

Návrh opatření k zvýšení bezpečnosti na mezinárodních letištích v České republice

1. Ochrana SRA letišť a dalších kritických prvků civilního letectví

- 1.1. Realizace kontroly vstupu a detekční kontroly personálu na hraně SRA letiště výhradně v působnosti letišť/státních složek;
 - Předpisově již zapracováno v návrhu NBP účinném od 02/2016;
 - Na základě změny NBP a BPL Letiště Praha, a.s. bude změna na LVHP zavedena s účinností od 02/2016;
- 1.2. Vytvoření jednoznačných předávacích míst na hraně letištní SRA a vnitřních zón cargo skladů;
 - Na základě změny NBP a BPL LVHP bude zavedeno s účinností od 02/2016, stavební řešení následně finalizováno v průběhu 2. Q 2016;
- 1.3. Do NBP stanovených kritických prostor přímo ovlivňujících bezpečnost letového provozu (stanoviště služeb řízení letového provozu popř. vymezené kritická pracoviště v SRA) uložit zvedení povinné víceúrovňové validace vstupujících osob (nad rámec validace formou platnost IDC + osobní PIN);
 - Možná realizace formou biometrické validace popř. nezávislého ověření totožnosti bezpečnostními pracovníky na základě fotografie osoby přikládající IDC ke snímači;
 - Jednotné stanovení okruhu kritických prostor letišť vyžadujících dané opatření vyžaduje změnu NBP/základních opatření stanovovaných ÚCL, předpoklad vydání požadavku v NBP 3.Q 2016;
- 1.4. Vyhodnocování možných dopadů zaváděných technologií bezpilotních prostředků/dronů na proces ochrany letišť (jak v rovině detekce/protiopatření, tak v rovině využití);
 - V působnosti MV ČR je připravován materiál „Bezpilotní letecké prostředky (drony), regulace provozu a ochrana před jejich zneužitím“. Materiál by měl být předložen Bezpečnostní radě státu ve 2. pololetí 2016. Předpokladem předložení tohoto materiálu je vydání nařízení Evropské komise, kterým bude provoz bezpilotních leteckých prostředků upraven;
 - ŘLP provede analýzu systémových možností pro detekci bezpilotních prostředků;
 - LVHP se bude podílet na projektech ČVUT zahrnujících analýzy a testování možnosti využití UAV/dronů v procesu ochrany před protiprávními činy popř. jiných oblastech provozu letišť, stejně jako prověřování možnosti detekce/protiopatření.

2. Cargo supply-chain

- 2.1. Povinnost schválených agentů zajistit v jejich skladech manipulaci se zásilkami s již přiděleným statutem SPX výhradně v režimu obdobném letištní SRA (tj. vymezený prostor fyzicky oddělený od zbytku skladu, povinnost trvalého CCTV dohledu, povinnost detekčních kontrol všech osob a jimi vnášených věcí do tohoto prostoru vyškolenými bezpečnostními pracovníky);
 - Kapacita národního dozorního orgánu ÚCL nedostačuje na důslednou kontrolu dodržování právní úpravy, toto bylo i nálezem auditu Evropské komise z června 2015. Pro celou oblast dozoru ochrany civilního letectví před protiprávními činy je vyčleněno pouze 6 inspektorů, kteří však v rámci své činnosti nejen dozorují, ale připravují rámec regulace a odbavují žádosti subjektů o schválení. Těchto subjektů, které dozoruje 6

inspektorů, je aktuálně více než 400, což je největší množina právnických osob v rámci civilního letectví, nad kterou je prováděn dohled. Pro efektivní pokrytí této dozorové činnosti je nezbytné navýšení kapacity ÚCL o 2 tabulková místa;

- *Vyžaduje změnu systemizace a rozpočtu ÚCL, přičemž rok 2016 lze využít k náboru a výcviku inspektorů a zavedení intenzivní kontrolní činnosti s tím, že nálezy z kontrolní činnosti lze následně zohlednit v aktualizaci NBP k 1.1.2017;*

2.2. Intenzivní kontrolní činnost ÚCL na procesy známých dodavatelů (oprávněných bez detekční kontroly přiznávat zásilkám statut SPX) a přepravce realizující přepravy zabezpečených zásilek se statutem SPX včetně realizace penetračních testů zaměřených na neoprávněný přístup k zásilkám – v případě zjištění opakovaného nebo závažného porušení bezpečnostních procesů vyjmutí z registru známých dodavatelů/přepravců;

