

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

CZ.1.07/2.4.00/17.0080

**„Rozvoj spolupráce formou stáží a odborných praxí v oblasti
řízení letového provozu, VŠB – TU Ostrava“**

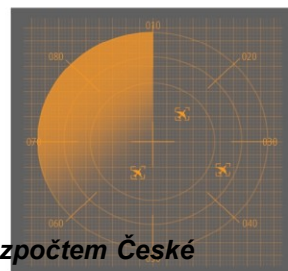
LETIŠTĚ PRAHA-RUZYŇ, SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST A SAFETY

STUDIJNÍ A INFORMAČNÍ BROŽÚRA

Prof. Ing. Rudolf Volner, CSc.

Ostrava, duben 2012

Tento projekt je spolufinancován Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky.



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Ústav letecké dopravy



LETIŠTĚ PRAHA-RUŽYŇ, SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST A SAFETY

Studijní a informační brožúra

Prof. Ing. Rudolf Volner, Ph.D.

Ostrava, duben 2012

Tyto studijní materiály vznikly za finanční podpory Evropského sociálního fondu (ESF) a rozpočtu České republiky v rámci řešení projektu OP VK CZ.1.07/2.4.00/17.0080 „Rozvoj spolupráce formou stáží a odborných praxí v oblasti řízení letového provozu, VŠB-TU Ostrava”



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

OBSAH

1	Letiště Praha-Ruzyně – základní informace.....	4
2	Společenská odpovědnost.....	18
3	Safety.....	21
4	Zhodnocení.....	24

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

1 Letiště Praha-Ruzyně - základní informace



Cíl: Po prostudování této části budete obeznámeny

- Se základními parametry letiště,
- S jeho historií,



Výklad



Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně



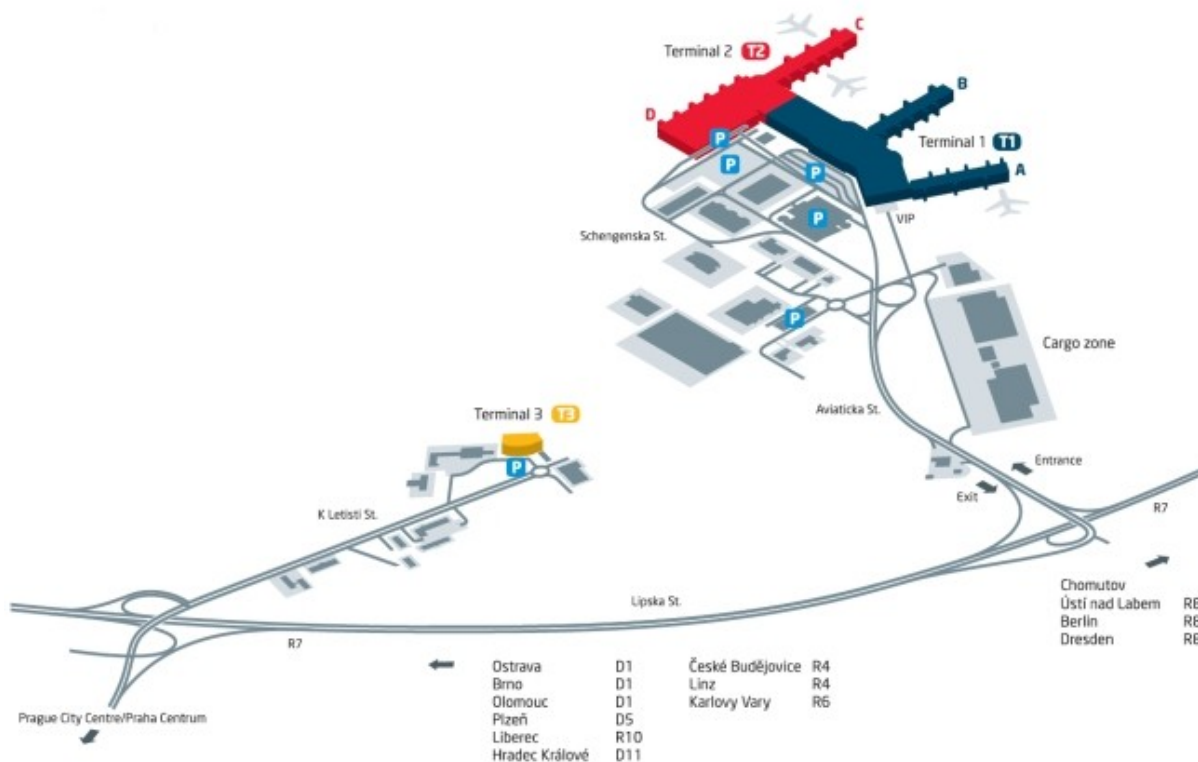
Základní informace

Typ letiště	mezinárodní veřejné civilní
Provozovatel	Letiště Praha, a. s.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Otevření	5. dubna 1937
Nejbližší město	Praha (10 km)
Poloha	50°06'03" s. š., 14°15'36" v. d. 1247 ft / 380 m Souřadnice: 50°06'03" s. š., 14°15'36" v. d.
Kód letiště	ICAO: LKPR IATA: PRG
Statistika (2010)	
Cestujících	11 556 858
Pohybů	156 052
Vzletové a přistávací dráhy	
06/24	beton, 3715×45 m
12/30	beton, 3250×45 m
04/22 [†]	beton, 2120×60 m
[†] uzavřena pro vzlety a přistání	

