



Terminál 4 letiště  
Madrid – Barajas dokončený  
v roce 2006

# BEZPEČNOST

## civilního letectví ve Španělsku

Pracovní cesta byla orientována především na otázky normativního a organizačního nastavení opatření spojených s řešením protiprávních činů, neboť tato problematika je dnes v České republice upravena poměrně obecně, zejména v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Španělské království nemá vytvořeno samostatné ministerstvo dopravy, to je součástí Ministerstva zemědělství a obchodu. Proto je vrcholným koordinačním orgánem odpovědným za bezpečnost civilního letectví **Státní tajemník pro dopravu Ministerstva zemědělství a obchodu**. Prakticky je však výkonným orgánem jemu podřízené **Generální ředitelství letecké dopravy**.

Podle vyjádření španělských kolegů z oddělení pro leteckou bezpečnost a facilitaci tohoto ředitelství byla v dřívějších letech problematika ochrany civilního letectví před protiprávními činy značně podceňována a otázkami bezpečnosti se prakticky zabýval pouze jediný pracovník. Personální situace se výrazně změnila k lepšímu teprve po krvavých útocích na příměstskou dopravu v Madridu v březnu roku 2004.

Státnímu tajemníkovi pro dopravu jsou podřízeny další státní organizace a podniky, které hrají v oblasti provozní bezpečnosti i ochrany před protiprávními činy výraznou úlohu. Jedná se o státní podnik AENA (správa letišť a řízení letového provozu), státní přístavy a přístavní autority, Komisi pro vyšetřování havárií a incidentů v civilním letectví a Národní komisi pro námořní záchranu.

Kromě Ministerstva zemědělství a obchodu hraje klíčovou úlohu v ochraně civilního letectví před protiprávními činy také **Ministerstvo vnitra**, zejména jeho dvě složky – Policie a Civilní garda. S určitým zjednodušením můžeme pravomoci těchto ozbrojených sborů v oblasti bezpečnosti civilního letectví odlišit tak, že Policie odpovídá za bezpečnost veřejných částí letišť a pasovou kontrolu, Civilní garda je zapojena do ochrany ve vyhrazených bezpečnostních prostorech, tedy v oblasti

*Ve druhé polovině října roku 2007 navštívila skupina zástupců odboru bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra a odboru civilního letectví Ministerstva dopravy partnerské bezpečnostní složky Španělského království. Cílem návštěvy, financované z evropského programu TAIEX, bylo prakticky se seznámit se systémem ochrany civilního letectví před protiprávními činy a poznat postupy španělské Civilní gardy spojené s řešením protiprávních činů v civilním letectví.*

*Bezpečnostní kontrola na letišti Barajas. V popředí otočné monitory rentgenových přístrojů určené především pro příslušníky Civilní gardy.*



uvnitř perimetru letiště. Další detaily týkající se vnitřní organizace Ministerstva vnitra a jeho organizačních složek odpovědných za boj proti terorismu zde neuvádím, neboť byly velice dobře popsány v článku Michala Hořejšího Španělská policie v boji proti terorismu (Policista, číslo 7/2007).

Podobně jako v jiných zemích světa i ve Španělsku se na ochraně civilního letectví před protiprávními činy podílejí také vojenské složky. Ve Španělsku tuto úlohu plní Generální štáb vzdušných sil. Ten je oprávněn, ve spolupráci s aliančními partnery v rámci NATO, rozhodnout o vojenském doprovodu a případných dalších opatřeních proti unesenému letadlu. Kromě toho se španělské ozbrojené síly podílejí i na ostraze řady letišť se smíšeným civilním a vojenským provozem.

Vrcholným orgánem, který zajišťuje sladění bezpečnostních opatření a postupů v civilním letectví, je **Národní komise pro bezpečnost civilního letectví**. Předsedou komise je státní tajemník pro dopravu Ministerstva zemědělství a obchodu. Viceprezidentskou pozici zastává šéf Generálního ředitelství pro civilní letectví a tajemníkem je šéf oddělení pro bezpečnost tohoto ministerstva. Na činnosti dále participu-

jí zástupce Ministerstva zahraničních věcí (generální ředitel pro boj s mezinárodním terorismem), generální ředitel AENA, generální ředitel Policie a Civilní gardy, zástupce vzdušných sil armády, zástupce tajemníka pro bezpečnost Ministerstva vnitra (ředitel kabinetu pro koordinaci), ředitel civilní ochrany, zástupce ministerstva financí, ředitel letišť AENA, ředitel řízení letového provozu AENA, prezident pošty a zástupce generálního ředitele pro civilní letectví odpovědný za leteckou dopravu.

Komise pracuje buď v plenárním zasedání, kdy jsou přítomni všichni statutární členové včetně předsedy, nebo ve stálém zasedání, kdy jsou přítomni zástupci jednotlivých složek a resortů z nižších úrovní řízení a kdy jsou fakticky připravovány jednotlivé materiály a usnesení, které jsou později schvalovány na plenárním zasedání. Komise může rovněž vytvářet různé ad hoc pracovní skupiny a subkomise. Ze stálých pracovních skupin je možno zmínit skupinu pro kontrolu kvality, skupinu pro výcvik nebo skupinu pro cvičení.

Na úrovni jednotlivých letišť plní koordinační úlohu lokální bezpečnostní komise (obdobu našich letištních výborů pro bezpečnost). Lokálním bezpečnostním komisím předsedá



ředitel letiště a dále se ho účastní příslušníci státních bezpečnostních složek a fakultativně také zástupci leteckých firem, které na daném letišti působí.

**Mezinárodní letiště Madrid-Barajas** leží 13 kilometrů severovýchodně od Madridu a co do počtu odbavených cestujících jde o jedno z největších evropských letišť. V posledních dvou letech docházelo k výraznému nárůstu cestujících. V roce 2006 jich letiště odbavilo 46 milionů, v roce 2007 se počítalo s 54 miliony. Letiště bylo za více než 75 let své existence vystaveno celkem sedmi útokům teroristů. V období od roku 1997 do dneška šlo výhradně o útoky teroristické organizace ETA. K poslednímu teroristickému činu došlo v roce 2006, kdy byla na parkovišti Terminálu 4 odpálena bomba v automobilu.

Za veřejný pořádek a bezpečnost na letišti Barajas odpovídají především dvě státní bezpečnostní složky – Policie a Civilní garda. Rozdělení působnosti je stejné jako na většině dalších španělských letišť – za veřejný prostor odpovídá Policie, za vyhrazený bezpečnostní prostor Civilní garda. Působnost Civilní gardy tak zahrnuje pracoviště bezpečnostní kontroly (zde vykonávají její příslušníci dohled nad průběhem bezpečnostní kontroly), tranzitní část terminálů, letištní plochu a končí na vnitřní části oplocení. Na letišti má být „tabulkově“ přítomno více než 700 příslušníků Civilní

i hmotnost kokainu zabaveného v roce 2006 – šlo o více než tři tuny!

**Postupy pro řešení únosů letadel** jsou popsány přímo ve zvláštní příloze Národního bezpečnostního programu, označované jako SA-3, a dále v interních postupech Civilní gardy, která při řešení protiprávních činů v civilním letectví odpovídá za řízení bezpečnostních opatření. V příloze je nejprve detailně popsána úloha kapitána letadla, neboť ten hraje v první fázi únosu vždy primární úlohu. Kapitán letadla po zjištění, že na palubě došlo k únosu, musí nejprve o události informovat Řízení letového provozu (ATC), dále informuje posádku a cestující. Cestující vyzve, aby se zdrželi aktivit, které by mohly přispět ke zhoršení situace. Kapitán by se pokud možno neměl aktivně účastnit vyjednávání. Vždy by měl sloužit pouze jako prostředník pro přenos informací (požadavků) směrem k pozemním bezpečnostním složkám.

Operátor ATC po získání informace o únosu ji musí urychleně předat svému supervizorovi. Pokud jde o cizí letadlo a kapitán žádá o přistání ve Španělsku, musí supervizor získat pro přistání povolení státního tajemníka pro bezpečnost Ministerstva vnitra. Supervizor ani operátor ATC by se podobně jako kapitán neměli aktivně zapojovat do vyjednávání s únosci.

Řízení opatření při únosech se podle přílohy

ředitel Policie, generální ředitel Civilní gardy, šéf civilní ochrany a zástupci dalších bezpečnostních složek. Na místní úrovni pak o konkrétních opatřeních rozhoduje CLISA. Personální složení CLISA vždy závisí na typu letiště, na kterém došlo k únosu. Rozdílů jsou mezi civilními a vojenskými letišti. Štábu předsedá představitel místní správy (prefekt), dalšími členy jsou šéf Policie, Civilní gardy a dalších složek.

V rámci CLISA mohou být vytvořeny následující pracovní skupiny: vyjednávači, informační tým (získávání informací o letadle, posádce, cestujících), komunikační tým (zabezpečuje komunikaci s letadlem), mediální tým, psychologický tým, aeronautický tým (zabezpečuje co nejrychlejší obnovení provozu v prostorách letiště nedotčených danou mimořádnou událostí). Pokud je na některém z krizových štábů rozhodnuto o nasazení speciálních zásahových jednotek, jsou využívány buď jednotky Policie, nebo Civilní gardy, v závislosti na teritoriálním rozdělení působnosti stanovené státním tajemníkem pro bezpečnost.

#### Závěr

V průběhu návštěvy jsme ocenili otevřený přístup španělských bezpečnostních složek a ochotu diskutovat o detailů podrobnosti postupů v případě protiprávních činů v civilním letectví. Španělský systém ochrany civilního letectví a letišť není zásadním způsobem odlišný od systému v České republice. V řadě detailů je však propracovanější a vychází z praktických zkušeností s protiprávními činy v civilním letectví. Metodicky lépe je tak například upravena koordinace mezi jednotlivými zainteresovanými složkami při řešení protiprávních činů v civilním letectví.

Získané poznatky budou využity zejména při právě probíhající aktualizaci Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, který se připravuje k předložení Bezpečnostní radě státu.

**Bohdan KOVERDYNŠKÝ,**  
odbor bezpečnostní politiky  
Ministerstva vnitra  
Foto autor

Letištní plocha spadá do působnosti Civilní gardy

gardy, ve skutečnosti však počty nedosahují ani 600. Policie má k dispozici 510 příslušníků, kteří zodpovídají především za hraniční kontrolu a ochranu veřejného prostoru. Kromě toho na letišti působí také přibližně 1200 pracovníků bezpečnostní agentury, kteří jsou najímání a placeni státní správou letišť – společností AENA.

K hlavním bezpečnostním problémům, kterým letiště čelí, patří kromě terorismu rovněž kriminální delikty typické pro letištní prostředí – obchod s drogami, majetkové trestné činy. Například v roce 2006 na letišti odhalili přibližně 700 trestných činů, z tohoto počtu bylo 69 % skutků souvisejících s drogami a 28 % charakteru majetkové kriminality. Problém drog je na letišti zcela zásadní, ilustruje to

SA-3 provádí na dvou úrovních. Na centrální – národní – úrovni přispívá k řešení situace CNISA (Národní krizový štáb pro řešení únosů letadel), na lokální úrovni pak CLISA (místní krizový štáb pro řešení únosů letadel). K těmto dvěma štábům, které vznikají vždy, může v případě potřeby přistoupit také rozhodování tzv. CDGSC (ústřední krizový štáb), jehož úkolem je rozhodování na nejvyšší politické úrovni.

Štábu CNISA předsedá Státní tajemník pro bezpečnost a dále se zasedání účastní generální

Záběr z posledního teroristického útoku na letišti Madrid-Barajas. Bomba byla odpálena v zaparkovaném automobilu u terminálu 4.



Původní terminál letiště Madrid-Barajas ze 30. let minulého století