- *Kontrolní činnost ze strany ÚCL je dnes s ohledem na výše popsaný stav nedostatečná a vyžaduje personální posílení. Řešením tedy není úprava předpisů, ale navýšení systemizace ÚCL o 1 tabulkové místo (pokud dojde k navýšení popsanému v bodu 2.1.výše), jinak je pro danou agendu nezbytné navýšení o 2 tabulková místa;*
- *Vyžaduje přípravu tzv. metodiky skrytého testování v souladu s požadavky unijních předpisů. Teprve po zpracování tohoto dokumentu bude moci skryté testování odpovědně provádět. Při stávající personální kapacitě je vzhledem k množství dalších úkolů vyplývajících ze ZCL předpoklad dokončení metodiky skrytého testování 31. 3. 2016.*
- *Pro odpovídající intenzitu kontrolní činnosti vyžaduje změnu systemizace a rozpočtu ÚCL;*

2.3. Pro schválené agenty provádějící detekční kontroly k získání statutu zásilek SPX, vyžadovat vybavení stanoviště detekční kontroly minimálně technologií konvenčního RTG s povinným ukládáním snímků/dat o kontrolách umožňující v případě bezpečnostního incidentu dohledání příčin v kombinaci s ETD zařízením;

- *Výše uvedené zpřísnění evropských norem je odůvodněno minimalizací rizik spojených s přepravou zásilek. Je třeba zdůraznit, že toto opatření znamená zvýšené náklady pro schváleného agenta a jde nad rámec unijních předpisů. Na druhou stranu je to opatření, které je nezbytné. Realizaci lze rozdělit do dvou období: a) navýšení dozoru ze strany státní správy a vyhodnocení stavu – ½ roku po navýšení kapacity dozorového orgánu; b) přijetí definitivních úprav opatření v této rovině s přihlédnutím ke konkurenceschopnosti regulovaných subjektů a úrovni bezpečnosti – 1 rok po navýšení kapacity dozorového orgánu.*
- *Pro efektivitu daného opatření je nezbytné rovněž zvýšení kontrolní činnosti vůči subjektům zajišťujícím detekční kontroly nákladu a pošty realizované ÚCL, včetně uskutečňování skrytých testů. Toto vyžaduje navýšení kapacity dozorového orgánu o 1 tabulkové místo;*
- *Vyžaduje změnu systemizace a rozpočtu ÚCL, přičemž rok 2016 lze využít k náboru a výcviku inspektorů a zavedení intenzivní kontrolní činnosti s tím, že nálezy z kontrolní činnosti lze následně zohlednit v aktualizaci NBP k 1.1.2017;*

2.4. Povinná preference detekčních kontrol zásilek před přidělením statutu SPX a SCO na základě dodávky od známých/stálých dodavatelů (tj. uznávání dodávek známých/stálých dodavatelů pouze tam, kde objektivně vzhledem k váze/charakteru zásilky/typu balení nelze dostupnými technickými prostředky detekční kontrolu provést)

- *Realizace detekčních kontrol bude preferována u posledního schváleného agenta (popř. provozovatele letiště), před předáním k transportu zásilky do SRA letiště k nakládce do letadla;*

- *Výše uvedené zpřísnění evropských standardů je odůvodněno minimalizací rizik spojených s přepravou zásilek. Je třeba zdůraznit, že toto opatření znamená zvýšené náklady pro schváleného agenta a jde nad rámec unijních předpisů. Na druhou stranu je to opatření, které je nezbytné. Realizaci lze rozdělit do dvou období:*
 - *navýšení dozoru ze strany státní správy, analýza aktuálního stavu – 1/2 roku po navýšení kapacity dozorového orgánu;*
 - *přijetí definitivního opatření v této rovině s přihlédnutím ke konkurenceschopnosti regulovaných subjektů a úrovni bezpečnosti – 1 rok po navýšení kapacity dozorového orgánu.*
- *Po analýze situace v jednotlivých provozovnách lze následně zohlednit v aktualizaci NBP k 1.1.2017;*

2.5. Povinnost známých dodavatelů i schválených agentů mít místa detekčních kontrol, přípravy, skladování a manipulace se zásilkami s přiznaným statutem SPX pod trvalým CCTV dohledem se záznamem umožňujícím v případě bezpečnostního incidentu dohledání příčin;