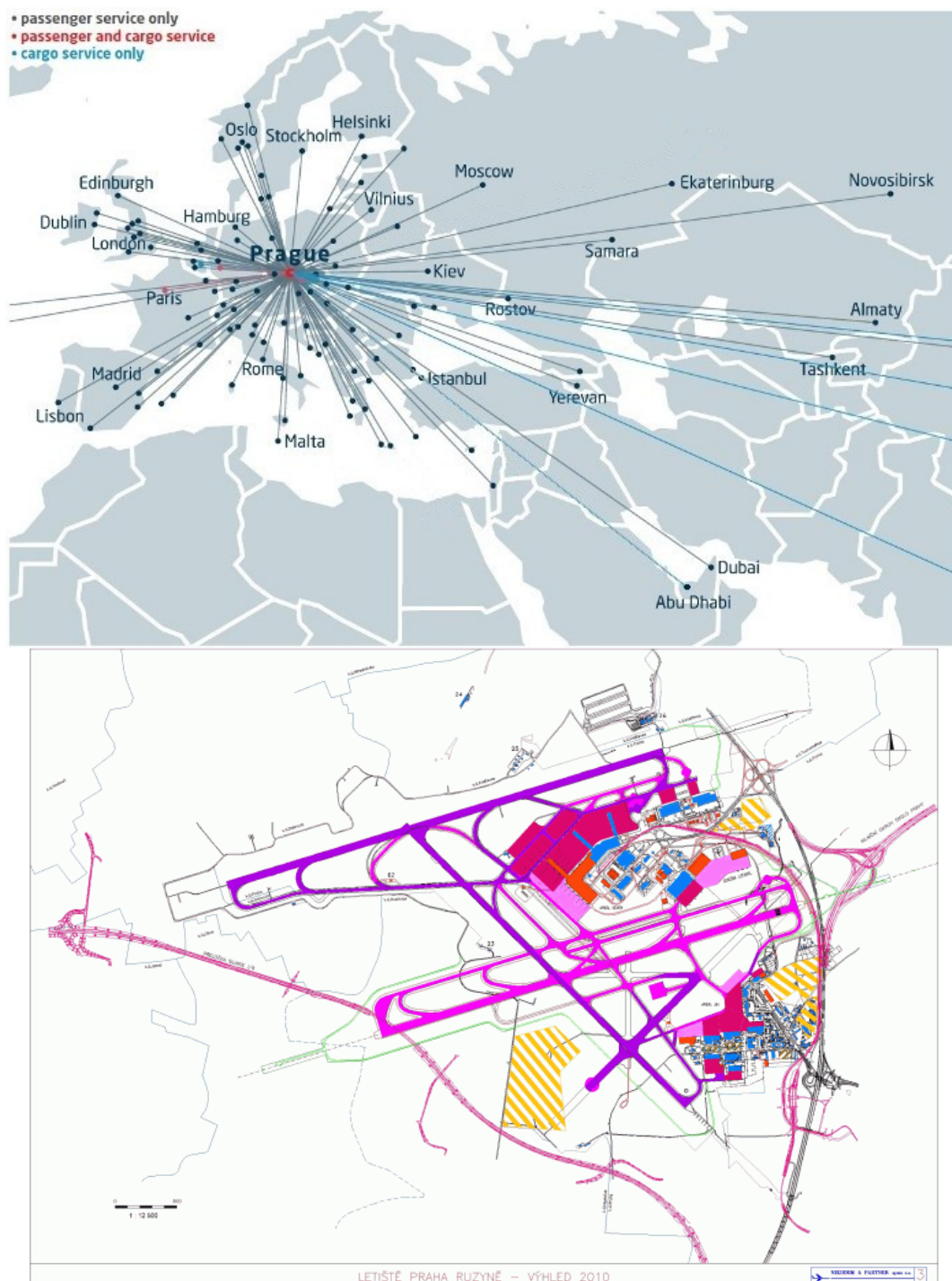
INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně (IATA: PRG, ICAO: LKPR) je mezinárodní veřejné civilní letiště umístěné na severozápadním okraji Prahy, v městské části Praha 6.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Jedná se o největší letiště v Česku, v roce 2008 odbavilo 12,63 milionů cestujících. Letiště je určeno pro mezinárodní i vnitrostátní, pravidelný i nepravidelný letecký provoz. V čele Letiště Praha, a. s., stojí tříčlenné představenstvo, jehož předsedou je Jiří Pos.

