu přepravy nákladu, kterou bude letecká společnost fakturovat třetí straně.

V případě pozitivní reakce ze strany úřadu na uplatnění alternativních opatření by se mohlo přistoupit k provádění ruční kontroly v kombinaci s vizuální prohlídkou. Jediným problémem by pak bylo balení zásilky – přijímat již zabalené zásilky od třetí společnosti by bylo kontraproduktivní, protože by bylo nutné je opět rozbalit za účelem provedení bezpečnostní prohlídky schváleným agentem. Zásilky by tedy mohly být třetí stranou doručovány dopravci nezabalené, případně zabalené pouze částečně pro snadnou manipulaci s celým obsahem zásilky při provádění ruční kontroly.

Nejvhodněji se jeví vymezení části plochy v hangáru, případně samostatné místnosti sloužící pouze pro provádění detekčních kontrol a následné balení pro přepravu. Díky tomu by bylo zabráněno kontaktu s leteckým nákladem neoprávněným osobám. Uzamykatelné dveře by také poskytovaly dostatečné zabezpečení proti vniknutí při uskladňování zásilek, u nichž již byla detekční kontrola provedena.

V případě zvolení možnosti provedení bezpečnostní kontroly v prostorách společnosti je nutné provedení kontroly pověřeným pracovníkem JetForTrip s. r. o. Pokud není v zásilce identifikován nebezpečný předmět, může být zásilka identifikována jako letecký náklad a za neustálého dohledu bezpečnostního pracovníka společnosti přepravena a následně naložena do letadla. Zásilka je po celou dobu monitorována a chráněna před neoprávněnou manipulací. V případě, že si bezpečnostní pracovník nemůže být jistý, že s nákladem nebylo neoprávněně manipulováno, musí být před naložením provedena opětovná kontrola.

V druhém případě, kdy se nejeví ruční prohlídka jako nejvhodnější způsob provedení detekční kontroly, nám nezbyvá než využít služby jiného letiště. V úvahu připadá provedení detekční kontroly rentgenem. Společností vybavených pro skenování nákladu je v České republice hned několik, většina z nich ovšem sídlí na Letišti Václava Havla v Praze, případně je v dojezdové vzdálenosti z Mladé Boleslavi letiště v Pardubicích. Na základě ceny si dopravce

zvolí nejvýhodnější možnost a následuje přeprava zásilky na místo s potřebným vybavením, kde bude podrobena detekční kontrole pověřeným pracovníkem letiště a následně přepravena a skladována za stálého dozoru osvědčeným pracovníkem společnosti JetForTrip s. r. o. nebo smluvní společnosti na jiném letišti, odkud bude náklad odbaven letounem JetForTrip s. r. o. Tyto postupy je nutné implementovat do bezpečnostního programu společnosti a nechat je schválit příslušným úřadem.



Obrázek 10: RTG určený pro cargo [31]

V neposlední řadě se naskýtá možnost získání statusu známého odesílatele pro avizovanou společnost a následné postupování dle bezpečnostního programu při výrobě, balení, skladování a transportu zásilky před naložením zásilky do letadla. Již při hrubém odhadu zjistíme, že toto řešení by bylo sice velmi výhodné pro leteckou společnost JetForTrip s. r. o., ovšem nesmírně nákladné pro výrobce, jehož náklad bude přepravován. Nároky na bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy jsou velmi vysoké, společnost by musela výrazně zvýšit nároky na ostrahu budovy, školení všech pracovníků ve výrobě a zajistit střežený prostor, kde by probíhalo balení a detekční kontrola. Z výše uvedených důvodů se touto možností nebudu dále v práci zabývat.

Pro provedení detekční kontroly na jiném letišti je nutné řídit se určitými zásadami pro zachování nejvyšší možné úrovně bezpečnosti a pro splnění evropského legislativního rámce. Předpokládá se, že zásilky, u nichž je třeba rentgenové kontroly, jsou třetí stranou již zabaleny.



Pověřený pracovník společnosti JetForTrip s. r. o. zajistí přepravu zásilky na místo, kde je detekční kontrola pomocí rentgenu proveditelná. Samotná detekční kontrola bezpečnostním pracovníkem doloží, že je náklad zbaven všech nebezpečných předmětů a dojde k identifikaci zásilky jako leteckého nákladu. V případě odhalení nebezpečných předmětů dojde k odmítnutí zásilky a přistoupí se k podniknutí příslušných kroků.

3.9 Bezpečnostní prohlídka letadla

Před každým letem nařízení vyžadují provést bezpečnostní prohlídku letadla. Tento úkon zajistí, že se před letem nenachází žádné zakázané předměty nebo objekty, které by mohly ohrozit bezpečnost civilního letectví. Tyto kontroly mohou být prováděny v hangáru, před vytažením letadla na stojánku, nebo až venku na odbavovací ploše. V obou případech musí společnost JetForTrip s. r. o. zajistit, že se žádná nepovolaná osoba nedostane do přímého kontaktu s letadlem, a že letadlo bude chráněno před protiprávními činy.

Bezpečnostní prohlídka zahrnuje kontrolu prostor pro kabinová zavazadla, odkládacích přihrádek včetně odkládacích prostor pro členy posádky, prostor, do nichž mají cestující soukromý přístup, toalet, odkládacích přihrádek, odpadkových košů, dále kapes sedadel, prostoru pod sedadly a mezi sedadly. Nesmíme opomenout prohlídku pilotní kabiny v případě, že je nechána bez dozoru a vaků pro záchranné vesty.

Druhou fází bezpečnostní prohlídky letadla je kontrola vnějších prostor, tedy nákladového prostoru pro zavazadla a cargo, obslužných panelů a služebních vstupních otvorů, podvozkových šachet a předmětů, které se nachází v nákladovém prostoru.

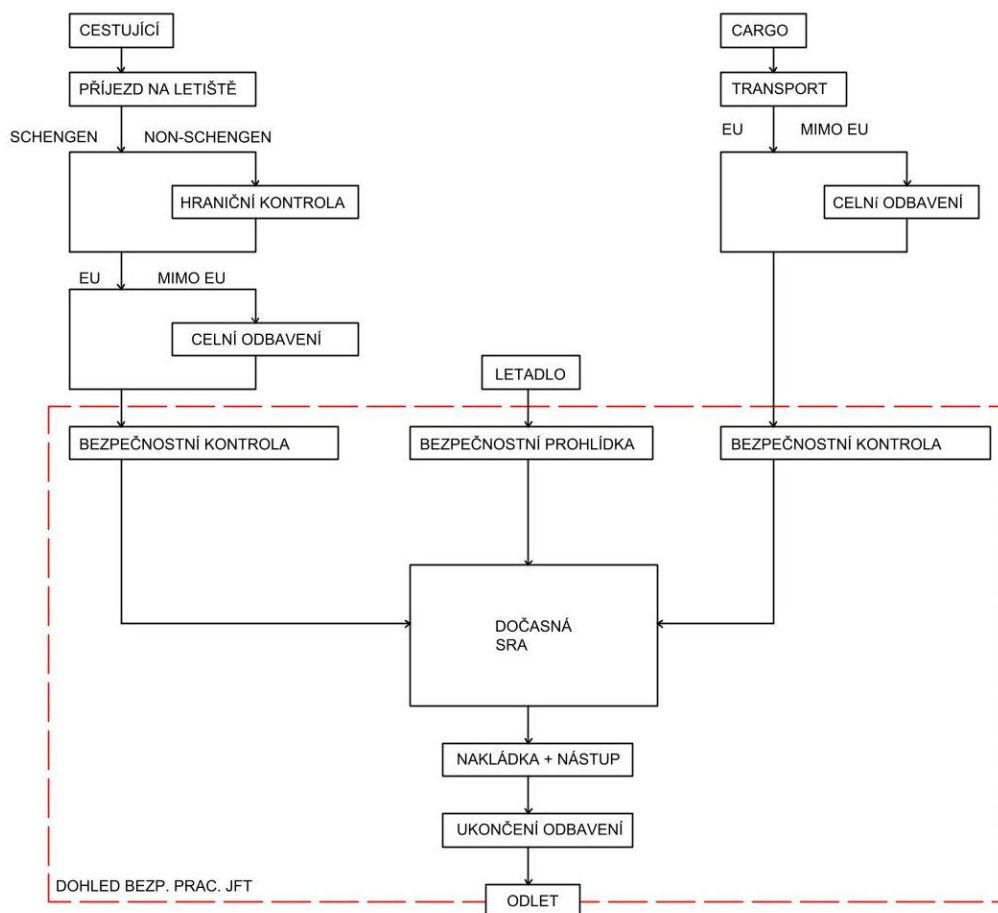
3.10 Hraniční a celní odbavení

Hraniční odbavení, jinými slovy pasové odbavení, provádí příslušné pracoviště cizinecké policie. Toto odbavení zajišťuje provozovatel letiště na vyžádání leteckým dopravcem, proto je třeba provozovatele letiště včas informovat o tomto požadavku, ideálně alespoň 24 hodin před odletem v pracovní době provozovatele letiště.

V případě Mladé Boleslavi připadá v úvahu využití služeb Celního úřadu pro Středočeský kraj, který sídlí v Kosmonosích a je od letiště vzdálen zhruba 5 kilometrů. Provozovatel letiště

dohodne podmínky, za nichž by bylo celní odbavení možné a uzavře s příslušným pracovištěm smlouvu.

Vzhledem sféře zájmu leteckého dopravce JetForTrip s. r. o. se můžeme domnívat, že většina letů společnosti odbavovaných na letišti v Mladé Boleslavi, budou lety v rámci EU a Schengenského prostoru, tudíž nebude třeba hraniční ani celní kontroly.



Obrázek 11: Model procesu odbavení carga a cestujících na LKMB [autor]

3.11 Porovnání nákladů na odbavení carga

Finanční stránka procesu odbavení je velmi důležitým aspektem pro fungování letecké společnosti. V dnešní době nízkonákladových společností je velmi obtížné se v letecké dopravě prosadit, v přepravě carga se také jen velmi obtížně konkuruje ceně, kterou nabízejí zavedené přepravní společnosti využívající velká letadla modifikovaná přímo pro přepravu



nákladu a pošty. Z tohoto důvodu je velmi důležité náklady spojené s odbavením obchodní letecké dopravy na LKMB co nejvíce minimalizovat. Vzhledem k tomu, že společnost Jet For Trip s. r. o. primárně plánuje létat do zemí EU v Schengenském prostoru, budu s ohledem na tento fakt vypočítávat i náklady na jednotlivé způsoby odbavení.

3.11.1 Bezpečnostní kontrola na LKMB

Provedení bezpečnostní kontroly na LKMB je nejjednodušším, nejlevnějším a neefektivnějším způsobem odbavení carga. Bezpečnostní kontrola provedená metodou ruční prohlídky v kombinaci s vizuální kontrolou nevyžaduje téměř žádné vybavení, postačí případně pouze ochranné pomůcky pro bezpečnostního pracovníka (rukavice nebo brýle, jsou-li třeba). Jediné náklady na odbavení cargo letu z Mladé Boleslavi společností Jet For Trip s. r. o. by tedy čítaly pouze čas bezpečnostního pracovníka provádějícího detekční kontrolu a vystavujícího dokumentaci k zásilce. Celkové náklady na odbavení zásilky se v případě svolení provedení úkonu přímo na LKMB pohybují v řádech stovek Kč.

3.11.2 Bezpečnostní kontrola na LKPD

Přestože by se letiště v Pardubicích mohlo jevit jako levnější variantou než LKPR, nemusí tomu tak vždy být. Za komplexní handlingové služby cargo charterových letů u letadel do MTOW 10 t si handlingová společnost EBA účtuje 4600Kč. Tento poplatek zahrnuje služby na ploše vyčíslené na 2800Kč a náklady spojené s odbavením nákladu (bezpečnostní kontrola, nakládka) stanovené na 1800Kč. K této ceně je nutné připočítat i přibližovací a přistávací poplatky, které pro letadlo s MTOW 2155 kg (Piper PA34 – Seneca) činí 1035 Kč. Nesmíme opomenout také transport zásilky z Mladé Boleslavi do Pardubic. Cena za odbavení cargo letu pak dosahuje výše 5635Kč + dodatečné náklady na transport zásilky na letiště a cenu přeletu daným typem letadla na LKPD. Celková výše odbavení na LKPD včetně převozu a přeletu se tedy vyšplhá na přibližně na hodnotu 15 000 Kč.

3.11.3 Bezpečnostní kontrola na LKPR

Samozřejmě se může vyskytnout situace, kdy se s ohledem na povahu zásilky nejeví ruční prohlídka jako nejvhodnější způsob provedení bezpečnostní kontroly. Naskýtá se tedy možnost převozu nákladu na LKPR, kde sídlí společnosti disponující rentgenem určeným pro cargo. V tomto ohledu se nabízí hned dvě možnosti odbavení.



První z nich je převoz nákladu na LKPR, kde by byl náklad podroben rentgenové kontrole a pod dozorem schváleného agenta by došlo k převozu zásilky zpět na LKMB, kde by došlo k jejímu odbavení. Tato varianta se jeví jako levnější – náklady zahrnují několik hodin činnosti pověřeného bezpečnostního pracovníka, který zajišťuje bezpečnou přepravu zásilky zpět do Mladé Boleslavi a cenu RTG zásilky, který například u společnosti Skyport a. s. stojí 200Kč za paletu/kus. Cena tohoto způsobu odbavení se pohybuje již mezi 1000 - 2000Kč (doprava LKMB-LKPR-LKMB, rentgen, práce schváleného agenta).

Druhou možností odbavení nákladu z Prahy je pak provedení bezpečnostní kontroly na LKPR, odkud by zároveň proběhlo i odbavení zásilky. Cena tohoto úkonu už se vyšplhá řádově na několik tisíc korun, protože k ceně bezpečnostní kontroly, skladování zásilky a manipulace se zásilkou je třeba připočítat ještě handlingové služby a přistávací poplatky.

Na letišti Václava Havla v Praze sídlí hned několik společností specializujících se na odbavení carga. Můžeme mezi ně řadit například Menzies Aviation Czech s. r. o., ENES Cargo Prague s. r. o. nebo Skyport a. s. Ceny jednotlivých úkonů jsou u všech uváděných společností téměř totožné, v příkladu na další straně uvádím ceník Skyport a. s., protože je nejpřehlednější vypracovaný a jako jediná společnost uvádí službu „Rentgen na vyžádání.“

Při odbavování zásilky u společnosti Skyport a. s. začíná výše manipulačního poplatku pro zásilky podléhající potřebě provedení detekční kontroly rentgenem na 900Kč u zásilek do 10kg, cena roste s váhou. Na spodním obrázku můžeme vidět ceník příplatků, kdy si společnost účtuje 500Kč za vystavení leteckého nákladního listu nebo poplatek 6Kč/kg/den za uskladnění zásilky v prostorech společnosti.

Základní manipulační poplatek (ZMP) pro zásilky podléhající provedení bezpečnostní kontroly při podání na cargo terminálu Skyport a.s. **

hmotnost zásilky v kg	cena v Kč
0 - 9,9	900
10 - 99,9	1 200
100 - 499,9	1 300
500 - 999,9	1 450
1000 - 1999,9	1 500
2000 - 4999,9	2 500
5000 - 9999,9	3 000
10000 a více	5 500

Pozn.: platí i pro služební zásilky smluvních leteckých společností

Obrázek 13: Ceník Skyport a. s. (1) [32]



Příplatky

nebezpečné zboží (DG) každá kontrola a odbavení Pozn.: bude účtován příplatek 1200 Kč za zásilku při každé opakované kontrole, pokud původní neodpovídala IATA DG Regulations.	1 200 Kč/zásilka
zásilky obsahující baterie (ELM/ELI) nebo suchý led	500 Kč / zásilka
cenné zboží (VAL, VUN)	1 200 Kč/zásilka
expresní zásilky - odbavení	100% k ZMP
živá zvířata (AVI)	100% k ZMP
lidské ostatky (HUM)	100% k ZMP

Další poplatky

vystavení Leteckého nákladního listu (AWC)	500 Kč/AWB
vystavení Charges correction advice (CCA)	500 Kč/ CCA
zajištění Tranzitního a importního povolení pro zbraně a munici (TRC), radioaktivní materiál a nebo DGR do země, na které je pro toto zboží uvalené embargo.	2000 Kč/ TRC

Skladování

do 24 hodin	zdarma
více než 24 hodin	6 Kč/kg/den

Pozn.: platí se pouze, zůstává-li zásilka ve skladu z důvodů nezaviněných společností Skyport a.s.

Uložení zásilek do zádveří

do 2 hodin	zdarma
více než 2 hodiny	15 Kč/kg/den

Upozornění: společnost Skyport a.s. neručí za poškození a ztrátu při uložení v zádveří skladu.

Obrázek 12: Ceník Skyport a. s. (2) [32]

Celková sazba za odbavení zásilky z letiště v Praze je stanovena součtem cen za bezpečnostní kontrolu nákladu, nakládku, handlingové služby a přistávací poplatky. Základní manipulační poplatek pro exportní zásilku, u níž je třeba provést bezpečnostní kontrolu, je vyčíslen na 1200Kč, vystavení leteckého nákladního listu pak stojí 500Kč, handlingové služby se pohybují okolo 3300 Kč v závislosti na handlingové společnosti, přistávací poplatky pak dosahují výše 1110Kč u letadel do MTOW 5 000 kg, parkovací poplatky jsou v řádu desítek až stovek Kč v závislosti na MTOW letadla.

Celkové náklady pro zásilku se tedy vyšplhají k cifře okolo 6000 Kč. Cena je vypočítávána pro náklad hmotnosti menší než 99,9kg a počítá se s odletem do 24 hodin od přijetí zásilky společností Skyport a. s. V konečné ceně nesmíme také opomenout náklady na transport zásilky z LKMB na LKPR a samozřejmě cenu přeletu na pražské letiště daným typem letadla.



3.11.4 Shrnutí

V této kapitole byly porovnány jednotlivé formy odbavení nákladu. Zdaleka nejvýhodněji z porovnání vychází odbavení samotného nákladu z letiště v Mladé Boleslavi, kde by provedl detekční kontrolu schválený agent a zajistil vystavení potřebné dokumentace. V případě nemožnosti provedení bezpečnostní kontroly formou ruční prohlídky nebo vizuální kontroly, se musí přistoupit k alternativnímu řešení, kde z ekonomického hlediska vítězí přeprava na pražské letiště, kde by se náklad podrobil rentgenové bezpečnostní kontrole a za stálého dozoru schváleného agenta byl následně převezen zpět na LKMB, odkud by byl náklad standardně odbaven. Náklady na celkové odbavení z letiště disponujícího potřebným vybavením pro provedení bezpečnostních kontrol přesahují hranici 5 000 Kč bez započtení přeletových poplatků. Tato forma se jeví jako velmi neekonomická a skokově navyšuje cenu za přepravu nákladu leteckou společností. Z výše uvedených důvodů je záhodno odbavovat co největší množství zásilek přímo z LKMB.

3.12 Bezpečnostní deklaráce zásilky

Ke každé zásilce, která projde bezpečnostní kontrolou, musí bezpečnostní pracovník vydat bezpečnostní deklaráci. Na následující straně je uveden příklad vyplněné deklaráce.

Bezpečnostní deklaráce zásilky, anglicky Consignment security declaration, musí obsahovat uvedené informace. První z nich je kategorie, do níž subjekt provádějící bezpečnostní kontroly spadá, tedy „RA“ pro schváleného agenta, „KC“ pro známého odesílatele nebo „AO“ pro leteckého dopravce. Nesmí chybět také jedinečný alfanumerický identifikátor subjektu. V následující kolonce se vyplňuje jedinečné identifikační číslo zásilky. [33]

V poli „Contents of consignment“ se vyplňuje obsah zásilky, políčko „Consolidation“ se zaškrťává v případě konsolidované zásilky, tedy zásilky, v níž se nachází položky více odesílatelů. Následuje původ zásilky a destinace – standardně se užívají IATA kódy jednotlivých letišť, ovšem v případě MB nám nezbyvá než užít ICAO označení. Bezpečnostní status zásilky může nabývat tří hodnot – „SPX“, „SHR“, nebo „SCO“. Uvádí se všechny použité metody detekční kontroly, v tomto případě ruční prohlídka a vizuální kontrola. [33]

Na závěr nesmí chybět datum vydání deklaráce, čas, jméno nebo zaměstnanecké číslo vydávající osoby a podpis. V případě, že bezpečnostní kontrolu prováděla v průběhu jiná



regulovaná strana, uvádí se tato informace v předposlední kolonce. Poslední pole je určeno pro doplňkové bezpečnostní informace o zásilce. [33]

CONSIGNMENT SECURITY DECLARATION			
Regulated entity category		RA	Consignment identifier
Identifier	GGAH86691532		060-99326755
Contents of consignment			
Mobile phones			
Printers			
<input checked="" type="checkbox"/> Consolidation			
Origin	Destination	Transfer points (if known)	
LKMB	FRA	-	
Security status	Reasons for issuing Security Status		
SPX	Received from	Screening method	Grounds for Exempt.
	KC	PHS, VCK	-
Other screening method(s) (if applicable)			
-			
Security status issued on:		Security status issued by:	
Date (ddmmyy)	03 AUG 21	Name of person	Jan Novák
Time (tttt)	1320	Signature	<i>Novak</i>
Regulated Entity Category (RA, KC, or AO) and Identifier (of any regulated party who has accepted the security status given to a consignment by another regulated party)			
-			
Additional security information			
-			

Obrázek 14: Příklad vyplněné bezpečnostní deklarace zásilky [autor]



3.13 Proces implementace odbavení na LKMB

Pro zdárnou implementaci odbavovacího procesu musela společnost JetForTrip s. r. o. získat dle nařízení (EU) 2015/1998 status schváleného agenta nebo využívat služby jiného subjektu, který tímto statutem disponuje, jelikož schválený agent je subjekt zajišťující bezpečnostní kontrolu nákladu a pošty. Pro odbavování cestujících statusu schváleného agenta není třeba.

1. Získání statusu schváleného agenta
 - a. Splnění oznamovací povinnosti
 - b. Vyčkání na vyrozumění úřadu (do 30 dní)
 - c. Zpracování bezpečnostního programu schváleného agenta a podepsání „prohlášení o závazcích“
 - d. Předložení žádost o schválení schváleného agenta (nejdříve 45 dnů od splnění oznamovací povinnosti)
2. Zažádání na ÚCL o možnosti uplatnění alternativních bezpečnostních opatření
3. V případě schválení implementace alternativních metod bezpečnostní kontroly do bezpečnostního programu letiště a leteckého dopravce a do provozní příručky
 - a. Metody kontroly musí být v souladu s prováděcím rozhodnutí Komise C(2015) 8005
4. Úspěšně projít auditem ÚCL
5. Kvalifikování pracovníků
 - a. Školení A2, B11 a C11 (seznam školitelů je dostupný na stránkách www.caa.cz)
6. Implementace odbavovacího procesu na LKMB



Závěr a diskuse

Odbavení letu v rámci obchodní letecké dopravy není ani zdaleka snadnou záležitostí. V dnešní době se klade obrovský důraz na bezpečnost v letectví a jeho ochranu před protiprávními činy, a to z důvodu několika teroristických činů, při kterých přišlo o život nespočet lidí. Nejhrůznějším z nich byl útok na Světové obchodní centrum v New Yorku, známý také pod názvem „9/11,“ který způsobil značný převrat v pohledu na bezpečnost civilního letectví. Cílem této práce bylo zjistit, za jakých podmínek by bylo možné odbavování obchodní letecké dopravy pro nově vznikajícího leteckého dopravce JetForTrip s. r. o. z LKMB.

Z pohledu legislativy je třeba se řídit právem Evropské unie, tedy jejími nařízeními. V případě malého letiště umožňuje nařízení Komise (EU) č. 1254/2009 odchýlit se v určitých případech od společných norem v oblasti ochrany civilního letectví a aplikovat alternativní bezpečnostní opatření. Toto nařízení je velmi důležité právě pro odbavování letů z LKMB, kde žadatel zadá požadavek na ÚCL, který provede místní analýzu rizik a případně alternativní bezpečnostní opatření schválí.

Bezpečnostní kontroly podléhají určitým pravidlům, která jsou blíže specifikována v prováděcím rozhodnutí Komise C(2015) 8005, které dostane každý začínající letecký dopravce k dispozici od ÚCL. Bezpečnostní kontroly provádí Schválený agent nebo Známý odesílatel. Status Známého odesílatele ovšem dostává subjekt odesílající zásilky, a ne letecký dopravce. Z tohoto důvodu je nutné získat pro společnost JetForTrip s. r. o. status Schváleného agenta, případně využívat služby jiného Schváleného agenta.

Bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel na LKMB by bylo vhodné provádět ruční prohlídkou, u carga je vždy nezbytné posoudit, jaký charakter bezpečnostní prohlídky se pro danou zásilku jeví jako nejvhodnější. V případě, kdy je možné provést bezpečnostní kontrolu pomocí ruční prohlídky v kombinaci s vizuální kontrolou, byla by kontrola provedena přímo v prostorách společnosti na LKMB. Pokud by se ovšem ruční prohlídka nejevila jako nejvhodnější způsob, nebo by si po této kontrole nemohl být bezpečnostní pracovník dostatečně jistý, že se v zásilce nenachází žádné zakázané předměty, muselo by se přistoupit k provedení bezpečnostní kontroly na jiném letišti, které disponuje potřebným vybavením. Tato možnost by ovšem značně navýšila náklady spojené s odbavením.



Vzhledem k výše uvedeným důvodům je pro společnost JetForTrip s. r. o. vhodné snažit se o odbavení co největšího množství cestujících a zásilek právě z LKMB, protože se jedná o nejvýhodnější možnost.

Momentální situace se jeví velmi příznivě ve prospěch společnosti JetForTrip. Ve společnosti nedávno úspěšně proběhl audit z ÚCL, v návaznosti na něj bude dopravci vydáno AOC, a tudíž vydáno oprávnění na provoz obchodní letecké dopravy za úplatu či jinou protihodnotu. Úspěšná implementace alternativních postupů do provozní příručky a do bezpečnostního programu zaručuje, že tento letecký dopravce bude splňovat přísná mezinárodní kritéria pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a zavazuje se aplikovat a kontrolovat provozní postupy popsané v těchto dokumentech. Dalším krokem je výběrové řízení pro personál, který bude pozemní odbavení zajišťovat a jejich kvalifikace. V neposlední řadě se musí postupy otestovat v praxi a případně implementovat dodatečná opatření, která odstraní nedostatky v tomto procesu.

Cíle práce bylo dosaženo postupem uvedeným v kapitole 3, která se zabývá implementací postupů vycházejících z nařízení Evropské unie a jeho úplné uvedení do provozu bude následovat v nejbližších měsících.



Seznam použitých zdrojů

- [1] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Legislativa* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/legislativa/>
- [2] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Legislativa ČR* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/legislativa/legislativa-cr/>
- [3] EVROPSKÁ UNIE. *Nařízení, směrnice a další právní akty* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/law/legal-acts_cs
- [4] EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002*. In: Úřední věstník Evropské unie. 2008, svazek 51, L 97/72–L 97/84, ISSN 1725-5074. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32008R0300>
- [5] EVROPSKÁ KOMISE. *Nařízení Komise (EU) č. 1254/2009 ze dne 18. prosince 2009, kterým se stanoví kritéria umožňující členským státům odchýlit se od společných základních norem v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a přijmout alternativní bezpečnostní opatření*. In: Úřední věstník Evropské unie. 2009, svazek 52, L 338/17–L338/17, ISSN 1725-5074. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32009R1254>
- [6] EVROPSKÁ KOMISE. *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti*. In: Úřední věstník Evropské unie. 2015, svazek 58, L 299/1–L299/142, ISSN 1977-0626. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32015R1998>
- [7] EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/399 ze dne 9. března 2016, kterým se stanoví kodex Unie o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex)*. In: Úřední věstník Evropské unie. 2016, svazek 59, L77/1–L77/52, ISSN 1977-0626. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32016R0399>
- [8] EVROPSKÁ KOMISE. *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/255 ze dne 18. února 2021, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti*. In: Úřední věstník Evropské unie. 2021, ročník 64, L 58/23–L58/35, ISSN 1977-0626. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32021R0255>
- [9] LETECKÁ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKA. *Předpis L14 – letiště* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/index.htm>
- [10] LETECKÁ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKA. *Předpis L17 – Bezpečnost; ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>



- [11] LETIŠTĚ PRAHA. *Bezpečnostní pravidla* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/bezpecnostni-pravidla>
- [12] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Schválený agent* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/oddeleni-bezpecnosti-zasilatelskeho-retezce/schvaleny-agent/>
- [13] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Známý odesílatel* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/oddeleni-bezpecnosti-zasilatelskeho-retezce/znamy-odesilatel/>
- [14] ICAO. *The Phase Out of Account Consignors (AC) by 30 June 2021* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.icao.int/Security/aircargo/Pages/The-Phase-Out-of-Account-Consignors.aspx>
- [15] EVROPSKÝ PARLAMENT, ZPRAVODAJSTVÍ. *Schengen: průvodce evropským prostorem bez hranic* [online]. 2019, aktualizováno 2021. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/security/20190612STO54307/schengen-pruvodce-evropskym-prostorem-bez-hranic>
- [16] LKMH. *Handling* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: http://www.lkmh.cz/?page_id=311
- [17] ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Ověřování spolehlivosti* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/zpusobilost-leteckeho-personalu/overovani-spolehlivosti/>
- [18] VFR PŘÍRUČKA. *VFR-AD-LKMB* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkmb_text_cz.html
- [19] LKMB. *Základní informace* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <http://www.lkmb.cz/zakladni-informace/>
- [20] MAPY.CZ. *Turistická mapa* [online]. © Seznam.cz, a.s. 2021. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://mapy.cz/s/kalufudelu>
- [21] AEROKLUB MLADÁ BOLESLAV. *Historie* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <http://www.akmb.cz/aeroklub-mlada-boleslav/historie/>
- [22] DSA. *Aerotaxi* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://dsa.cz/index.php/aerotaxi>
- [23] JETBEE. *Air services* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.jetbee.aero/en/air-services>
- [24] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Přehled leteckých dopravců licencovaných v České republice* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Letecke-spolecnosti-a-dopravci/Prehled-leteckych-dopravcu-licencovanych-v-Ceske-r>
- [25] LKMH. *Letištní řád* [online]. 2020 [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <http://www.lkmh.cz/wp-content/uploads/2020/11/LKMH-ID-17-11-20-Letistni-rad.pdf>



- [26] LSHK. *Letištní řád* [online]. 2020 [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: https://lshk.cz/wp-content/uploads/2020/06/Leti%C5%A1tn%C3%AD_%C5%99%C3%A1d_LKHK_Vyd.2_PIP.pdf
- [27] GOOGLE MAPS. *Google Streetview* [online]. © Google 2021. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://goo.gl/maps/uapJZQ5eRaduQCDP9>
- [28] BEZPEČNOSTNÍ PROGRAM DOPRAVCE JETFORTTRIP S. R. O. *JFT-1.0D-SEC-Security_Program*. Mladá Boleslav, 2021.
- [29] LKMB. *Letištní řád* [online]. 2014 [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <http://www.lkmb.cz/wp-content/blogs.dir/2/files/letistni-rad-2014-solo.pdf>
- [30] MAPY.CZ. *Letecká mapa* [online]. © Seznam.cz, a.s., © TopGis 2021. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://mapy.cz/s/fenanufobo>
- [31] RAPISCAN SYSTEMS. *Rapiscan 632DV* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.rapiscansystems.com/assets/products/Rapiscan-632DV.jpg>
- [32] SKYPORT. *Ceník manipulací PRG* [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.skyport.com/Skyport/media/Catering/cenik-4-2021-CZE.pdf>
- [33] ICAO. *Consignment security declaration* [online]. ICAO-WCO Joint Workshop [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.icao.int/MID/Documents/2016/ICAO-WCO%20Joint%20WS-Rabat/H4.8.pdf>
- [34] JETFORTTRIP [online]. [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://www.jetfortrip.com/>
- [35] POLICIE ČR. *Žádost o hraniční kontrolu* [online]. 2019 [cit. 2021-8-3]. Dostupné z: <https://rscpapli.policie.cz/Home/Input>