- *Výše uvedené zpřísnění evropských norem je odůvodněno minimalizací rizik spojených s přepravou zásilek. Podrobnější zhodnocení případných dopadů do provozu a vhodné formy realizace lze až po navýšení dozoru ze strany státní správy a analýze aktuálního stavu. Realizaci lze rozdělit do dvou období:*
 - *navýšení dozoru ze strany státní správy, analýza aktuálního stavu – 1/2 roku po navýšení kapacity dozorového orgánu;*
 - *přijetí definitivních úprav opatření v této rovině s přihlédnutím ke konkurenceschopnosti regulovaných subjektů a úrovni bezpečnosti – 1 rok po navýšení kapacity dozorového orgánu.*
- *Po analýze situace v jednotlivých provozovnách vyžaduje úprava opatření změnu NBP/základních opatření stanovovaných ÚCL;*

3. Letištní dodávky

3.1. Intenzivní kontrolní činnost ÚCL i provozovatelů letišť na procesy známých dodavatelů palubních/letištních zásob (oprávněných bez detekční kontroly navážených dodávkou do SRA/na palubu letadla) a přepravců realizujících přepravu zabezpečených dodávek včetně realizace penetračních testů zaměřených na neoprávněný přístup k dodávkám – v případě zjištění opakovaného nebo závažného porušení bezpečnostních procesů automatické vyjmutí z registru známých dodavatelů/přepravců;

- *V rovině provozovatele letiště lze částečně řešit formou vlastní kontrolní činnosti (pro dodavatele působící na LVHP cca v rozsahu 1 tabulkového místa). Další intenzifikace dohledu na straně provozovatele letiště (zejména v rovině neohlášených inspekci/testů) by již vyžadovala doplnění zmocnění pro danou činnost do předpisové základny;*
- *Současný režim ochrany letištních/palubních zásob je obecně možno považovat za méně přísný než režim ochrany nákladu a pošty. Problémem současné evropské úpravy je to, že přenáší odpovědnost za dohled a „certifikaci“ dodavatelů těchto zásob na letiště, respektive leteckého dopravce, a ti zpravidla nemají takové kontrolní a nařizovací možnosti jako příslušný orgán. Řada evropských států tento problém uznává a ve svých národních bezpečnostních programech přenáší více odpovědnosti za fungování těchto subjektů na příslušné orgány. Efektivní dohled vyžaduje posílení kapacit ÚCL minimálně o 1 tabulkové místo.*
- *Pro odpovídající intenzitu kontrolní činnosti vyžaduje změnu systemizace a rozpočtu ÚCL;*

- 3.2. Povinnost známých dodavatelů palubních/letištních zásob mít místa detekčních kontrol, přípravy, skladování a manipulace s dodávkami pod trvalým CCTV dohledem se záznamem umožňujícím v případě bezpečnostního incidentu dohledání příčin;
- *Výše uvedené zpřísnění evropských norem je odůvodněno minimalizací rizik spojených s přepravou zásilek. Je třeba zdůraznit, že toto opatření znamená zvýšené náklady pro známého agenta a jde nad rámec unijních předpisů. Podrobnější zhodnocení případných dopadů do provozu a vhodné formy realizace lze až po navýšení dozoru ze strany státní správy a analýze aktuálního stavu. Realizaci lze rozdělit do dvou období:*
 - *navýšení dozoru ze strany státní správy, analýza aktuálního stavu – 1/2 roku po navýšení kapacity dozorového orgánu;*
 - *přijetí definitivních úprav opatření v této rovině s přihlédnutím ke konkurenceschopnosti regulovaných subjektů a úrovni bezpečnosti – 1 rok po navýšení kapacity dozorového orgánu.*
 - *Po analýze situace v jednotlivých provozovnách vyžaduje úprava opatření změnu NBP/základních opatření stanovovaných ÚCL;*