Letiště bylo vystavěno na pláni zvané Dlouhá míle v letech 1933–1937. Konstrukce letiště vyprojektovaná arch. Adolfem Benšem, který zvítězil v architektonické soutěži 1931. Doprovodné budovy navrhl Kamil Roškot. V polovině 60. let byla vypsána další architektonická soutěž (dnes terminál Jih 1) byla na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži oceněna zlatou medailí. Provoz letiště byl zahájen 5. dubna 1937, kdy zde v devět hodin ráno přistál letoun DC-2 Československé letecké společnosti na letu z Piešťan přes Zlín a Brno, o hodinu později pak letoun Air France na trati z Vídně do Drážďan.

Na letiště se přemístila veškerá civilní letecká doprava z letiště Praha-Kbely, kde zůstal pouze vojenský letecký provoz. Prudký rozvoj techniky a letecké dopravy si vynutil takřka okamžité rozšíření letiště z původních 80 ha na čtyřnásobek. Od 15. srpna do 22. prosince 1937 byly vybudovány zpevněné vzletové a přistávací dráhy 08/26 (délka 500 m) a 04/22 (délka 280 m) a pojezdová dráha (dnes P). V roce 1938 byla vybudována VPD 13/31 (nyní 12/30) o délce 1000 m a 17/35 délky 950 m, VPD 04/22 byla prodloužena na 1080 m, v roce 1941 VPD 08/26 prodloužena na 1300 m a VPD 04/22 v roce 1944 na 1800 m. Křižovatka drah 04/22, 13/31 a 17/35 bývala také nazývána „Velké náměstí“ – „Big square“. Prvních úprav se letiště dočkalo po válce. V letech 1947–1956 doznalo rozšíření a vylepšení jeho technické zázemí. Konec padesátých let pak přinesl další úpravy v souvislosti s příchodem proudových letadel. Po válce byla zahájena stavba paralelní dráhy 04/22, která byla záhy zastavena.

V letech 1960–1968 bylo letiště rozšířeno o oblast označovanou dnes jako Sever na tzv. Nové letiště. V polovině 60. let byla vypsána další architektonická soutěž a podle vítězného návrhu byla vybudována nová odbavovací budova architektů Karla Filsaka a Karla Bubeníčka), sousedící hangár a nový systém tří vzletových a přistávacích drah (nejdelší z nich o délce 3200 m). Při té příležitosti byla plocha letiště rozšířena na 800 ha (což znamenalo rozšíření území hlavního města nejen o obec Ruzyně, ale také o části Kněževsi, Přední Kopaniny a Hostivice).

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

V letech 1989–1993 byla provedena rekonstrukce severní odbavovací budovy také v tomto případě byla vypsána architektonická soutěž, ve které zvítězili Petr Franta a Michal Brix. Souběžně byly rekonstruovány vzletové a přistávací dráhy. Zároveň byl vypracován investiční záměr rozšíření odbavovacího prostoru v areálu Sever. K jeho uskutečňování se přikročilo v roce 1995 a jeho součástí je i terminál „Sever 2“, otevřený 17. ledna 2006, který navrhl tým architektů Nikodem a Partner spol. s r. o. a Mansfeld IDC s. r. o. V jižní části letiště byl v roce 1997 otevřen nový terminál „Jih 2“.

Letiště je plně vybaveno pro lety VFR (podle vidu) i IFR (podle přístrojů) a umožňuje nepřetržitý provoz ve dne i v noci. Je plně koordinováno v rámci EUROCONTROL v Bruselu z hlediska přidělování časů vzletů (tzv. slotů).

Dráhový systém sestává ze tří vzletových a přistávacích drah, z nichž jedna (04/22 délka 2120 m) je trvale pro vzlety i přistání uzavřena, používá se jako pojezdová dráha a pro parkování velkých letadel (jako např. Antonov An-225). Hlavní VPD je 06/24 (směr 062/242°, tzn. severovýchod-jihozápad, délka 3715 m), v obou směrech vybavená systémem ILS, druhou VPD je 12/30 (směr 124/304°, tzn. severozápad-jihovýchod, délka 3250 m), ve směru 30 vybavená systémem ILS. Dráha 06/24 byla do dubna 1993 značena jako 07/25 a dráha 12/30 do května 2012 jako 13/31. V důsledku změny magnetické deklinace byla označení změněna.^[4] Letištěm vedou betonové a asfaltové pojezdové dráhy označené písmeny A–H, K–N, P, R, S, AA, FF a RR; jejich šířka je 22,5 m, kromě části dráhy P, která je široká 40 m. Na letišti jsou čtyři vyhrazená místa pro přistání vrtulníků (tzv. heliporty) označené H1–H4, umístěné na TWY G, P, S a RR.

Letiště obsahuje čtyři terminály.

Nové letiště je označováno jako Terminál Sever.

- **Terminál T1** slouží letům mimo schengenský prostor
- **Terminál T2** se využívá pro lety v schengenském prostoru

U těchto terminálů je hlavní odbavovací plocha (Apron North), vybavená také 17 stánkami s tunely pro přímý nástup do letadla. V sousedství je nákladní terminál s odbavovacími plochami Apron Cargo 1 a Apron Cargo 2.

Budova starého letiště je označena jako Terminál Jih

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

- **Terminál T3** obsluhuje soukromé a charterové lety
- **Terminál T4** slouží VIP letům a státním návštěvám a slouží hlavně pro VIP lety (Apron South), leteckou taxislužbu (Apron Aviation Service) a lety všeobecného letectví (Apron GA před hangárem C).

Dne 1. září 2005 byl oficiálně otevřen a 2. září 2005 částečně pro veřejnost zpřístupněn terminál T2 (Sever 2). Počet nástupních mostů se zvýšil ze 17 na 27. Kapacita letiště se tak (co do počtu odbavených pasažérů) zvětšila o 30 %. Nová visutá estakáda mezi terminály Sever 1 a Sever 2 ulehčuje automobilové dopravě. Terminál Sever 2 byl plně zpřístupněn v lednu 2006. Investice do nového terminálu dosahují výše 9 miliard Kč.

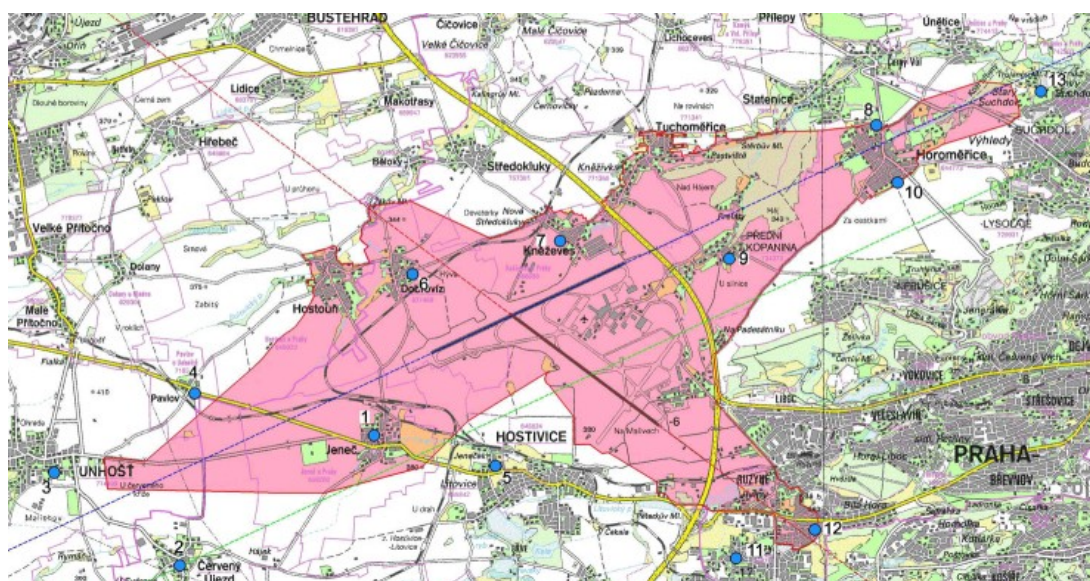
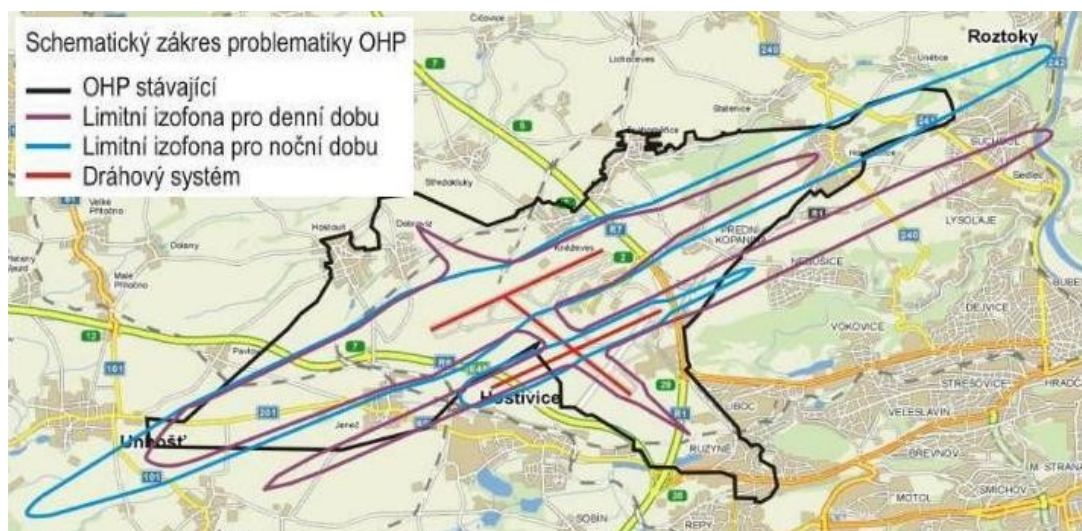
Kolem letiště Praha-Ruzyně je vzdušný prostor koncová řízená oblast TMA Praha. Nad Ruzyní se v nízkém vzdušném prostoru kříží letové cesty M748, W32, L984 a v horním vzdušném prostoru letové cesty UN871 a UL984. Vedle jiných radionavigačních zařízení je na letišti radiomaják zařízení VOR/DME Praha (značka OKL), který vysílá na frekvenci 112,6 MHz a je umístěn poblíž středu dráhy 13/31.

Ruzyňské letiště se objevilo v několika filmech. Patří mezi ně i Casino Royale, ve kterém Ruzyně představuje společně s Airbusem A340-600 společnosti Virgin Atlantic mezinárodní letiště Miami).

Hluk z letiště

Jelikož je letiště umístěno poblíž obydlené zástavby, nad kterou přelétají přistávající a vzlétající letadla, uplatňuje Letiště Praha, s. p. (správce letiště) některá opatření, sestávající jednak z omezujících pravidel (např. omezení vzletů a přistání ve směrech k obydlené části města, omezení nočních letů, nepřetržité monitorování leteckého hluku, vyhlásování hlukově chráněných oblastí v okolí letiště, vyhlásování povinných protihlukových postupů pro letadla apod.), jednak uplatňováním poplatkové (penalizační) politiky v přímé závislosti na způsobeném leteckém hluku.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



Paralelní dráha

Plánuje se výstavba nové vzletové a přistávací dráhy rovnoběžné s dráhou 06/24, očekávané datum uvedení do provozu je rok 2016/17. 27. 10. 2011 získal projekt souhlasné stanovisko EIA (posouzení vlivu na životní prostředí, žádost byla podána 1. 9. 2005 a bylo k ní přes 3600 vyjádření). Součástí je ale 71 podmínek, mj. úplné zastavení leteckého provozu od 24:00 do 5:29 hodin.

Současná dráha 06/24 je hlavní dráhou letiště a odehrává se na ní více než 80 % provozu letiště. Vedlejší dráha 13/31 smí být pro provoz využita pouze v případě, kdy není z technických či meteorologických důvodů možné používat dráhu 06/24. To znamená, že ačkoli má letiště Praha-Ruzyně dráhy dvě, používá se vždy pouze jedna. Hodinová kapacita této jediné dráhy je 46 pohybů (vzletů a přistání) letadel, což řadí Ruzyni mezi absolutní evropskou špičku co se týká intenzity provozu na jedné dráze (absolutní jedničkou je letiště Londýn/Gatwick s kapacitou 46 – 50 pohybů v závislosti na poměru vzletů a přistání). Ani to však již provozu nestačí a dráhový systém letiště a je v současnosti přetížen.

Řešením problému je výstavba nové paralelní dráhy 06R/24L. Ta bude umístěna 1525 metrů jižně od stávající dráhy, která bude přeznačena na 06L/24R, Nová dráha se bude nacházet v prostoru původní dráhy letiště 04/22, která bude zrušena. Nová dráha bude mít rozměry 3550 × 60 m. Bude vybavena jako přístrojová dráha pro přesné přiblížení zařízením

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

ILS CAT IIIB v obou směrech (ILS CAT IIIB umožňuje např. automatické přistání při nulové dohlednosti až do dotyku země). Investice na novou paralelní dráhu bude 9 miliard korun.

Nezákonnosti v rozhodování a odpor občanů

Proti výstavbě dráhy vystupuje řada sdružení místních obyvatel z okolí letiště, kteří se obávají zhoršení prostředí, ve kterém žijí. Jedná se např. o Občanské sdružení pro Nebušice.^[8] Kritikům výstavby letiště se podařilo úspěšně u Nejvyššího správního soudu napadnout nezákonnost rozhodování orgánů hlavního města Praha při projednávání územního plánu.^[9] Zastupitelstvo hl. m. Prahy se následně pokusilo neúspěšně rozsudek správního soudu napadnout stížností u Ústavního soudu. Ten v rozhodnutí ze dne 28. listopadu 2006 stížnost zamítl a definitivně tak potvrdil nezákonnost postupu při přípravě stavby nové přistávací dráhy.

Zastupitelstvo následně přijalo novou změnu územního plánu. Byla opět napadena u Nejvyššího správního soudu a ten podanou kasační stížnost zamítl. Na základě stížnosti Miloše Bělohradského rozhodl ústavní soud dne 25.3.2009, že se Nejvyšší správní soud musí tímto případem znovu zabývat, protože rozhodl „příliš formalisticky“ a „takový postup neshledal senát Ústavního soudu jako ústavně souladný“.^[7] Verdikt soudu však nemá na projekt dráhy bezprostřední vliv.

Ve čtvrtek 5. dubna oslavilo letiště Praha/Ruzyně 75 let od zahájení provozu. V roce 1937 v tento den přistálo na Ruzyni první letadlo. Za celou 75letou historii pak bylo na letišti odbaveno celkem okolo 201 milionů cestujících a bylo uskutečněno více než 4 miliony civilních letů. V průběhu let prošlo letiště mnoha změnami a v souvislosti s rozvojem letecké dopravy zaznamenalo podstatný nárůst kapacity, provozu i počtu odbavených cestujících. Zajímavé je také srovnání vybavenosti ruzyňského letiště. To v roce 1937 nabízelo celkem 5 travnatých vzletových a přistávacích drah s tehdy unikátní délkou až 1200 metrů a mělo jeden odbavovací terminál. Počáteční rozloha letiště činila 108 ha. V roce 2012 má Letiště Praha dvě zpevněné vzletové a přistávací dráhy s délkou až 3 715 metrů, tři terminály pro odbavení cestujících a dva terminály pro odbavení nákladů. Současná rozloha je 1 000 ha.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

S novou výstavbou souvisí také nárůst kapacity letiště, která byla v prvních letech provozu okolo 250 tisíc odbavených cestujících ročně. Reálně pak bylo v prvním roce odbaveno 13 tisíc pasažérů. V průběhu let kapacita postupně narůstala – na konci 70. let se zvýšila na 2,3 miliony. Dnes je celková kapacita letiště 15,5 milionu cestujících a v některých oblíbených časech již letiště naráží na své limity. Reálně bylo v posledních letech na letišti odbaveno okolo 12 milionů pasažérů ročně. Další navýšení kapacity bude možné až s výstavbou plánované paralelní dráhy, která umožní odbavit až 21,2 mil. cestujících ročně. Také nabídka leteckých společností a služeb pro cestující se zásadně změnila. V roce 1938 obsahovala letecká síť ČSA 24 úseků, z toho bylo 12 vnitrostátních a 12 do zahraničí. V současnosti zajišťuje přímé spojení mezi Prahou a 128 světovými destinacemi na 54 leteckých přepravců. Na své lety se cestující mohli ještě v roce 1993 odbavit pouze na 19 přepážkách ČSA. Dnes je jim v letištních terminálech 1 a 2 k dispozici celkem 122 odbavovacích přepážek a 29 samoodbavovacích kiosků, dále mají možnost odbavit se přes telefon nebo po internetu.



Terminál Jih - původní řídicí věž z roku 1937



Mezinárodní letiště Ruzyně - Terminál T1

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



Terminál Sever - ruzyňské letiště za soumraku



Odletová hala Terminálu Sever 1 - 1997



Odletová hala Terminálu Sever 2 otevřená v roce 2006



Terminál T2 (otevřený v roce 2006) v zimě



Odbavovací hala nového terminálu Sever 2



Výhled z terminálu T2 směrem na Prahu

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ



Boeing 767-300



Airbus A310-300 ČSA

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

3 Společenská odpovědnost Letiště Praha-Ruzyně za rok 2011



Cíl: Po prostudování této části budete obeznámeny

-  S aktivitami Letiště Praha-Ruzyně,
-  S programy pro společenskou odpovědnost,
- 



Výklad

Preferované hodnoty Letiště:

- **HRDOST** – Jsme nositeli dobrého jména Letiště Praha
 - Jsme nositeli dobrého jména společnosti jako zaměstnavatele a poskytovatele služeb.
 - Chováme se vždy tak, abychom šířili dobré jméno naší společnosti.
 - Jsme si vědomi naší role při zajišťování bezchybného fungování společnosti Letiště Praha jako celku.
 - Vážíme si profesionálního a unikátního pracovního prostředí Letiště Praha.
- **OTEVŘENOST** – Díváme se na svět vašima očima
 - Jsme v první řadě profesionálové - poskytování kvalitních služeb je pro nás standardem.
 - Zajímáme se o potřeby cestujících, obchodních partnerů, zákazníků i zaměstnanců letiště a pružně na ně reagujeme.
 - Snažíme se, aby naše služby byly vždy příjemným zážitkem.
 - Vstřícná, srozumitelná a otevřená komunikace nám umožňuje budování kvalitních a dlouhodobých vztahů uvnitř i vně letiště.
 - Dbáme na včasné, přesné a pravdivé poskytování informací.
- **BEZPEČNOST** – Garantujeme vaši bezpečnost
 - Jsme si vědomi toho, že základem důvěry k nám je bezpečné letiště.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

- Bezpečnost letiště a leteckého provozu zajišťujeme důsledným dodržováním mezinárodních standardů, bezpečnostních pravidel
- a postupů a předvídáním rizik.
 - Důsledná ochrana informací je součástí naší práce.
- ODPOVĚDNOST – Chováme se odpovědně
 - Záleží nám na dobrých vztazích s okolím, jsme dobrý soused.
 - Chráníme a aktivně zlepšujeme životní prostředí na letišti i v jeho okolí.
 - Chováme se odpovědně k životnímu prostředí a motivujeme k tomu i naše obchodní partnery.
- VIZE – Předvídáme budoucí příležitosti
 - Inovace a technologický pokrok tvoří nedílnou součást naší práce.
 - Sledování trendů v oblasti letecké dopravy nám umožňuje zavádět nové technologie a systémy s ohledem na efektivní využívání zdrojů, budoucí přínos a neustálé přizpůsobování kvality poskytovaných služeb aktuálním požadavkům.
 - Vše, co děláme, děláme s vědomím budoucí prosperity trvale udržitelného růstu letiště.hodnoty

Strategie a pilíře společenské odpovědnosti Letiště:

Kolik stromů a dřevin přibližně najdete v areálu letiště Praha/Ruzyně? Z jaké činnosti Letiště Praha vzniká nejvíce emisí CO₂? Kdo vyhrál soutěž NEJTÍŠŠÍ DOPRAVCE v kategorii proudových letadel v roce 2011? Jak vysokou částkou přispěli zaměstnanci Letiště Praha na humanitární povodňovou sbírku v létě 2010? Letiště Praha se ve své společenské odpovědnosti zaměřuje na čtyři klíčové oblasti, které jsou pro jeho kvalitní fungování zásadní. Jsou jimi budování dobrých vztahů s obyvateli v jeho okolí, zlepšování životního prostředí, rozvoj zaměstnanců a podpora neziskového sektoru.

Dobré vztahy s okolím jsou klíčové pro většinu letišť na celém světě. Z pohledu trvale udržitelného rozvoje daného letiště je totiž nesmírně důležité vytvářet dlouhodobě kvalitní sousedské soužití. Letiště Praha vede se svými sousedy, zejména prostřednictvím zastupitelů

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

jednotlivých obcí a městských částí Prahy dotčených leteckým provozem, průběžný dialog a využívá i další způsoby komunikace přímo s občany. Kromě toho finančně podporuje projekty ve svém okolí sloužící ke zlepšení životního prostředí či rozvoji občanské společnosti. Zaměřuje se také na pozitivní motivaci leteckých dopravců či osvětu směrem k nejmladší generaci. Životní prostředí je v souvislosti s leteckým provozem často zmiňováno. Jako nejvýznamnější dopad je v České republice chápán související hluk, dále pak emise a v neposlední řadě také problematika odpadového hospodářství. Kvalitní zaměstnanci jsou ve firmách, které myslí na svou budoucnost, chápáni jako „rodinné stříbro“, protože úspěch dané společnosti do značné míry závisí na jejich výkonech. Pracovat pro letiště je součástí určité stavovské hrdosti a u řady zaměstnanců se to projevuje tím, že na Ruzyni pracují po generace. Letiště Praha si je vědomo, jak je důležité rozvíjet potenciál jednotlivých zaměstnanců, ať už formou vzdělávání nebo motivačních programů.

Posledním, ale neméně důležitým pilířem společenské odpovědnosti Letiště Praha je spolupráce s neziskovým sektorem, ať už se jedná o partnerství s nadací Člověk v tísni či o vlastní grantový program.

Letiště Praha, a. s., bude v nadcházejícím období nadále rozvíjet nastavené aktivity v oblasti společenské odpovědnosti. Ve spolupráci s organizací Prague Airport Region, zastupující obce a městské části dotčené provozem letiště Praha/Ruzyně, bude v roce 2012 i následujících letech intenzivně pracovat na programu iniciovaném tímto sdružením zaměřeným na rozvoj mediace mezi oběma stranami. Zároveň bude Letiště Praha, a. s., usilovat o implementaci své strategie společenské odpovědnosti do širšího kontextu v rámci celé skupiny Český Aeroholding, a. s.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

4 SAFETY



Cíl: Po prostudování této části budete obeznámeny

- S definicí safety
- Se stavem safety v ČR pro rok 2011
-



Výklad

HISTORIE

Stručný přehled organizací, které plnily úkoly odborného zjišťování příčin LN:

- Od roku 1946 - Ministerstvo dopravy,
- Od roku 1948 - Státní letecká správa,
- Od roku 1952 - Hlavní správa civilního letectví,
- Od roku 1956 - Ústřední správa civilního letectví,
- Od roku 1958 - Státní letecká správa,
- Od roku 1965 - Státní letecká inspekce,
- Od roku 1997 - Úřad pro civilní letectví.

Účast České republiky v mezinárodních vládních i nevládních organizacích přímo ovlivňuje úroveň odborného zjišťování příčin leteckých nehod, vzájemnou výměnu informací, zkušeností a postupů. Vzájemná koordinace prevence, metodik a opatření přispívá podstatným dílem k zvyšování bezpečnosti letecké dopravy. Následující stručný přehled chce dát pouze základní informaci o těchto aktivitách:

- 1944 - Československá republika byla jednou z 52 zakládajících zemí, které v roce 1944 vytvořily v Chicagu “Úmluvu o mezinárodním civilním letectví” (dále jen Úmluva). Československá delegace, vedená Air Vice Marshalem Karlem Janouškem, se zúčastnila jednání v době od 1. listopadu do 7. prosince 1944. Za Československou republiku byla Úmluva podepsána dne 18. dubna 1945 ve Washingtonu a ratifikační

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

listina byla uložena u státního departmentu Spojených států amerických ve Washingtonu dne 1. března 1947. V dubnu 1947 Úmluvu ratifikoval požadovaný počet států a tím byl položen základ mezinárodní vládní organizace ICAO (International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví). Úmluva byla publikována pod č. 147/1947 Sb. a je součástí našeho právního řádu. Zpracováním příloh tzv. (Annexů) k Úmluvě vznikají české předpisy řady L. V oblasti odborného zjišťování příčin leteckých nehod platí předpis řady " L 13". Protože se ČR nemohla stát následníkem Československé republiky v ICAO na základě sukcese, členství ČR v ICAO je datováno od 3.4.1993. V souladu s Úmluvou bylo prováděno i odborné zjišťování příčin leteckých nehod státní správou ČR,

- 1992 - V oblasti civilního letectví plní ČR Směrnici Rady Evropského společenství č. 3922/91 z 16.12.1991 k harmonizaci předpisů a správních postupů v oblasti civilního letectví. S platností od 1.1.1992 se stávají předpisy vydané JAA závaznými právními dokumenty pro členské státy EU,
- 1993 - Úkolem ECAC (European Civil Aviation Conference – Evropská konference pro civilní letectví) je harmonizovat civilní letectví v evropských státech jak v oblasti provozně-ekonomické, tak i v oblasti technicko-výrobní zejména prostřednictvím JAA. Je orgánem na úrovni generálních ředitelů orgánů státní správy pro civilní letectví. Členem ECAC se ČR stala na základě sukcese od 1.1.1993 jako jeden z nástupnických států bývalé ČSFR, která byla členem od 1.6.1991,
- 1996 - Sdružené letecké úřady JAA (Joint Aviation Authorities) jsou přidruženým členem ECAC. Členství v ECAC je i podmínkou členství v JAA. JAA od roku 1970 sdružují národní letecké úřady těch evropských států, které splnily náročná přijímací kritéria. Původně JAA vznikly za účelem vytvoření společných certifikačních postupů pro větší letadla a letecké motory (Airbus Industrie). Postupem času, aby došlo k naplnění potřeb evropského leteckého průmyslu, se činnost JAA rozšířila i na oblast provozu, údržby, certifikace a licencování všech kategorií letadel a také leteckého

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

personálu. ČR se stala kandidátským státem JAA 26.3.1996 a řádným členem dne 12.12.2000. Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL) byla založena dne 13.12.1960 s cílem sledovat a řídit pohyby letadel v horním vzdušném prostoru. ČR se stala členem dnem 1.1.1996. Členství znamená v oblasti odborného zjišťování příčin leteckých nehod zavedení předpisů ESARR 2 – 5 v souladu s programem Safety Regulation Commission,

- 1997 - Členství ve výše uvedených mezinárodních organizacích si vynutila založení národního leteckého úřadu CAA (Civil Aviation Authority). V tomto roce dne 1. dubna proto vzniká ÚCL (Úřad pro civilní letectví), který přebírá řadu povinností bývalé SLI (Státní letecké inspekce) a má podstatný podíl na zavedení předpisů řady JAR. Jedním z úkolů, jako orgánu státní správy, je i odborné zjišťování příčin leteckých nehod. V této oblasti dochází ke koordinaci předpisů výše uvedených mezinárodních organizací v souladu s ustanovením § 102 zákona 49/1997 Sb.,
- 2003 - Zahájení činnosti Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod,
- 2006 - S platností od 1. července dochází k novele zákona 49/1997 Sb., mj. se mění název Ústavu na: Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

Současné civilní letectví zahrnuje letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované letadly státní příslušnosti České republiky v cizině pro civilní účely a provozování civilních letišť a poskytování leteckých služeb na území České republiky.

Prvořadým úkolem ÚZPLN v rámci civilního letectví je šetření leteckých nehod a vážných incidentů. Důležitým úkolem je rovněž shromažďování, zpracovávání a vyhodnocování informací o událostech v civilním letectví. Vedle těchto činností se podílí se na zajišťování závazků ČR v oblasti bezpečnosti civilního letectví (safety), plynoucích pro české civilní letectví z členství ČR v Evropské unii, Mezinárodní organizaci pro civilní letectví ICAO, Evropské konferenci pro civilní letectví ECAC, Evropské organizaci pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL.

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Rovněž se podílí na vytváření koncepce bezpečnosti českého civilního letectví, jakož i záměrů zákonů a prováděcích předpisů v oblasti civilního letectví, přípravy podkladů pro návrhy zákonů a leteckých předpisů.

Každému civilnímu letadlu se přiděluje poznávací značka při zápisu do leteckého rejstříku. Letecký rejstřík České republiky (dále jen "letecký rejstřík") je evidencí letadel, s výjimkou sportovních létajících zařízení, jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice. Letecký rejstřík je veden Úřadem pro civilní letectví. Sportovní létající zařízení, vymezená v § 81 odst. 2 písm. a) až g) zákona o civilním letectví, se zapisují do rejstříku sportovních létajících zařízení.

V rámci přednášek vystoupili:

- Ing. Bejdák – legislativa pro safety,
- Ing. Suchý – příklady šetření nehod v ČR,
- Ing. Střihavka – technická základna ÚZPLN.



Navázané kontakty

- Ing. Bejdák, ÚZPLN Praha
- Ing. Cvrkal, ÚCL Praha

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

4 Zhodnocení

Letiště Praha – Ruzyně je největším provozovatelem v ČR, který poskytuje služby leteckým dopravcům. V jeho kompetenci je vytváření podmínek pro provoz všech služeb, které jsou spojeny s provozem letiště a se zabezpečením všech požadovaných služeb. Ze stáže vyplynuli poznatky o možnostech zabezpečení provozu letecké dopravy a o soužití letiště s okolím, aby byly splněny všechny požadavky bezpečnosti provozu a řízení letecké dopravy.