4. Omezení rozsahu vstupujících osob

- 4.1. Povinnost provozovatele letiště ověřovat minimálně v periodě 90 dní reálné využívání vydaných IDC s přístupem do SRA a v případě, kdy není IDC po tuto dobu bez zjevné příčiny využíváno, toto IDC zablokovat/resp. vyměnit IDC na rozsah nezbytný pro nutnou činnost subjektu (ověřování není uvažováno vůči bezpečnostním složkám státu);
- *na LVHP v současné době zavedeno se začátkem ověřování od 1.1.2016;*
- 4.2. Maximální důraz provozovatelů letišť na povinnost vracet veškeré zneplatněné IDC s tím, že u IDC nevrácených ani po výzvě budou případy předávány do dalšího správního řízení ÚCL;
- *Na LVHP bude zapracováno do procesu vydávání IDC jako standard v průběhu 1. Q 2016 (součást procesu ověřování reálného využívání IDC – viz bod 4.1.);*
 - *Ustanovení § 92 ZCL již dnes dává ÚCL možnost poměrně citelného postihu za zneužití zneplatněného IDC. Z poznatků ÚCL vyplývá, že u některých provozovatelů může být takových průkazů poměrně značný počet a provozovatelé často ani nemají přehled o tom, kolik zaměstnanců s platným IDC již na letišti své pracovní povinnosti nevykonává;*
 - *ÚCL v průběhu 1. Q 2016 vhodným způsobem připomene všem provozovatelům letišť jejich povinnost v této oblasti a následně zpřísní příslušnou kontrolní činnost, včetně využití shora uvedeného sankčního ustanovení;*
- 4.3. Maximální důraz provozovatelů letišť na povinnost nahlásit ukončení důvodů pro vystavení IDC požadujícím subjektem/garantem (zejména ukončení pracovního poměru) s tím, že opakovaná pochybení budou předávána do správního řízení ÚCL;
- *Na LVHP bude zapracováno do procesu vydávání IDC jako standard v průběhu 1. Q 2015 (součást procesu ověřování reálného využívání IDC – viz bod 4.1.);*
 - *ÚCL v průběhu 1. Q 2016 vhodným způsobem připomene všem provozovatelům letišť jejich povinnost v této oblasti a následně zpřísní příslušnou kontrolní činnost, včetně využití shora uvedeného sankčního ustanovení;*
- 4.4. Povinnost provozovatele letiště v součinnosti s PČR ověřovat, zda předložené doklady totožnosti předkládané při vydávání trvalých i jednorázových průkazů nejsou na seznamech odcizených/ztracených/zneplatněných;
- *v rovině LVHP lze řešit interně změnou BPL, probíhá zapracování do procesů vydávání trvalých/dočasných IDC s plánovaným zavedením v průběhu 2. Q 2016;*

- *Rozšíření jako standardu na všechna letiště vyžaduje uložení povinnosti formou změny NBP/základních opatření stanovovaných ÚCL;*

5. Spolehlivost zaměstnanců

- 5.1. Povinnost ověření spolehlivosti rozšířit povinně i o osoby, které mají bez doprovodu přístup k nákladu (nikoli alternativně s ověřením před nástupem do zaměstnání) v NBP;
 - *Realizace možná bez přímých dopadů na ÚCL - zvýšení zátěže v rámci procesu ověřování spolehlivosti bude pokryto stávajícími zdroji bez změny délky správního řízení;*
 - *Vyžaduje právní analýzu prověřující, zda tento zásah nevyžaduje změnu ustanovení ZCL, pokud by byly dostačující úpravy procesních dokumentů v gesci ÚCL a MKBCL, je předpoklad vydání požadavku v NBP 3. Q 2016;*
- 5.2. Rozšíření stávajícího režimu jednorázového ověření spolehlivosti s platností 5 let o periodické/průběžné prověřování dat držitelů vydaných Ověření s tím, že v případě zjištění negativních okolností je z moci úřední zahájeno správní řízení o zneplatnění dokladu;
 - *Nárůst objemu agendy na ÚCL v rozsahu 1 tabulkového místa, současně nárůst nákladů pro Policii ČR;*
 - *Vyžaduje změnu systemizace a rozpočtu ÚCL, stejně jako odpovídající posílení kapacit dalších subjektů, které se na ověřování podílejí;*
 - *Vyžaduje právní analýzu prověřující, zda tento zásah nevyžaduje změnu ustanovení ZCL.*
- 5.3. Zavedení anonymizované databáze platných ověření spolehlivosti (např. podle unikátního čísla jednacího) způsobem umožňujícím dálkový přístup a povinnost provozovatele letiště při vydání IDC a následně v 6 měsíčních periodách provádět kontrolu, zda je předmětné ověření spolehlivosti i nadále platné;
 - *Nad rámec evropské regulace, jako možnost ověření pro provozovatele letišť realizovatelné technicky téměř okamžitě formou webového portálu, kde po zadání č. j. vypadne logická hodnota: platný/neplatný/řízení probíhá. Řešení je aktuálně na ÚCL v testovací fázi, předpoklad přechodu do ostrého provozu v 1. Q 2016;*
 - *Pro zavedení jako periodické povinnosti provozovatelů letišť vyžaduje doplnění NBP/základních opatření stanovovaných ÚCL, optimální řešení doplněním přímo do ZCL;*
- 5.4. Pro bezpečnostní pracovníky a další pro bezpečnost kritické kategorie držitelů IDC nastavení vyšší úrovně ověřování zahrnující kromě jiného úzkou součinnost PČR a zpravodajských služeb při vyhodnocování jejich „afinity k protiprávním činům“;
 - *Pro systematičnost je vhodné, aby příjemcem žádostí všech žadatelů bylo jedno místo tj. ÚCL, které pak dle stupně požadovaného ověření bude předávat k dalšímu šetření.*
 - *Možnost aplikovat původní bezpečnostní princip týkající se definovaného okruhu osob, na které se má vztahovat proces ověřování spolehlivosti, aplikovaný ve znění před poslední novelou ZCL (tj. do 31. 1. 2015), kdy mezi osoby podléhajícímu tomuto procesu patřili v minulosti mj. i řídící letového provozu. Při ověřování spolehlivosti dle principu uvedeného v ZCL je navrženo, aby se ověření spolehlivosti nově vztahovalo i na osoby vstupující bez doprovodu do prostorů určených poskytovatelem LPS k zajišťování oblastní služby řízení, včetně řízení letového provozu ve vzdušném prostoru ČR a dále do určených prostorů k zajišťování přibližovací a letištní služby řízení. Tento požadavek by měl zároveň pozitivní synergické efekty pro ŘLP v oblasti personální bezpečnosti při zajišťování požadavků na zajišťování ochrany kritické infrastruktury a kritické informační infrastruktury;*

- *Nutná změna ZCL.*
- 5.5. Výhledově po zavedení komplexního sběru dat o cestujících/vozidlech (PNR data/automatické čtečky palubních vstupenek/face recognition kamery, čtecí brány registračních značek vozidel) vytvořit v působnosti PČR pracoviště pro on-line vyhodnocování rizikových vozidel/osob a nastavení procesu pro jejich prověřování/dohledávání/ zvýšenou „selectee“ kontrolu;
- *Realizace v působnosti PČR - součinnost provozovatelů letišť v těchto případech řeší stávající NBP;*
 - *Podle konkrétního nastaveného modelu fungování vyžaduje personální a ekonomické posílení PČR popř. dalších subjektů, které se na procesu on-line vyhodnocování budou podílet;*
- 5.6. Výhledově po nastavení základních evropských pravidel pro danou oblast aktivně začít uplatňovat principy hodnocení rizikových indikátorů pro zásilky resp. principy diferenciací detekčních kontrol cestujících/zavazadel podle vyhodnocené rizikovosti;
- *EU plánuje vlastní realizaci nejdříve v roce 2020 – bude následně vyžadovat zřízení tabulkového místa analytika, který bude v rámci ÚCL předávat pokyny k realizaci konkrétních správních kroků;*

6. Dodatečná opatření

- 6.1. Nastavit jednotný proces pro rychlé zavádění ad hoc dodatečných opatření v případě „zhoršené bezpečnostní situace“ zahrnující jak stanovení jednotně vyhlášených úrovní bezpečnostních opatření, tak jejich standardního rozsahu včetně požadovaných aktivačních časů, umožňující subjektům v civilním letectví cílenou přípravu na jejich zavedení v rámci individuálních BPL (zahrnující jak přípravu infrastruktury, tak předem definované zdroje i aktivační postupy);
- *vyžaduje změnu NBP a dalších dokumentů v gesci ÚCL a MKBCL;*
- 6.2. Nastavit proces, kterým stát bude k zajištění jednotné úrovně a kvality bezpečnostních opatření subvencovat přípravu na zavádění dodatečných opatření přesahující rámec minimálních standardů definovaných předpisy EU (ne všechna mezinárodní letiště v ČR jsou schopna krátkodobě financovat rozsáhlejší neplánované investice).

Použité zkratky:

<i>BPL</i>	- <i>Bezpečnostní program letiště</i>
<i>CCTV</i>	- <i>kamerový systém</i>
<i>ČVUT</i>	- <i>České vysoké učení technické</i>
<i>EU</i>	- <i>Evropská unie</i>
<i>LP</i>	- <i>Letiště Praha, a.s.</i>
<i>LPS</i>	- <i>letové provozní služby</i>
<i>LVHP</i>	- <i>Letiště Václava Havla Praha</i>
<i>MKBCL</i>	- <i>Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví</i>
<i>NBP</i>	- <i>Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky před protiprávními činy</i>
<i>PČR</i>	- <i>Policie České republiky</i>
<i>ŘLP</i>	- <i>Řízení letového provozu České republiky, státní podnik</i>

- IDC* - *letištní identifikační průkaz*
- SCO* - *statut letecké zásilky - bezpečná k přepravě pouze nákladními lety*
- SPX* - *statut letecké zásilky - bezpečná pro přepravu letadly s cestujícími*
- SRA* - *vyhrazený bezpečnostní prostor*
- UAV* - *bezpilotní prostředek*
- ÚCL* - *Úřad pro civilní letectví*
- ZCL* - *Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů*