

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2012–2015

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Kristýna Tučková**

**Bezpečnost letecké dopravy po 11. září 2001**

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Miroslav Polreich

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES**

**2012-2015**

**BACHELOR THESIS**

**Kristýna Tučková**

**Aviation security after September 11, 2001**

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. Miroslav Polreich

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 10. 2. 2015

Kristýna Tučková

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá rozvojem bezpečnosti civilní letecké dopravy. Zaměřuje se na jednotlivé události, jež vedly k zásadním změnám v bezpečnosti civilní letecké dopravy. Zkoumá příčiny protiprávních činů a následné legislativní změny jako reakci na tyto protiprávní akty. Práce přibližuje dění předcházející 11. září 2001 a také popisuje a zhodnocuje události tohoto dne a následně zavedená bezpečnostní opatření v sektoru civilní letecké dopravy. Práce představuje ve své teoretické části jednotlivé prostředky bezpečnosti letecké dopravy a v praktické části dochází ke zhodnocení celkové bezpečnosti civilní letecké přepravy a představení osobního názoru na otázku bezpečnosti v tomto sektoru.

## **Klíčová slova**

11. září 2001, bezpečnost, bezpečnostní nařízení, civilní letová přeprava, historie letecké dopravy, letadlo, letecká doprava, letiště, mezinárodní předpisy, ochrana, protiprávní činy, terorismus

## **Annotation**

Bachelor's thesis deals with the development of civil aviation security. It is focused on the individual events which led to the fundamental changes in the security of civil aviation. It examines the causes of the illegal acts and the subsequent legislative changes as a response to these unlawful acts. The work describes the events preceding September 11, 2001 and also describes and evaluates the events of this day, followed by the introduction of the new security level in the civil aviation sector. The theoretical part of the work represents individual means of aviation security. Practical part evaluates the overall safety protocols?)of the civil air transport and introduces the personal opinion of the issue of the safety in this sector.

## **Keywords**

air transport, airport,civil air transport, history of aviation, international regulations, plane, protection, safety regulations, security, September 11, 2001, terrorism, unlawful acts

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>1</b> <b>LETECKÝ TERORISMUS DO 11. ZÁŘÍ 2001</b> .....	<b>9</b>
1.1    Počátky leteckého terorismu.....	9
1.2    Letecký terorismus jako prostředek politické propagandy.....	10
1.3    Palestinsko-izraelské únosy.....	12
1.4    Northwest Orient 305.....	18
1.5    Bombové útoky .....	19
<b>2</b> <b>11. ZÁŘÍ 2001</b> .....	<b>26</b>
2.1    Operace s letadly - příprava.....	26
2.2    Letadla .....	30
2.3    Děni mimo unesená letadla .....	33
2.4    Bezpečnostní pochybení.....	38
2.5    Následná bezpečnostní opatření .....	41
2.6    Následky 11. září 2001 .....	43
<b>3</b> <b>LETECKÝ TERORISMUS PO 11. ZÁŘÍ 2001</b> .....	<b>45</b>
3.1    Transatlantický komplot .....	45
3.2    Sestřelení letounu .....	47
<b>4</b> <b>LEGISLATIVA</b> .....	<b>51</b>
4.1    Mezinárodní předpisy.....	51
4.2    Normy ICAO e ECAC.....	53
4.3    Evropské předpisy .....	54
4.4    Národní právní úprava .....	56
4.5    Organizace pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy .....	57
<b>5</b> <b>BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ CIVILNÍCH LETIŠŤ</b> .....	<b>60</b>
5.1    Odbavená zavazadla .....	60
5.2    Kontrola osob.....	61
5.3    Kontrola příručních zavazadel .....	64
5.4    Nepřímá kontrola cestujících .....	67
<b>6</b> <b>PRŮZKUM</b> .....	<b>68</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>69</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>72</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>75</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ</b> .....	<b>76</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>77</b>

## ÚVOD

Od nepaměti se lidé snažili vznést se do oblak. V roce 1903 bratři Wrightové sestavili první motorově poháněný letoun. V roce 1914 již první dopravní letoun přepravil pasažéry. Oblast letecká doprava se stalo rychle se rozvíjejícím odvětvím, které však také muselo potýkat s množstvím hrozeb. Letecká doprava je ohrožována nejenom technickým stavem letadel a počasím, ale také protiprávními činy. V této práci bych se ráda zaměřila na to, jak se v průběhu historie letecké civilní dopravy změnila její bezpečnost a zda je letecká doprava oprávněně považována za nejbezpečnější způsob přepravy.

Ochrana civilního letectví před protiprávními činy je poměrně novým a rychle se rozvíjejícím oborem. Jako plnohodnotným oborem se stává až roku 1974, kdy následkem vzrůstajícího počtu teroristických útoků v civilním letectví, Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO, International Civil Aviation Organization) vložila obor ochrany civilního letectví do samostatné přílohy Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Většinu informací a statistik uvedených v této práci čerpám ze stránek Aviation Safety Database (ASD), která úzce spolupracuje s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO). Ačkoli jsou letecké společnosti povinny Mezinárodní úmluvou o civilním letectví předkládat informace o nastalých nehodách a formuláře pro tyto příležitosti jsou k dispozici v interní databázi stránek ICAO, neděje se tomu tak ve všech případech. V některých případech nejsou tyto nehody hlášeny buď z hledisek jejich banality, ochrany letecké společnosti, ale také například z důvodu, že se jedná o nehody na letech leteckých společností, které podmínky Mezinárodní úmluvy o civilním letectví v dané době například ještě nepřijaly nebo nedodržovaly. Součástí statistik se tak tyto události stávají následně vlivem jejich medializace.

Podíváme-li se na celkové statistiky ASD, (zaznamenávané od roku 1919<sup>1</sup>) došlo do konce roku 2014 k celkem 18 155 nehodám v letecké dopravě, na tomto čísle však mělo podíl „pouze“ 1 062 únosů a 802 teroristických útoků. Nicméně získat kompletní statistiky je velmi složité, jelikož v některých případech nebyla zcela objasněna příčina dopravní nehody.

---

<sup>1</sup> <http://aviation-safety.net/>

Ze statistik tedy vyplývá, že počty obětí teroristických útoků (ztráty na životech) jsou mnohdy zcela zanedbatelné v porovnání s oběťmi nehod zapříčiněných technickou závadou. Mezi nejvýznamnější protiprávní činy ve spojení s civilní leteckou dopravou, z pohledu ztrát na životech, patří útoky z let 1985 (let Air India 182 – 329 obětí), 1988 (let Pan Am 103 - 270 obětí), 2001 (útoky 11. září – 3525 obětí) a 2014 (let Malaysia Airlines MH17 – 298 obětí).

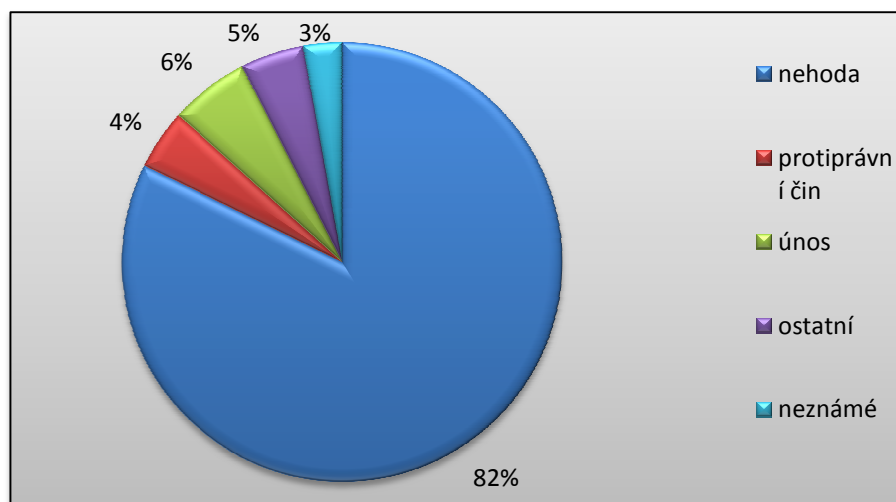
Důvodem proč je zejména sektor letecké dopravy „vyhledávaným“ cílem teroristických útoků je zejména fakt, že se jedná o způsob dopravy, který je využíván velkým počtem lidí a to všech národností. Není tedy k podivu, že útoky v civilní dopravě se mnohdy staly způsobem pro medializaci a dosahování politických či náboženských cílů. Lze však sektor letecké dopravy opravdu považovat za rizikový?

Tabulka 1 – Přehled leteckých dopravních nehod 1919-2014

PŘÍČINA	POČET
nehoda	14929
protiprávní čin	802
únos	1062
ostatní	848
neznámé	514
<b>CELKEM</b>	<b>18155</b>

Zdroj: Aviation Safety Network, online, cit. 2014-12-31

Graf 1 - Přehled leteckých dopravních nehod 1919-2014



Zdroj: Aviation Safety Network, online, cit. 2014-12-31



# 1 LETECKÝ TERORISMUS DO 11. ZÁŘÍ 2001

## 1.1 Počátky leteckého terorismu

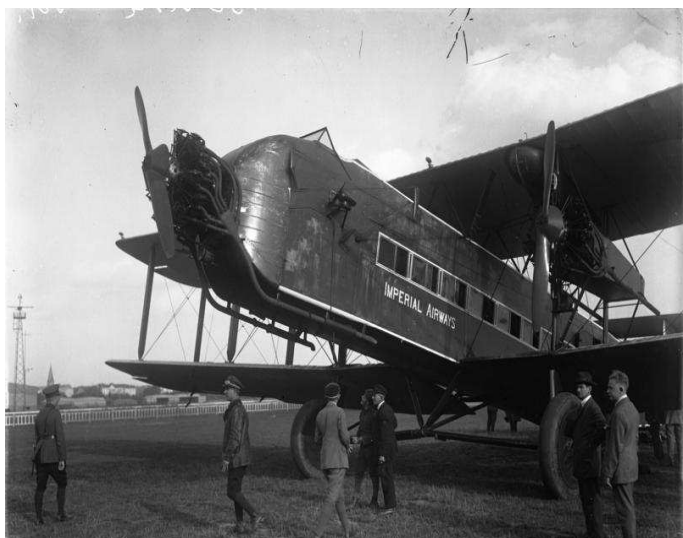
Případy leteckého terorismu jsou často rozdělovány dle způsobu provedení do několika skupin. Jednotlivé případy mohou spadat do více kategorií. Druhy protiprávních činů v letecké dopravě jsou následující:

- sabotáž,
- sestřelení,
- sebevražda,
- únos,
- zničení na zemi.

Mezi první případ únosu a leteckého terorismu vůbec, patří případ letounu Fokker F7, společnosti Pan American Airways. Tento let byl 21. února 1931 po dosažení cílové destinace na letišti Arequipa v Peru zadržen revoluční peruánskou jednotkou. Revolucionáři zadrželi letadlo pouze s pilotem na palubě a požadovali, aby pilot ze zmíněného letadla rozhazoval pro-revoluční letáky. Pilot Byron Rickardse to však odmítl. Po desetidenním zadržování bylo pilotovi umožněno za podmínky převezení jednoho z revolucionářů do Limy, zemi opustit.

Prvním případem sabotáže civilního letu byl pád letadla Armstrong Whitworth Argosy letícího z Belgie do Velké Británie v roce 1933. Jednalo se o let, který měl na palubě tři členy posádky a dvanáct cestujících. Během letu nad belgickým venkovem došlo k požáru v zadní části letadla. Ačkoli pilot ihned zahájil sestup pro nouzové přistání, stroj se ve výšce 75 metrů rozlomil.

Obrázek 1 - Armstrong Whitworth Argosy



Zdroj: Armstrong Whitworth Argosy, online, cit. 2015-02-19

Nehodu tohoto letounu nikdo nepřežil. I když vyšetřování nepřineslo žádné určité výsledky, nejpravděpodobnější příčinou byl vznik požáru, který byl zaviněn smícháním tekutin a to buď neúmyslným či záměrným. Mezi podezřelého za sabotáž tohoto letu byl označen Albert Voss. Tento britský cestující byl nalezen ve větší vzdálenosti od letadla a několik svědků se shodlo, že zrovna tento cestující vyskočil z letadla ještě před jeho rozpadem. Má se za to, že Albert Voss, který byl lékařem a byl v té době vyšetřován pro pašování zakázaných léčiv, naplánoval požár na palubě letadla tak, aby mohl z letadla při nouzovém sestupu vyskočit.

Tyto případy měly ve své době pouze minimální vliv na změny v legislativě civilního letectví. Tyto incidenty pouze posunuly organizace zabývající se leteckou dopravou k tomu, aby po vzoru „námořního práva“ začaly vznikat i „letecká práva“.

## **1.2 Letecký terorismus jako prostředek politické propagandy**

Po druhé světové válce dochází k velkému rozmachu civilní letecké dopravy a to také vzhledem k přesouvání vojenské techniky za zajímavé finanční částky do sektoru civilní dopravy. Postupem času však do civilního letectví zasáhly historické události a to zejména z hlediska nástupu totalitního režimu v některých státech. Civilní letecká doprava se stala způsobem k úniku za svobodou, ale pro někdy nepolitické záměry i zástěrkou k propagandě politického smýšlení jedné či druhé strany.

Mezi hlavní strůjce leteckého terorismu v poválečném období patřily zejména únosy letadel mezi Kubou a Spojenými státy a mezi Palestinou a Izraelem.

### **1.2.1 Americko-kubánské únosy**

V lednu 1959 se vlády na Kubě zmocnily revoluční jednotky Fidela Castra, které donutily k úniku ze země tehdejšího, proamerického prezidenta Fulgencia Batistu. Komunistická vláda Fidela Castra začala realizovat své reformy, díky kterým v roce 1952 omezila maximální možnou míru vlastněné půdy. Přibližně 75% půdy bylo vyvlastněno státem. Jelikož většinovým vlastníkem těchto pozemků byly zejména americké společnosti, považovala vláda Spojených států tento akt za přímo směřovaný proti jejich zájmům. Poslední pomyslnou kapkou bylo vyvlastnění veškerého majetku vlastněného občany USA na území Kuby. Tyto kroky vedly k uvalení embarga ze strany americké vlády. V případě kubánské komunistické vlády se jednalo o pomstu bývalému prezidentovi a jeho americkým podporovatelům.

Únosy letounů mezi těmito státy měly za hlavní úkol jak propagaci jednotlivých politických režimů, tak finančně poškodit druhý ze států. Ve většině případů se nejednalo o únos se záměrem zranění či usmrcení cestujících. Bohužel v některých případech došlo i ke ztrátám na životech.

Proameričtí únoscí letadel z Kuby neměli žádné politické požadavky, ale jejich záměrem bylo zdiskreditovat režim v očích kubánského lidu a také občanů ostatních zemí. Nicméně tyto únosy ze strany Spojených států měly i ekonomické důvody. Americká vláda totiž zásadně unesená letadla nevracela a ponechávala si je jako odškodnění za majetek, o který na Kubě přišla. Ačkoli ztráta samotné Kuby pro Spojené státy neznamena příliš velkou újmu, spojení Kubánské vlády se Sovětským svazem znamenalo během tzv. Studené války, mít „nepřítele přímo na prahu“. Situaci vyostřila nepovedená invaze amerických jednotek v Zátocě sviní v roce 1961 a následný pokus o umístění sovětských jaderných střel na území Kuby. Následkem těchto událostí začalo docházet k zvětšujícímu se trendu únosů tentokrát amerických letadel na „Ostrov svobody“. Je nutné si přiznat, že kdyby ze strany obou vlád nedocházelo k „promíjení“ těchto činů a tyto činy by byly trestány, nedocházelo by k rozšíření trendu únosů za účelem prosazování politických a ideologických cílů.

K americko-kubánským únosům docházelo několikrát ročně (v roce 1969 došlo dokonce k 34 případům únosu civilního letounu). Vzhledem k těmto událostem se však mezi nejtragičtější případy řadí únos letadla Vickers Viscount společnosti Cubana, které letělo dne 1. listopadu 1958 na pravidelné lince z Miami na Floridě do Varadera na Kubě. Dle svědectví přeživších se krátce po startu dva cestující převlékli do uniforem a ozbrojili se. Následně se dožadovali změny trasy letu do Prestonu na Kubě. V té době docházelo ke střetům revoluční armády a armády prezidenta Batisty na území Varadera. Požadované místo přistání bylo tou dobou již v moci revoluční armády Fidela Castra. Posádka následně souhlasila se změnou kurzu, ale vzhledem k nedostatku paliva se stroj zřítil v blízkosti Bahia di Nipe. Nehodu nepřežilo sedmnáct osob z dvaceti na palubě. Konspirační teorie tvrdí, že jeden z únosců nehodu přežil a nyní žije na Floridě.

### **1.2.2 Následná bezpečnostní opatření**

Krokem ke zlepšení situace bylo uzákonění únosu letadla, jako trestného činu, v roce 1970 kubánskou vládou. I když Spojené státy totéž učinili již v roce 1961, neměl tento krok žádné preventivní účinky. K uzákonění na Kubě tak došlo dva měsíce předtím,

než padesát zemí světa přistoupilo k Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadla (Haagská úmluva), kterou se smluvní strany zavazovaly stíhat nebo vydat pachatele leteckého pirátství. Dalším významným krokem ke zlepšení bezpečnostní situace přispěl i program prezidenta Richarda Nixona, „Program řešení leteckých únosů“. Americká ministerstva dopravy a obrany měla ve spolupráci s leteckými dopravci zjistit možnosti využití detektorů kovů a rentgenových přístrojů, které do té doby byly využívány pouze vojskem. V roce 1972 vydal Federální letecký úřad (FAA - Federal Aviation Administration) nařízení pro letecké dopravce, aby odbavení všech cestujících probíhalo za použití jedné z předepsaných procedur a to behaviorálního profilování, průchodu detektorem kovů, kontroly totožnosti nebo fyzické kontroly.

Přestože však nedošlo ke snížení počtu únosů, koncem roku 1972 vydala FAA nouzové opatření, které vyžadovalo provádění kontrol cestujících a jejich kabinového zavazadla na všech pravidelných letech. V USA byla také povinná přítomnost policisty v blízkosti odbavovacího prostoru.

Opatřením, které mělo za úkol přímé zlepšení situace mezi Spojenými státy a Kubou bylo memorandum o porozumění k zabránění únosů letadel. Toto jednání bylo zprostředkováno za pomoci švýcarského a československého velvyslanectví na Kubě počátkem roku 1973. Podle dohody mohly obě země požadovat vydání únosce, únosce soudit a udělit trest. Dále bylo umožněno, aby unesené letadlo mohlo po opadnutí nebezpečné situace dále pokračovat v cestě a nebylo zbytečně zadržováno jednou či druhou zemí.

### **1.3 Palestinsko-izraelské únosy**

Vzhledem k historickým konfliktům na území Palestiny a Izraele, není divu, že teroristické útoky a únosy letadel sloužily k politickým záměrům i těchto zemí. Vzhledem k politické stránce a angažovanosti různých států lze tento konflikt považovat za jednu z příčin událostí 11. září 2001.

Mezi první zaznamenaný únos dopravního letadla následkem sporů mezi Palestinou a Izraelem byl únos letadla izraelské společnosti El-Al (izraelské aerolinie) na lince 426 z Říma do Tel Avivu, dne 23. července 1968. Letadlo bylo uneseno skupinou tří palestinských teroristů ze skupiny „Liberální fronty pro osvobození Palestiny“ (LFOP). Jeden z únosců se dostal do kokpitu letadla, kde pilotovi nařídil změnit kurz na Alžír.

Alžír byl v té době znám zneužíváním únosů letounů. V červnu 1967 bylo například unesené letadlo převážející konžského premiéra Moise Tshombeho přinuceno k přistání právě v Alžíru. Piloti byli zadržováni tři měsíce a letadlo dokonce osm měsíců. Reakcí na poskytování „azylu“ únoscům bylo vyhlášení třídního bojkotu letů do Alžíru Mezinárodní asociací pilotů.

Únosci letu EI-AI 426 za svůj požadavek uvedli propuštění nespécifikovaného počtu Palestinců držených v Izraelském vězení. Po přistání na Alžírském letišti Dar-el-Beida zabavili místní úřady letadlo jako vojenský objekt, jelikož letadlo převáželo také vojenský materiál. Následující den umožnili odlet do Francie všem neizraelským cestujícím letu 426. Dvanáct izraelských cestujících a posádka byli dále drženi jako rukojmí. O pár dnů později bylo propuštěno deset žen a dětí. I když Izrael nejdříve odmítal přistoupit na požadavky únosců, přistoupila nakonec izraelská vláda k propuštění čtyřadvaceti palestinských vězňů z izraelského vězení. Po devětatřiceti dnech byli propuštěni rukojmí a letadlu byl umožněn návrat zpět do Izraele.

I přes větší množství teroristických aktů mezi Palestinou a Izraelem na poli civilního letectví, byla za hlavní Izraelskou odvetu únosu letu EI-AI považována vojenská operace na civilním letišti v Bejrútu. 28. prosince 1968 bylo jako odvetný čin za únos letadla EI-AI a střelbu na letadlo stejné společnosti 26. prosince téhož roku v Aténách, zničeno celkem patnáct letadel, z toho třináct letadel arabských společností. Prvotním plánem byl únos několika letadel, ale po střelbě na libanonské letadlo v Aténách byla akce přehodnocena a hlavním cílem se stalo způsobit co největší ekonomické škody, pokud možno bez obětí na životech. Do akce bylo vysláno několik vrtulníků. Akce byla celkově rozdělena do tří skupin, každá o počtu kolem dvaceti bojovníků. Celá operace proběhla bez jakéhokoli odporu a skupina se bez ztrát na životech vrátila zpět na Izraelskou základnu. Akcí byla způsobena vlastníkům letadel škoda ve výši 40 milionů USD.

Reakce Palestinské strany na sebe nenechala dlouho čekat a v září 1970 došlo k sérii únosů, které následně skončily destrukcí unesených letadel na Jordánské základně Dawson's Field, kde své útočiště našla gerilová vojska palestinských bojovníků, jednotky Lidové fronty pro osvobození Palestiny, po okupaci západního břehu Jordánu izraelskou armádou.

6. září 1970 byl pilot letu 219 izraelské společnosti EI-AI z Amsterdamu do New Yorku upozorněn, že na palubě letadla se nacházejí čtyři podezřelí cestující. Letištnímu

personálu byli podezřelí, jelikož všechny čtyři letenky byly rezervovány najednou s dostatečným předstihem, dvě letenky byly do první třídy a další dvě do ekonomické, cestující se však nechali odbavit na poslední chvíli. Podezřelé také bylo, že oba cestující s letenkami do první třídy měli nedávno vydané somálské pasy a tyto pasy měly také navazující pořadová čísla. Pilot se tedy rozhodl tyto dva cestující nechat z přepravy vyloučit. Leilu Khaled, palestinskou ženu a Patricka Argüella, muže nikaragujského původu, kteří se s honduraskými pasy vydávali za novomanžele, však nechal nastoupit. Přibližně půl hodiny po vzletu se Leila Khaled a Patrick Argüelle začali ozbrojení granáty a ručními zbraněmi dožadovat vstupu do pilotní kabiny. Pilot doprovázen bezpečnostním doprovodem neměl v úmyslu přenechat letoun únoscům. Úmyslným vypnutím a zapnutím motorů během letu a přechodu letounu do volného pádu, zabránil nepřipoutaným únoscům přístup do kokpitu. Leila Khaled byla zneškodněna a Patrick Argüelle byl zastřelen bezpečnostním pracovníkem. Letadlo následně přistálo nouzově na londýnském letišti Heathrow.

Téhož dne byl dále unesen letoun Boeing 707 americké společnosti Trans World Airlines, letící z Frankfurtu do New Yorku. Na palubě bylo sto čtyřicet čtyři cestujících a jedenáct členů posádky.

Dalším uneseným letem toho dne byl let 100 společnosti Swissair, který měl na palubě sto čtyřicet tři cestujících a dvanáct členů posádky.

Po vyloučení z letu EI-AI na letišti Schiphol v Amsterdamu si únosci se somálskými pasy zakoupili letenky první třídou na let americké společnosti Pan Am číslo 93, který letěl z Bruselu do New Yorku s mezipřistáním právě v Amsterdamu. Pilot, který byl opětovně upozorněn na podezřelé cestující, požádal stewarda, aby oba cestující přivedl a zkontroloval. Oba souhlasili, ale jelikož nebylo nic odhaleno, letadlo odstartovalo. Během letu poté oba únosci vytáhly zbraně, které měly ukryté v rozkroku. Oba únosci se následně dožadovali letu na základnu v Jordánsku. Během dotankování v Beirutu nastoupil na palubu třetí člen LFOP i s výbušninami. V průběhu letu však došlo k pochybnostem, zda se strojem velikosti Boeing 747 bude možné přistát na Dawson's Field. Únosci se proto rozhodli pro zničení letadla. Během rozmístování náloží začal pilot nouzový sestup na letiště v Káhiře. Posádka letu oznámila cestujícím, že po přistání letu musí okamžitě opustit letadlo. Několik cestujících tvrdilo, že během přistávacího manévru vidělo již hořící zápalnou šňůru, která vedla k rozmístěním náloží. Letadlo vybuchlo několik vteřin po kompletní evakuaci a nikdo z cestujících nebyl zraněn.

Následující den, tedy 7. září 1970 byla připravena improvizovaná tisková konference mezi únosci a mezinárodními zpravodajci, kteří se dostali na Dawson's Field. Sto dvacet pět cestujících bylo převezeno do Ammánu, zatímco cestující Izraelské, Švýcarské a Západoněmecké národnosti a také cestující židovského původu, byli dále drženi na letišti. Jednalo se o kolem dvou stovek cestujících. Hlavním požadavkem jednotek LFOP bylo opětovně propuštění palestinských zajatců z Izraelských vězení.

9. září bylo uneseno letadlo britské společnosti British Overseas Airways Corporation, letící z Bombaje do Londýna s mezipřistáním v Bahrajnu a Bejrútu. Po vzletu z Bahrajnu bylo letadlo přinuceno sympatizantem LFOP k letu na Dawson's Field. Záminkou k únosu tohoto letadla bylo přinucení britské vlády k propuštění Leily Khaled.

První reakcí amerického prezidenta Richarda Nixona bylo rozhodnutí zahájit vojenské akce a zahájit bombardování pozic LFOP v Jordánsku. Britský premiér Edward Heath se však rozhodl zahájit vyjednávání s únosci. Toto rozhodnutí mu bylo vyčítáno americkým prezidentem, ale britský premiér mu připomněl fakt, že v případě ozbrojeného útoku, nejenom že mohou být ohroženi rukojmí, ale Palestinským vojskům může být poskytnuta podpora sympatizujících Syrských a Iráckých vojsk a tedy i vojsk Sovětského svazu. Tento krok si nemohlo dovolit velení ani jedné země. Rada bezpečnosti OSN vydala rezoluci, ve které vyzvala únosce k propuštění cestujících. Následující den se však jordánská vojska pokusila o osvobození sto pětadvaceti žen a dětí z Ammánského hotelu Intercontinental, kde byli drženi jako rukojmí. Střet mezi jordánskou armádou a jednotkami LFOP však pouze prohloubil národní krizi a také zapříčinil zničení letadel 12. září 1970.

Obrázek 2 - Výbuch letadel na Dawson's Field



Zdroj: Dawson's Field hijackings, online, cit. 2015-02-19

Následující den odvysílala stanice BBC prohlášení, že vláda Spojeného království souhlasí s propuštěním Leily Khaled jako výkupné za své občany. Jordánský král Hussein následně přistoupil k jednání s Palestinci, ale také požádal vládu USA a Spojeného království, aby předali žádost Izraeli o zahájení ostřelování syrských jednotek, pokud by se pokusily o překročení hranic za účelem pomoci Palestincům. Syrské tanky se nakonec o překročení pokusily a dle dohody byly ostřelovány izraelskými vojsky. Dva týdny po únosech byli z Dawson's field evakuováni všichni cestující výměnou za Leilu Khaled a šest dalších vězněných členů LFOP.

V případě americko-kubánských a palestinsko-izraelských teroristických činů lze mluvit o „nadsazení politického záměru“ nad samotnou situaci protizákonného jednání. Jelikož se jednalo o politické a ideologické akty, stavěly se tak k tomu vlády jednotlivých států. V případě protiprávních činů, spáchaných jednotlivcem je sám jednotlivec potrestán. V případech s politickým pozadím si však dovolím přirovnat „nepotrestání“ viníků s případem sestřeleného letu Malaysia Airlines v roce 2014 nad územím Ukrajiny. Je podstatné uvědomit si politické vazby v daném období. V případě americko-kubánských únosů je jasné rozdělení mezi zájmy Sovětského svazu a Spojených států. V případě palestinsko-izraelských činů se na jedné straně ocitla Sýrie podporována Sovětským svazem a na druhé straně Jordán, zajatí občané Izraelského státu, který zase podporovala Britská vláda a Spojené státy. Ačkoli zejména Spojené státy a Kuba uzákonily vzájemné vydávání a trestání únosců, vlivem politického tlaku se v případech palestinsko-izraelských únosů nedošlo k žádnému potrestání. Z mého pohledu za přispění faktu, že v případě těchto únosů nedošlo ke ztrátám na životech, rozhodly se jednotlivé vlády nevyvozovat jiné než bezpečnostní důsledky. I když Velká Británie uvěznila Leilu Khaled, stala se ta důvodem pro další únos letounu za účelem jejího vysvobození. Palestinská strana měla v té době za významného spojence Sovětský svaz, jemuž se odmítaly postavit i Spojené státy. Důraz se tedy kladl na to, aby v budoucnu nedocházelo k dalším únosům letounů. Nicméně si myslím, že toto jednání umožnilo rozšíření leteckého terorismu.

### **1.3.1 Následná bezpečnostní opatření**

Tyto události měly zásadní vliv na rozvoj bezpečnosti civilního letectví. Izrael sám zavedl velmi přísné bezpečnostní předpisy týkající se civilního letectví. Důkazem, že tato opatření byla efektivní je skutečnost, že únos letadla EI-AI byl v roce 1968



posledním úspěšným únosem letadla této izraelské společnosti. Izrael také jako první historický stát zavedl program kontroly zavazadel.

Jakákoli pochybení v bezpečnosti, ať už letecké či jiné, mají za přirozený následek snahu o odbourání slabých míst v bezpečnosti. Jedná se o poučení se z vlastních chyb a vyvození přirozených důsledků. Jelikož letecké pirátství bylo novodobým pojmem v historii civilního letectví, odpovídala tomu stavu také bezpečnostní opatření. Ačkoli docházelo k namátkovým kontrolám zavazadel a cestujících, ve všech zmíněných případech nastoupili teroristé na palubu bez kontroly. Prezident Nixon následně prohlásil, že je nutné, aby byla posílena bezpečnost civilního letectví a to jak zavedením bezpečnostních doprovodů letadel, tak i vývojem zařízení, které by mělo zabránit vnesení zbraní a výbušnin na palubu letadla.

Ještě v době kdy únoscí drželi v Jordánsku unesená letadla, vyhlásil prezident Nixon jako hlavní plán, jak zabránit leteckému pirátství, nasazení ozbrojených doprovodů na rizikové lety a elektronické kontroly cestujících na největších amerických a zahraničních letištích. Plán počítal s vycvičením 2500 členů ozbrojeného doprovodu pro mezinárodní lety a s investicí 28 milionů USD do náboru a výcviku a dalších padesát milionů USD pro roční provoz. Toto rozhodnutí mělo za následek zvýšení daně z letenek z 5% na 8% a zavedení paušálního poplatku 3 USD za každého cestujícího. Nasazení ozbrojeného doprovodu se ukázalo být přínosem v případě letu EI-AI 219, kdy člen ozbrojeného doprovodu zneškodnil jednoho z únosců. I když se jednalo o významné bezpečnostní opatření, ozbrojený dozor nemohl pokrýt všechny mezinárodní lety, a proto v prosinci 1972 vydala FAA instrukci, kterou nařídila leteckým společnostem, aby během jednoho měsíce zavedly systém pro provádění prohlídek všech cestujících a jejich zavazadel.

K detekci kovových předmětů začaly být používány rentgeny, v té době nazývané „magnetometry“. Jednalo se o zařízení, které v té době bylo běžně používáno v dřevařském průmyslu pro detekci kovových částí ve dřevě. U cestujících tyto až sto padesát metrů dlouhé tunely vyvolávaly vlnu nevole, která vedla až k obhajobě FAA před soudem, kde musela organizace dokázat, nejenom že rentgeny neporušují americkou ústavu, tj. Čtvrtý dodatek, který zakazuje nezákonné prohlídky a zabavení věci, ale fakt, že rentgeny nejsou zdravotně škodlivé. Zdravotní nezávadnost byla prokázána studií a soud nakonec umožnil používání rentgenů za předpokladu, že bude docházet k univerzálnímu použití a tedy bez diskriminací a zadruhé bude použito pouze k detekci zbraní a výbušnin.

Palestinsko-izraelské konflikty byly také důvodem ke svolání mimořádného zasedání Shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v červnu 1970. Zasedání mělo za výsledek požadavek na úpravu stávající či případné vytvoření nové přílohy k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Pro vytvoření standartu pro ochranu proti protiprávním činům a únosům byla vytvořena skupina působící v rámci Komise pro leteckou navigaci, Komise pro leteckou dopravu a Komise pro řešení protiprávních činů. Příloha 17, schválena 22. června 1974, zadávala za povinnost všem členským státům vytvoření vlastního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dále byla leteckým společnostem předána odpovědnost za bezpečnost svých cestujících a majetku a každý dopravce měl povinnost vypracovat vlastní bezpečnostní program, který následně schvalovaly úřady odpovědné v dané zemi.

#### **1.4 Northwest Orient 305**

Jedním z nyní nejvíce pocítovaných bezpečnostních opatření je kontrola příručních zavazadel, ke kterým docházelo v minulosti pouze namátkově a mezi párováním odbavených zavazadel s cestujícími.

Příčinou zavedení bezpečnostních kontrol palubních zavazadel byl únos letu Northwest Orient 305 z Portlandu do Seattlu. 24. listopadu 1971. Toho dne nastoupil na palubu letu muž, který uvedl do letového dokladu jméno D. B. Cooper. Tento muž během letu podal letušce papírek, na kterém stálo, že má v kufříku bombu a nebude váhat ji použít. D.B.Cooper následně instruoval letušku, aby kapitánovi předala jeho požadavky na výkupné dvě stě tisíc amerických dolarů a dvě sady padáků. Pilot ihned informoval jak svoji leteckou společnost, tak letiště v Seattlu. Ti následně informovali FBI. Po přistání v Seattlu bylo propuštěno všech třicet šest pasažérů a jedna letuška. Na palubě zůstal pouze únosce, dva piloti, technik a jedna letuška. Prostřednictvím pracovníka společnosti Northwest Orient byly předány požadované padáky a hotovost. Cooper následně předložil požadavky na let do Mexico City při rychlosti 320 km/h v letové výšce 3000 metrů, s vytaženým podvozkiem a klapkami v úhlu 15°. Pilot oznámil Cooperovi, že za těchto podmínek není možné doletět do Mexico City a ten tedy následně souhlasil s letem do Rena v Nevadě. Kolem osmé hodiny večer si při přeletu nad státem Washington všimla posádka, která měla nakázáno neopouštět kokpit, že se zobrazila signalizace otevřených dveří a v prostoru pro cestující poklesl tlak. Ačkoli letoun doprovázely armádní stíhačky, kvůli špatné viditelnosti si nikdo nevšiml úniku D.B.Coopera. Let 305 přistál kolem jedenácté hodiny

v Nevadském Renu. Na palubě byla nalezena pouze jedna sada padáku. Ačkoli si FBI zaznamenala všechna čísla bankovek, bylo nalezeno pouze několik z nich a po Cooperovi jako by se zem slehla.

Dle příkladu D.B.Coopera došlo k několika dalším pokusům o unesení letadla a poté jeho „opuštění“ za pomoci padáku. Nicméně ani jeden z těchto pokusů nebyl úspěšný. Všechny tyto ať už povedené či nepovedené pokusy měly za následek jak zavádění stoprocentních kontrol palubních zavazadel tak do některých strojů byly montována tzv. rybí oka do dveří kokpitů, která umožňovala posádce případný rozhled do přepravního prostoru. Do letadel typu Boeing 727 byly také namontovány tzv. Cooperovy lopatky, které zabraňovaly otevření zadních dveří letounu během letu. Zabezpečení otevření dveří během letu bylo následně nařízeno i u ostatních letů.

## **1.5 Bombové útoky**

V osmdesátých letech také dochází k velkému nárůstu počtu bombových útoků. Série bombových útoků prostřednictvím výbušných zařízení umístěných do zapsaných zavazadel tak vystřídala éru únosů, jejichž výskyt se díky celosvětovému rozšíření detekčních technologií zaměřených na kontrolu osob a jejich příručních zavazadel, značně omezila. Dalším faktorem bylo také nižší riziko pro samotné teroristy. Vzhledem k tehdejším opatřením neprobíhalo „párování“ cestujících na palubě se zavazadly a stačilo tedy odbavit zavazadlo, ale do letu nenastoupit. Tento „trend“ vyvrcholil zejména bombovými útoky na lety Air India 182 v roce 1985 a let společnosti Pan Am v roce 1988.

### **1.5.1 Air India 182**

Bombový útok na palubě letu Air India 182 byl v historii bezpečnosti letectví zlomový a jednalo se o nejkrvavější teroristický čin v historii civilního letectví (do útoků 11. září 2001). Navíc se jednalo o první případ, kdy sabotáž letu způsobilo nedoprovázené zavazadlo.

Let 182 byl pravidelným letem indické společnosti s trasou Montreal – Londýn – Dillí - Bombaj. Letadlo explodovalo 23. června 1985 nad Atlantským oceánem blízko irského pobřeží. Na palubě letounu, vlivem výbuchu nálože v přední části zavazadlového prostoru, zemřelo všech 329 osob na palubě. Pitva u některých z osob prokázala, že příčinou úmrtí nebyl výbuch ani dekomprese, ale utonutí.

Téhož dne došlo na letišti v Tokiu k výbuchu zavazadla, které usmrtilo dva pracovníky letiště. Dle vyšetřování se jednalo o předčasnou detonaci zavazadla, které mělo být dle plánu naloženo na let společnosti Air India mířícího z Tokia do Bangkoku.

Hlavními podezřelými z útoků na lety společnosti Air India byli členové sikhské separatistické organizace Babbar Khalsa, kteří požadovali vznik nezávislého sikhského státu v indické provincii Pandžáb. V obou případech byly zakoupeny letenky na tyto lety pod jmény M.Singh a L.Singh. Oba tito muži svá zavazadla nechali odbavit, nicméně do letadla nenastoupili. Ačkoli v obou případech bylo několik podezřelých, odsouzený byl pouze Inderjit Singh Reyat, který se v roce 2003 přiznal k pomoci při sestrojování náloží. Singh Reyat byl odsouzen kanadskou vládou k pěti letům vězení. Dnes je již na svobodě.

Vlivem těchto událostí došlo 28. července 1985 k zasedání Bezpečnostního poradního výboru (IATA SAC), spadajícího pod Mezinárodní asociaci letecké dopravy (IATA). Zasedání se účastnili i zástupci členských leteckých společností (kromě amerických, kteří vnímali situaci jako bezpředmětnou a neohrožující). Kanada navrhovala, povinou rekongiliaci (párování) mezi cestujícími a zavazadly. K rekongiliaci se zavazadly docházelo již například ve Španělsku nebo Turecku, ale IATA SAC doporučoval jejich stoprocentní prosazování. Ne všechny letecké společnosti s tímto doporučením však souhlasily. Výsledkem jednání IATA tak byl pokyn k provádění 100% kontrol přepravovaných zavazadel, buď fyzicky, nebo rentgenovými přístroji a to prozatím na všech mezinárodních linkách.

Několik dní po útoku na letadlo Air India svolala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) zvláštní Výbor expertů, jejichž cílem bylo prozkoumat mezery v bezpečnosti, které umožnily provedení bombového útoku. Klíčovým faktorem, na který se experti zaměřili, byla především skutečnost, že letecká společnost CP Air přijala zavazadlo na navazující let bez potvrzení rezervace a toho, že toto zavazadlo přiletělo do Toronta bez svého majitele. Mezi ICAO a IATA docházelo k jednání, zda je možné provádět stoprocentní rekongiliaci. Na základě jednání tak došlo k úpravě Přílohy 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Příloha byla přepracována, aby docházelo k eliminaci hrozby sabotáží. Došlo tak k úpravě, která nařizovala povinnou rekongiliaci, ale bylo možné přepravovat zavazadlo, které nemělo svého cestujícího, ale muselo dojít k pečlivé kontrole takového zavazadla. Některé společnosti si však toto nařízení vysvětlovaly po svém a považovaly za dostatečné, že nedoprovázená zavazadla pouze zkontrolují a odbaví. Rentgenová zařízení v té době však nebyla na

natolik vysoké technologické úrovni, aby mohla sama o sobě vyloučit možnost naložení zavazadla s výbušninou. Pravidlo vztahující se k rekongiaci nabylo platnosti 19. prosince 1987 a státy byly vyzvány k jeho implementaci co nejdříve. Nakonec však byla platnost posunuta na duben 1989. Tato úprava se však nevztahovala na rekongiaci zavazadel a cestujících v případě transferového letu. To bylo hlavní příčinou atentátu na let společnosti Pan Am, který se zřítíl v roce 1989 na skotské Lockerbie.

V březnu 1986 byla publikována rozšířená verze Přílohy 17, obsahující 35 mezinárodních standardů. Oproti minulým 13. šlo o nejvýraznější změnu předpisu od jeho schválení v roce 1974 a i po 11. září 2001 zůstala nejradikálnější úpravou mezinárodních pravidel v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Navíc byl zpracován seznam rizikových dopravců, vůči kterým začala být zaváděna bezpečnostní opatření.

### **1.5.2 Pan Am 103**

21. prosince 1988 odstartoval z Londýnského letiště let číslo 103 společnosti Pan American World Airways, směřující do New Yorku. Půl hodiny po vzletu tohoto letadla oznámila letová kontrola, že ztratila spojení s tímto letounem. Trosky letadla byly nalezeny v oblasti 2 000 kilometrů čtverečních v okolí skotského městečka Lockerbie.

K rozpadu letadla po mohutném výbuchu došlo tak rychle, že dle údajů z černé skříňky, nestačila posádka zahájit jakékoli úkony pro odvrácení katastrofy. Nedošlo ani k použití kyslíkových masek, které se uvolňují pět vteřin od případné dekomprese. Dle vyšetřování se oddělila čelní část letadla již tři vteřiny po výbuchu. Otevřeným trupem začal do kabiny proudit vzduch o teplotě -46°C. Dále bylo patology zjištěno, že někteří z cestujících dekompresi přežili a smrtelným jim byl až samotný dopad. Při katastrofě zemřelo celkem 243 cestujících, 16 členů posádky a 11 civilistů, obyvatel městečka Lockerbie, které zabil dopad trosek.

Vyšetřování poukazovalo na spojitost s anonymem, který varoval americkou ambasádu sídlím ve Finsku, o připravovaném útoku na letadlo společnosti Pan Am několik týdnů předem. Ministerstvo zahraničí rozeslalo oběžník všem ambasádám a leteckým společnostem. Kvůli tomuto anonymu došlo k razantnímu poklesu prodeje letenek společnosti Pan Am a na samotném letu 103 se tak uvolnilo velké množství volných míst, které však byly následně prodány za velmi snížené ceny. Vyšetřovatelé na místě

nehody zjistili důkazy, které jim odkryly obrázek použitého výbušného zařízení. Jednalo se o kufřík Samsonite, který obsahoval rádio značky Toshiba a dětské oblečení. Zavazadlo bylo následně identifikováno, jako zavazadlo, které bylo odbaveno v Maltě, odkud bylo převezeno do Frankfurtu a následně do anglického Heathrow, kde však nebylo na přestupu vyzvednuto a pokračovalo dále do New Yorku.

Americké společnosti zejména na letištích ve Frankfurtu a Heathrow opustili začátkem roku 1988 od rekondice na transferových letech a prováděli pouze rentgenovou kontrolu. Obsluha těchto rentgenů však byla v dané době minimálně vycvičena a tak došlo k naložení výbušniny na palubu. Dalším z pochybení bylo i nedostatečné zacvičení pozemních bezpečnostních koordinátorů, jejichž přítomnost byla povinná pro všechny americké letecké společnosti z nařízení Federální letecké správy.

Vyšetřující byli na základě přítomnosti oblečení maltské výroby, dovedeni k maltskému prodejci, který si vzpomněl na muže, který u něj oblečení zakoupil. Tato výpověď a úlomky výbušného zařízení, dovedli vyšetřovatele k vedoucímu bezpečnosti Libyjských Arabských aerolinií, Abdelbasetu Ali Mohmedu al-Megrahimu. Megrahim byl obviněn z teroristického útoku. Ten tvrdil, že útok byl objednan ze strany samotného Muammara Kaddáfího a mělo se jednat o odvetu za vojenské akce USA proti Libyi a také za sestřelení civilního letu Íránské společnosti Iran Air 655<sup>2</sup>. Kaddáfí nicméně popřel tuto spojitost. Megrahim byl tři roky po pádu letadla obviněn, ale nebyl vydán britským úřadům. Vlivem následných sankcí proti Libyjskému státu, předal režim Muammara Kaddáfího obviněného Megrahima k potrestání do Velké Británie. Zde byl 31. ledna 2001 odsouzen k 27 letům vězení. Megrahim se několikrát odvolal a to i z popudu toho, že některé důkazy byly následně oficiálně označeny za podvržené. Nicméně jeho trest zůstal nezměněný a to až do roku 2009 kdy byl dle skotských zákonů propuštěn, jelikož mu byla diagnostikována rakovina prostaty v konečném stádiu. Megrahim zemřel v Libyi v roce 2012.

Tento případ je názornou ukázkou trestání činu jednotlivce. Dodnes se spekuluje o tom, zda byl Megrahim skutečným atentátníkem a zda byl rozkaz ke zničení letounu udělen Kaddáfím. Jistým faktem je, že mezi Libyjským vůdcem a „západními“ mocnostmi nepanovaly dobré vztahy. Libyjský diktátor podporoval nejenom radikální jednotky IRA ve Spojeném království, ale téměř jakékoli protizápadní zřízení. Jelikož Libyjská vláda odmítala odškodnění pozůstalým letu Pan Am 103, byly na ně uvaleny

---

<sup>2</sup> viz kapitola Sestřelení

mezinárodní sankce. Teprve až po pádu Iráckého režimu se rozhodl Kaddáfí změnit svoji politiku a Megrahima vydal stíhání. Vzhledem k tomu, že vláda Spojeného království požadovala vydání jedné určité osoby, nebyl jejich požadavek nespelnitelný. V otázce mezinárodní politiky se nejednalo o „potrestání“ určité ideologie, ale jedné osoby. Nicméně ani tak Spojené království neprovedlo žádné významné kroky k vydání Megrahima. Sankce byly výsledkem širšího politického kontextu a k jeho vydání dle mého názoru došlo pouze kvůli pádu režimu Saddáma Husajna, jenž byl spojencem Kaddáfího.

### **1.5.3 UTA 772**

Jediným případem bombového útoku, na jehož vyšetřování se podílela samotná organizace ICAO, bylo zničení letounu Douglas DC-10-30 letecké společnosti Union de Transportes Aeriens (UTA) dne 19. září 1989 na trase z Konga do Paříže. Tento letoun se zřítil do Saharské poušti na území Nigérie vlivem časované nálože umístěné v zavazadlovém prostoru. Během výbuchu zemřelo všech sto sedmdesát osob na palubě.

Z bombového útoku bylo podezříváno hned několik militantních teroristických skupin, ale také Libyjská tajná služba, která údajně umístila nálož do letadla, jelikož se měl na palubě nacházet politický rival Muammara Kadáfího, Muhammad al-Megarif. Francouzský soud následně obvinil šest osob Libyjské národnosti. V roce 1999 byli všichni uznáni vinnými v nepřítomnosti, jelikož je Libyjská vláda odmítala vydat stíhání.

Francouzský soud uznal obětem odškodnění v rozmezí od tří do třiceti tisíc eur. V roce 2004 podepsala většina pozůstalých souhlas s odškodněním ze strany Kadáfího Mezinárodní Charity. Za každou oběť byl vyplacen jeden milión dolarů, nicméně pozůstalí amerických obětí toto vypořádání odmítli a dovolali se soudního řízení vůči Libyjské vládě. Začátkem roku 2008 byla Libyjská vláda uznána vinou a byla přinucena k zaplacení odškodnění ve výši šesti miliard dolarů. Libyjská vláda se vůči rozhodnutí odvolala.

Koncem roku však poskytla odškodnění ve výši jeden a půl miliardy dolarů, ale tyto finance měly být rozděleny mezi oběti a pozůstalé amerických občanů nejen letu UTA 772, ale také letu Pan Am 103 a bombového útoku na diskotéce v Berlíně (1986). Odškodnění z této částky byli i pozůstalí libyjských obětí bombardování Tripolisu a Běngházi americkou armádou.

Výměnou za toto odškodnění zprostil americký prezident George W. Bush Libyjskou vládu odpovědnosti ve všech probíhajících soudních sporech týkajících se terorismu a zrušil veškeré doposud neuskutečněné kompenzace vůči Spojeným státům.

ICAO v tomto případě uvalilo sankce vůči Konžskému letišti Brazzaville, kde nebyla dodržena nařízení Přílohy 17, o povinné rekongiliaci a kontrole odbavených zavazadel.

Obrázek 3 – Památník obětí letu UTA 772 v Saharské poušti



Zdroj: UTA Flight 772, online, cit. 2015-02-19

#### **1.5.4 Následná bezpečnostní opatření**

Jak útok na let Air India, i útok na let společnosti Pan Am, měli za následek značné změny v bezpečnosti letectví. Mezinárodní předpisy byly posíleny a úmluvy byly přepracovány. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) získala větší pravomoc a sílu ve vydávání a prosazování svých pravomocí. Bylo nařízeno, aby byla prováděna stoprocentní kontrola všech zavazadel a to i během transferu. V případě, že by odbavené zavazadlo nemělo na palubě svého cestujícího, mělo být z přepravy vyloučeno. Důraz byl také kladen na přepravu cargo zboží. Byl zaveden institut tzv. „známého“ a „neznámého“ zasílatele. Dále byly zdokonalovány postupy v kontrole elektronického zařízení, jako jsou rádia či počítače.



Útok na let 103 také vedl k podpisu Úmluvy o značkování plastických výbušnin (1991). Signatáři se v ní zavázali k označování výbušnin speciální látkou, která by umožnila jejich identifikaci detektory nebo psy.

Dalším důležitým krokem bylo vytvoření kompenzační legislativy, která upravovala finanční odpovědnost států a leteckých společností vůči pozůstalým a obětem leteckého neštěstí. Tento krok byl také jedním z těch, které vedly ke krachu letecké společnosti Pan American, která vyplatila miliony na odškodnění pozůstalým.

Součástí úprav byl také požadavek k provedení technickému zdokonalení bezpečnosti letecké přepravy. Mezi tyto změny patřilo například vytvoření boxů, do kterých jsou během letu umístěna zavazadla, a ty mají za úkol pohltit velkou část síly výbuchu, kdyby v zavazadle byla umístěna výbušnina.

V neposlední řadě došlo také ke zpřísnění standardů pro přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště, tj. kontroly vstupujících osob a vozidel. V tomto odvětví došlo také ke zpřísnění standardů pro ověření spolehlivosti zaměstnanců v civilním letectví.

## 2 11. ZÁŘÍ 2001

Pouze některá dny v kalendáři dokážou v lidech různých národností či vyznání vyvolat totožné vzpomínky. 11. září 2001 se zapsalo do historie jako den největšího teroristického činu v moderních dějinách. V historii civilního letecké dopravy se dodnes jedná o největší katastrofu v historii letectví vůbec. Celkem ve čtyřech letadlech přišlo o život 246 civilistů a 19 teroristů. Teroristů, jejichž činy si vyžádaly dalších 2 587 obětí v budovách Světového obchodního centra (WTC – World Trade Center) v New Yorku a 125 životů osob nacházejících se v budově Pentagonu. Co však staví události tohoto dne do popředí všech katastrof je její průběh a následky jak pro bezpečnost letectví vůbec, tak světové politiky.

V úterý 11. září 2001 v 8:47 newyorského času přerušily všechny televizní stanice svoje pravidelné vysílání. Všechny stanice informovaly o výbuchu v budově Obchodního centra v New Yorku. Tři minuty po deváté hodině přenášely všechny televize přímý přenos nárazu dopravního letounu do druhé, jižní věže Světového obchodního centra. Domněnky o nehodě se začali rozplývat. Ve chvíli kdy se televizní stanice naplno věnovali situaci v New Yorku, přišla další šokující zpráva. Pětatřicet minut po nárazu druhého letadla byla přijata zpráva o výbuchu v budově Pentagonu. O několik minut později bylo potvrzeno, že se jednalo o další letoun. Nikdo neměl již pochyby, že se jedná o úmyslný čin. Krátce poté přichází zpráva o pádu čtvrtého letadla.

### 2.1 Operace s letadly - příprava

Kolem roku 1979 je v Sovětském svazu okupovaném Afghánistánu založena militantní odbojová skupina Al-Kajda. Tato jednotka (v překladu „základna“) má za svůj cíl osvobození muslimských států a ukotvení stoprocentně muslimských států na území celého Arabského poloostrova.

K hlavnímu vyprovokování pozornosti Al-Kajdy vůči západnímu světu došlo během války v Zálivu. V roce 1990 došlo k invazi Iráckých jednotek na území Kuvajtu. Spojenecké jednotky zasáhly proti Iráckým jednotkám za podpory Saudské Arábie. Tento krok Usama bin Ladina, vůdce Al-Kajdy, velmi rozčílil. Královskou rodinu Saudské Arábie označil za odpadlíky muslimské víry a požadoval odchod všech nevěřících z arabských zemí. V tomto případě se mělo jednat zejména o půl milionu

amerických vojáků, kteří pomáhali vojskům Saudské Arábie. Bin Ladin dále odsuzoval spojenectví mezi Spojenými státy, Kuvajtem, Jordánem a Egyptem. V roce 1996 pronesl Bin Ladin náboženské prohlášení, ve kterém vyzval americké jednotky k opuštění Saudské Arábie. Další prohlášení pronesl v roce 1998, ve kterém vyhlásil válku Spojeným státům Americkým a varoval je, že při odvetných akcích nebude brán ohled na nikoho.

Prvotním náznakem útoku 11. září 2001 byla tzv. operace Bojinka. Tato akce byla připravena Khalidem Sheikh Mohammedem a jeho synovcem Ramzi Yousefem. Prvním úkolem operace Bojinka mělo být zavraždění papeže Jana Pavla II. Druhý krok spočíval v bombovém útoku na nejméně 9 amerických civilních letounů. Poslední krok měl za úkol navedení malých letounů, nesoucích nálože, na budovy CIA a jiné vládní budovy na území USA. Operace Bojinka byla nicméně odhalena Manilskou policií 6. ledna 1995. Ramzi Yousef byl zatčen v Pákistánu ale Khalid Sheikh Mohammed utekl do Kataru. Předtím než ho zde zatkla policie, utekl do Afghánistánu. Zde předložil své plány vedení Al-Kajda. Ti se nakonec rozhodli upravit plán a místo malých letadel použít k útoku letadla komerčních linek. V plánu bylo zmocnit se celkem 12 letadel a nasměrovat je nejen na World Trade Center ale také na Bílý dům, Kapitol, Willis Tower a jiné. Koncem roku 1998 povolal Usama bin Ladin Mohhameda do Kandaháru, kde mu dal svolení k zahájení „Operace letadla“. Usáma bin Ladin doporučil k této operaci Nawaf al-Hazmiho, Khalida al-Mihdhara, Walida Muhammad Salih Bin'Attash (Khallad) a Abu Bara al-Taizihho. Mihdhar a Hazmi byli oba původ ze Saudské Arábie, takže pro ně nebylo složité získat Americká víza.

Varovným signálem pro Spojené státy mělo být setkání členů Al-Kajdy v Kuala Lumpur v lednu 2000. Z tohoto setkání bylo pořízeno množství fotografií a videozáznamů. Žádná z autorit však nic neučinila. Zde bylo dohodnuto, že unesené letouny se zaměří na World Trade Center, Pentagon a Kapitol. Někteří zadržení členové Al-Kajda později tvrdili, že cílem neměl být Bílý dům. Někteří se však poté shodovali, že Bílý dům byl právě cílem letu United Airlines 93.

Mohamed Atta, Ramzi bin al-Shibh Marwan al Shehhi a Ziad Jarrah se objevují na scéně roku 1999, kdy přijeli z Německa do Kandaháru. Hamburská buňka byla vytvořena v roce 1998 Khalidem Mohammedem. Mohamed Atta, který byl zvolen vůdcem, byl velmi nábožensky založen. Do Německa přicestoval na podzim roku 1992, aby v Hamburku zahájil své studium pozemního plánování na Technické univerzitě.

O rok později začal Atta navštěvovat mešitu Al-Quds, zde pravděpodobně začalo jeho radikální smýšlení.

Ramzi bin al-Shibh byl občanem Jemenu. V roce 1995 zažádal o azyl v Německu pod jménem Ramzi Omar, původem ze Sudánu. Azyl mu byl zamítnut. V roce 1997 opětovně zažádal o vstup do Německa, který mu byl pod jeho pravým jménem povolen. V Hamburku se setkal s Mohamedem Attou.

Koncem roku 1999 cestoval al-Shibh do tréninkového centra Al-Kajdy v Afghánistánu. Zde byl zasvěcen do plánů 11. září a společně s Attou, Marwanem al-Shehhim a Ziadem Jarrahem se měl stát pilotem letounu. Z Německa následně al-Shibh podal žádost o vstup na území Spojených států z důvodu studia letecké školy. Jeho žádost byla čtyřikrát zamítnuta. Stejně tak byl odmítnut i Zakariyah Essavar.

Ziad Jarrah pocházel z Libanonu a do Německa přicestoval v roce 1996, aby se přihlásil ke studiu v Greifswaldu. V srpnu 1977 přestoupil na Technickou Univerzitu v Hamburku, kde studoval letecké inženýrství.

Marwan al-Shehhi přišel do Bonnu v roce 1996 ze Spojených Arabských Emirátnů, aby studoval námořní inženýrství. V roce 1997 se seznámil s Attou a o rok později se za ním přestěhoval do Hamburku.

Ostatní členové Hamburské buňky byli rodilí Němci, ale s kořeny v jiných zemích.

V roce 1999 se Hamburská buňka rozhodla zapojit do bojů v Čečensku. Bylo jim však doporučeno vůdci al-Kajdy, aby místo toho odcestovali do výcvikového centra v Afghánistánu. Atta, al-Shehhi a Jarrah po svém návratu z Afghánistánu v roce 2000 nahlásili ztrátu svých pasů ve Spojených Arabských Emirátech a s novými požádali o vízum do Spojených států.

Po návratu do Německa přetrhali všechny vazby s podezřelými radikály a také značně změnili svůj vzhled a chování, snažili být se co nejnápadnější. Skupina si pořídila letový simulátor pro Boeing 747 a videa se záběry interiéru Boeingu 767. Skupina měla nejprve v úmyslu zúčastnit se letového výcviku v pilotní škole v Evropě. Bylo jim však doporučeno vzhledem k finanční a časové náročnosti, aby využili letecké školy ve Spojených státech.

Hazmi a Mihdhar odcestovali do Los Angeles. Nicméně oba byli velmi špatně připraveni a ani jeden neuměl téměř vůbec anglicky. Oba dva následně zahájili výcvik na letecké škole Sorbi Flying Club v San Diegu. Nedosahovali však pokroků jak v létání, tak v angličtině. Koncem května 2000 se tak oba vzdali myšlenky, že se jim povede výcvik

dokončit. Mihdhar začátkem června 2000 uzavírá svůj bankovní účet a vrací se do Jemenu k rodině. Hazmi dále pokračuje ve výcviku, ale během podzimu se i on rozhodl zanechat jak letového výcviku, tak studia angličtiny.

8. prosince 2000 přilétá do San Diega nový pilot, Hani Hanjour. Ten již v minulosti žil ve Spojených státech. Během roků 1996 a 1997 se účastnil pilotního výcviku v Arizoně, kde mu byla udělena pilotní licence. Také obdržel licenci FAA pro piloty komerčních letů. Hanjour si následně podal žádost na civilní pilotní školu v Džiddě, Saudské Arábii, ale byl odmítnut. Na jaře 2000 se tak vydal do výcvikového centra v Afghánistánu.

Koncem května 2000 přiletěl do USA Marwan al Shehhi. Mohamed Atta dorazil do New Yorku o čtyři dny později. Ziad Jarrah začal výcvik v letecké škole FFTC na Floridě, kde si již dopředu zajistil své kurzy. Atta a Shehhi zahájili pilotní kurz na Huffmanově škole, také na Floridě. Koncem roku Atta a Shehhi zažádali americké úřady o změnu turistického víza na studentské, kvůli jejich pilotnímu výcviku. V září oba také změnili leteckou školu. Zde byli označeni instruktorem za neomalené a agresivní studenty, kteří se s ním přetahovali o řízení.<sup>3</sup>

Jarrah nakonec obdržel na škole FFTC svoji pilotní licenci pro řízení jednomotorového soukromého letadla. K Jarrahovi se měl připojit i Ramzi Binalshibh, který dokonce zaslal škole zálohu, aby měl podklad pro svoje vízum. To mu však bylo zamítnuto vzhledem k nedostatečným vazbám v Německu a americká vláda předpokládala, že ve Spojených státech zůstane jako ilegální imigrant. Binalshibh byl nahrazen Zacharias Moussaoui. Ten se zapsal na Airman Flight School v Oklahomě. Koncem roku 2000 složili Atta a Shehhi svůj výcvik a obdrželi své licence obchodních pilotů. Začali proto výcvik na simulátoru tryskového letadla, stejně jako Jarrah.

Mezitím během léta 2000 shromažďovala al-Kajda tzv. „vyhazovače“. Teroristy, kteří zabezpečí v případě nouze obranu pilotů únosců a tím pádem i provedení plánovaného útoku. Tito únosci pocházeli z různých sociálních skupin, jejich věk byl mezi dvaceti a osmadvaceti roky a všichni měli běžnou fyzickou konstituci. Dvanáct ze třinácti únosců pocházelo ze Saudské Arábie. To také umožňovalo snadnější získání víza do Spojených států. Podmínkou bylo, aby únosci měli „čistý trestní rejstřík“, tedy aby nevbuzovali zájem úřadů.

---

<sup>3</sup> (DEKKERS, 2011)

Piloti pokračovali ve svém výcviku a do Spojených států se pomalu sjížděli ostatní únosci. V této početné skupině se těsně před útokem odehrávalo množství přesunů. Piloti si pronajímali malá letadla a zkoumali například okolí řeky Hudson, zajišťovali potřebné GPS vybavení a někteří z nich odcestovali za rodinou. 23. srpna 2001 letěl Atta za Hazmim do Newarku, kde vybrali jednotlivé lety. Letenky na všechny lety byly zakoupeny v období od 25. srpna do 5. září 2001. Většina únosců kontaktovala své rodiny. Nevyužité finanční prostředky zaslali zpět na účty patřící členům Al-Kajdy.

## 2.2 Letadla

### 2.2.1 American Airlines 11

Atta a Omari odlétají 11. září 2001 v 6 hodin ráno z Portlandu do Bostonu. Atta je u přepážky check-in vybrán náhodným počítačovým systémem CAPPs (Computer Assisted Passenger Prescreening System) k provedení přísnější bezpečnostní kontroly. Ta se omezila pouze na zadržení odbaveného zavazadla, dokud Atta prokazatelně nenastoupil do letadla. V 7:40 se Atta, Omari, Suqami, Walil al Shehrim a Waleed al Shehrim zapisují na let 11 společnosti American Airlines do Los Angeles.

Letadlo vzlétlo v 7:59. Patnáct minut po vzletu se naposledy ohlásil pilot letovému středisku v Bostonu. Ve stejné době Wail a Waleed napadají posádku a Atta se ujímá řízení. Pět minut od únosu letadla volá letuška Betty Ong do společnosti American Airlines a informuje je o pobodané posádce a oznamuje nemožnost navázání kontaktu s kokpitem. Třicet minut od vzletu letadla zvažuje letové řízení v Bostonu možnost jeho únosu.

V 8:25 upozorňuje letové centrum v Bostonu ostatní kontrolní centra o letu, jenž neodpovídá a zřejmě je unesen. Severoamerické velitelství protivzdušné obrany stále není informováno. Ve stejnou dobu hlásí letuška letu 11 změnu letu letadla, které se otáčí na New York. Všichni si myslí, že únosci mají v úmyslu tam přistát. Až dvacet minut po únosu je zalarmována základna vzdušné obrany na Cape Cod o unesení letounu. K zásahu se ihned připravují dva piloti stíhaček F-15. O dalších deset minut později je informováno Severoamerické velitelství protivzdušné obrany. V 8:45 se letuška Amy Sweeney spojuje se základnou American Airlines. *„Něco je špatně. Prudce klesáme. Vidím vodu a budovy. Pane bože, jsme moc nízko!“* (NATIONAL COMMISSION, 2005, s. 8) V 8:46 startují stíhačky F-15 z Cape Cod. Požadují

souřadnice letounu pro jeho lokalizaci. **V 8:46:30 se v rychlosti 790 km/h boří let American Airlines 11 do Severní věže obchodního centra, v úrovni 93 až 99 patra.**

### 2.2.2 United Airlines 175

Na tento let se stejně jako u letu 11 nechalo odbavit 5 únosců. Tento let také odlétal z Loganova letiště v Bostonu a mířil do Los Angeles. Jediným podezřelým chováním bylo podle pracovnice odbavovací přepážky United Airlines pouze to, že dva z únosců očividně nebyli zvyklí cestovat letecky a ona jim veškeré dotazy musela sdělovat dvakrát a pomalu. Stejně jako únosci letu 11, prošli i tito bezpečnostní kontrolou. U dvou z nich bylo nutné kvůli spuštění detektoru kovů, aby se podrobili ruční kontrole. Nawaf spustil tento detektor dvakrát, ale při ruční kontrole nebylo nic nalezeno. Podle kamerových záznamů bylo poté zjištěno, že v jeho zadní kapse byl neznámý předmět.

Všichni únosci bez větších problémů nastoupili do letu 175, který měl vzlétat v 8:00. Kvůli zpoždění startovalo letadlo v 8:14, v době kdy probíhal únos letu AA 11. Asi půl hodiny po startu napadají únosci palubní personál a zabíjí oba piloty. V prostoru u kokpitu je použit pepřový sprej a cestující jsou tak nuceni přesunout se do zadní části letadla. V 8:51 mění letadlo letovou hladinu, načež se s ním snaží marně spojit řízení letového provozu v New Yorku. O minutu později volá cestující letu 175, Peter Hanson svému otci. Informuje ho o ubodaném personálu a žádá ho o kontaktování společnosti United Airlines. Pětačtyřicet minut po startu mění let 175 svoji trasu a otáčí se na New York City.

V devět hodin telefonuje Peter Hanson opět svému otci. Stěžuje si na špatný způsob letu a na to, že vzduch je plný pepřového spreje. Podle jeho mínění mají únosci výbušniny. *„Myslím, že mají v úmyslu letět do Chicaga nebo naletět do některé budovy. Neboj se tati. Pokud se to stane, bude to rychlé. Můj bože. Můj bože.“* (NATIONAL COMMISSION, 2005, s.17) **V 9:03:02 naráží let United Airlines 175 do jižní budovy Světového obchodního centra rychlostí 950 km/h.**

### 2.2.3 American Airlines 77

Krátce před půl devátou ranní vzlétá s desetiminutovým zpožděním let American Airlines 77 z Washingtonu D. C. směřující do Los Angeles. Stejně jako u letů 175 a 11 je i let 77 unesen stejným způsobem. Přibližně půl hodiny po startu únosci pobodali členy posádky a cestující donutili přesunout se na zád' letadla. V tomto případě však

nevyhrožovali výbušninou a ani nepoužili pepřový sprej. V 8:54 letadlo mění kurz a únosci vypínají veškeré přijímače. Následujících 36 minut je tento let mimo jakoukoli kontrolu. V 9:12 telefonuje jedna z cestujících svým rodičům do Las Vegas a žádá je o kontaktování společnosti American Airlines. Cíl tohoto letounu není doposud znám, ale vzhledem k letové trase nařizuje tajná služba evakuaci Bílého domu. V 9:26 vyhledává Federální letecká správa záznamy vzletů všech civilních linek nezávisle na cílové destinaci.

**Necelou hodinu po svém startu naráží let 77 společnosti American Airlines v rychlosti 853 km/h do budovy Pentagonu. Náraz zabijí 64 osob na palubě a 125 osob v budově Pentagonu.**

#### **2.2.4 United Airlines 93**

V 8:42 startuje letadlo společnosti United Airlines 93 z Newarku a směřuje do San Franciska. Oproti plánovanému startu má let zpoždění 25 minut vlivem silného provozu na letišti.

Vzhledem k množství protikladných a nepřímých informací se Federální letecká správa rozhodla vydat v 9:07 varování všem letadlům na zvýšené riziko protiprávních činů. Tato varování měli předat letecké společnosti svým posádkám. Jako první informovala své posádky společnost United Airlines. Let 93 nicméně obdržel varování až v 9:23. O pět minut později je tento let pod kontrolou únosců. Únosci se zřejmě dostali do kokpitu za pomoci výhruzek, jelikož jeden z pilotů dokázal ještě vyslat nouzové volání. Deset minut po obdržení varování dostává letová správa v Clevelandu informace o tom, že let 93 řídí únosci, kteří disponují bombou. Stejně jako u předchozích letů se cestující rozhodli kontaktovat své rodiny. Cestující se tak dozvěděli o únosech letadel, která následně narazila do budov WTC a Pentagonu. Vlivem těchto informací se cestující rozhodli pro pokus o zneškodnění únosců.

Dle telefonních záznamů cestujících se začali bránit v 9:57. Když Jarrah zaznamenal nápor na dveře kokpitu, pokusil se střídavým klesáním a stoupáním znemožnit cestujícím obranu. V deset hodin se Jarrah nakonec rozhodl ukončit let bez dosažení cíle a navedl letadlo na volný pád.

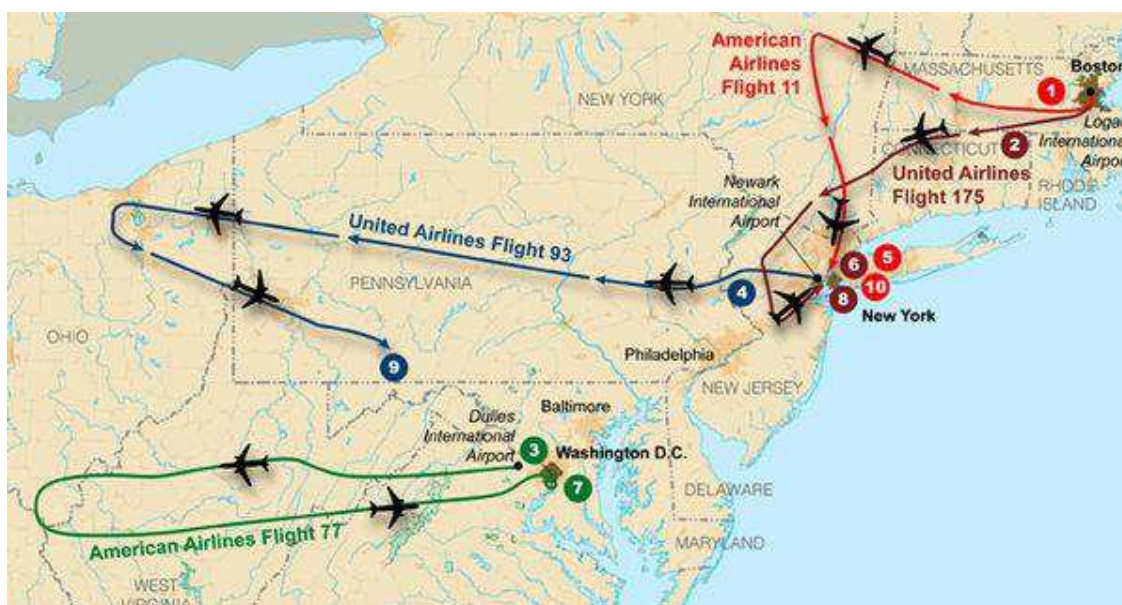
**V 10:03 se letoun společnosti United Airlines 93 roztříštil v rychlosti 926 km/h jihovýchodně od Pittsburghu.**



V půl 9 večer je teprve potvrzeno vládou USA, že se jednalo o teroristický útok a jeho strůjcem je Al-Kajda. Přesnější informace se objevují až v průběhu dnů.

Během útoků zemřelo celkem 2 977 osob (a 19 teroristů). Ten samý rok zemřelo důsledkem silniční dopravní nehody na území Spojených států Amerických celkem 42 196 osob<sup>4</sup>. Jak to, že ztráty na životech představující 7% tohoto čísla zapříčinily tak velké změny s celosvětovým rozsahem?

Obrázek 4 – Letová dráha unesených letů



Zdroj: Útoky 11. září 2001, online, cit. 2015-02-18

### 2.3 Dění mimo unesená letadla

Kolem osmé hodiny ranní 11. září 2001 se na své pracoviště chystalo téměř 35 000 zaměstnanců Světového obchodního centra a 23 000 civilních a vojenských zaměstnanců Pentagonu. Ve stejnou dobu se únosci přesunují na své pozice. V budově Světového obchodního centra se v běžném dni pohybuje kolem 50 000 osob (zaměstnanců a návštěvníků). V době prvního nárazu je toto číslo menší a v budově se nachází kolem 20 000 lidí.

Přibližně čtvrt hodiny po startu letu American Airlines 11 do Los Angeles, kontaktuje letuška pomocí palubního telefonu pracovníka American Airlines, že cestující jsou

---

<sup>4</sup> (Wikipedia, 2015)

pobodání, v kabině nelze dýchat a kokpit se neozývá. Dvaadvacet minut po startu letu je vypnut jeho transpondér. Letové řízení se tímto neznepokojuje, jelikož letoun je zatím pod dohledem primárního radaru Bostonu. O pár minut později je však Boston upozorněn, že posádka letu 11 hlásí možnost únosu. Bostonské centrum zatím pouze informuje ostatní letové kontroly o možnosti únosu letu 11 a ty předávají informace jednotlivým letounům. V 8:26 let 11 dělá otočku o 100° a směřuje na New York City. Cestující jsou informováni únosci, že se vrací na letiště. Teprve až téměř po dvaceti minutách od nahlášení problémů na palubě letu kontaktuje pracovník Bostonské letové kontroly základnu vzdušné obrany Otis na Cape Cod. V 8:45 letuška letu 11 opětovně volá centrum American Airlines, že letí příliš nízko, ve stejnou dobu dostávají vojenské stíhačky F-15 příkaz ke startu a lokalizaci letounu. O minutu později mizí signál letu úplně. Stíhačky F-15 čekají ve vzduchu, než se znovu objeví. Let 11 je v té době již roztržštěn v severní věži WTC, kde narazil do prostoru 93 až 99 patra. Osoby nacházející se v patrech pod místem nárazu urychleně opouští budovu. Osoby nad místem nárazu nemají možnost úniku.

Několik vteřin od prvního nárazu jsou na místo povolány hasičské jednotky z celého města. Pár ulic od WTC se nachází velitel hasičů Pfeifer, který se svou jednotkou vyšetřuje únik plynu. Spolu s nimi jsou i bratři Naudetovi, kteří v té době natočili náraz prvního letounu. V 8:48 přichází první mediální zpráva o výbuchu v budově WTC. Přináší jí radiová stanice WCBS během vstupu o dopravě. Necelou minutu poté přerušují vysílání televizní stanice, které informují pouze o výbuchu. Momentálně nemají dostupné informace o tom, že výbuch byl následkem nárazu letounu. Ve stejnou dobu přerušují vysílání i ostatní televizní stanice včetně českých. Pět minut po nárazu letu 11 je informována vzdušná obrana o nárazu letounu do budovy. Současně toto potvrzují i televizní stanice. Vše je zatím ze strany médií považováno za nehodu.

V 8:51 si letové řízení v New Yorku všimlo toho, že let United Airlines 175 již poněkolkáté změnil frekvenci transpondéru a kontaktuje let.

Stíhačky F-15 již téměř deset minut čekají ve vzduchu na lokalizaci letu 11. Doposud je nikdo neupozornil, že tento let již není ve vzduchu. Prozatím jsou letouny odvolány nad prostor Long Islandu, kde mají vyčkat. Přibližně ve stejnou dobu mění let American Airlines 77 letovou dráhu a otáčí se na Ohio.

Chvilí před devátou hodinou jsou zaměstnanci jižní věže WTC informováni, že budova je neporušena a že se mohou vrátit na své pracoviště. Část zaměstnanců informaci

nezaslechne nebo ji ignoruje a budovu opouští. Někteří se shromažďují ve společné místnosti v 78. patře a ostatní se vrací na pracoviště.

Přibližně ve stejnou dobu přijíždí prezident G.W.Bush na základní školu v Saratose na Floridě. Zde se má účastnit čtení dětí. Vedoucí pracovníků Bílého domu, který je s ním ho informuje o nárazu malého letounu do budovy WTC. Tuto zprávu vzápětí vyvrací Condoleezza Rice, poradkyně národní bezpečnosti, která prezidentovi říká, že se jednalo o dopravní letoun.

Let American Airlines 77 vypíná svůj transpondér a mizí z radarů na celkem 36 minut.

Krátce po deváté hodině požaduje řízení letového provozu New York City pomoc armády s nalezením letu 175. Tento let se snaží najít již 10 minut. O pár minut později však let United Airlines naráží „v přímém přenosu“ do jižní věže Světového obchodního centra v rozmezí od 77. do 85. patra. Osoby nacházející pod místem nárazu urychleně opouští budovu. Na rozdíl od severní věže nedošlo zde k porušení všech schodišť. V prostoru schodiště je téměř nedýchatelně a někteří raději volí ústup ke střeše, kde očekávají případnou záchranu. Bohužel na základě rozporů policie a hasičů města New York o vhodnosti použití střechy k evakuaci jsou dveře vedoucí na střechu věže uzamčeny. Bezpečnostní jednotky se vzhledem k hustému kouři, který je foukán na jižní věž z věže severní, ani nesnaží o případnou záchranu z prostoru střechy. Zejména vlivem nepředstavitelného horka se kolem 200 osob rozhodlo raději skočit z oken budovy. Na místo ihned vyráží jednotky hasičů, záchranářů a policie. Na tísňovou linku volají jak osoby pod místem nárazu tak osoby uvězněné nad ním. Záchrana osob nad místem nárazu však není možná. Buď je odříznuta přístupová cesta, nebo je v místě velké množství kouře, oheň a vysoká teplota.

Vzhledem k umístění televizních a radiových vysílačů na střeše jižní věže WTC dochází k výpadku některých stanic. Další stanice z důvodu úhlu přenášení záběrů zaměňují náraz druhého letounu za výbuch v severní věži. Televizní stanice CNN jako první oznamuje náraz druhého letounu. Z důvodu velkého množství zpravodajských a policejních letounů a helikoptér v okolí není jisté, o jaký stroj se jednalo. Ironicky ve stejnou dobu podává letové řízení New York Center zprávu Obraně vzdušného prostoru o únosu letu United Airlines 175. Andrew Card, vedoucí zaměstnanců Bílého domu, informuje prezidenta o druhém nárazu. Prezident se rozhoduje pokračovat v předčítání školáků, později tento krok vysvětluje snahou o to, aby nerozpoutal paniku.

V následujících minutách dochází k postupnému uzavírání letového provozu. Řízení letového provozu Boston okamžitě vydává zákaz všech vzletů z letišť ve své jurisdikci.

Je vydán zákaz letu nad New Yorkem a jsou zastaveny odlety z letišť na téměř celém východě Spojených států. Všechna letiště na území New York City jsou uzavřena pro vzlety i přistání. Postupně dochází k celkovému zakazu vzletů všech civilních linek bez rozdílu destinace. Dochází také k uzavření tunelů na ostrov Manhattan. Stíhačky F-15 se přesouvají nad Manhattan.

Krátce před půl desátou jsou všechny lety ve vzduchu upozorněny na možnost protiprávních činů a je doporučeno posílit ochranu kokpitu. Je informován i let United Airlines 93. Pár minut po upozornění se teroristé ujímají řízení tohoto letu. Přístup do kokpitu byl zřejmě umožněn na základě výhrůzek. Po půl desáté je centrála řízení letového provozu upozorněna na přerušení kontaktu s letem 93.

Prezident Bush zatím pronáší oficiální projev o útoku na World Trade Center. Nemá žádné informace o ztrátě spojení s letem American Airlines 77. Po více jak půl hodině zachytává signál tohoto letounu kontrolor provozu na Washingtonském letišti Dulles. Příslušné autority okamžitě kontaktují Bílý dům, kde zahajují evakuaci. Po několika změnách kurzu dochází v 9:37:46 k nárazu letu American Airlines 77 do západní strany budovy Pentagonu. Spolu s 64 osobami na palubě umírá následkem výbuchu 125 osob v budově Pentagonu. S minutovým zpožděním vysílají televizní stanice záběry poškozené budovy. Zatím se neobjevuje zpráva o nárazu letounu, ale pouze o výbuchu.

Bezpečnostní kontrola letového provozu okamžitě nařizuje přistání všech letounů nad územím USA a uzavírá svůj vzdušný prostor. Vzdušný prostor také nakonec uzavírá Kanada. Přilétající mezinárodní lety jsou odkloněny. Uzavření vzdušného prostoru pro komerční linky trvá až do 14. září. V New Yorku jsou uzavřeny tunely, mosty i metra. Postupem času dochází k několika mylným informacím o výbuchu v obchodním centru a dalším uneseném letounu. Tyto zprávy jsou v zápětí vyvráceny.

Krátce po třičtvrtě na deset je letovým řízením v Herndonu navrženo kontaktovat vojenskou pomoc v případě ztráty kontaktu s letem 93. K tomu však nedojde.

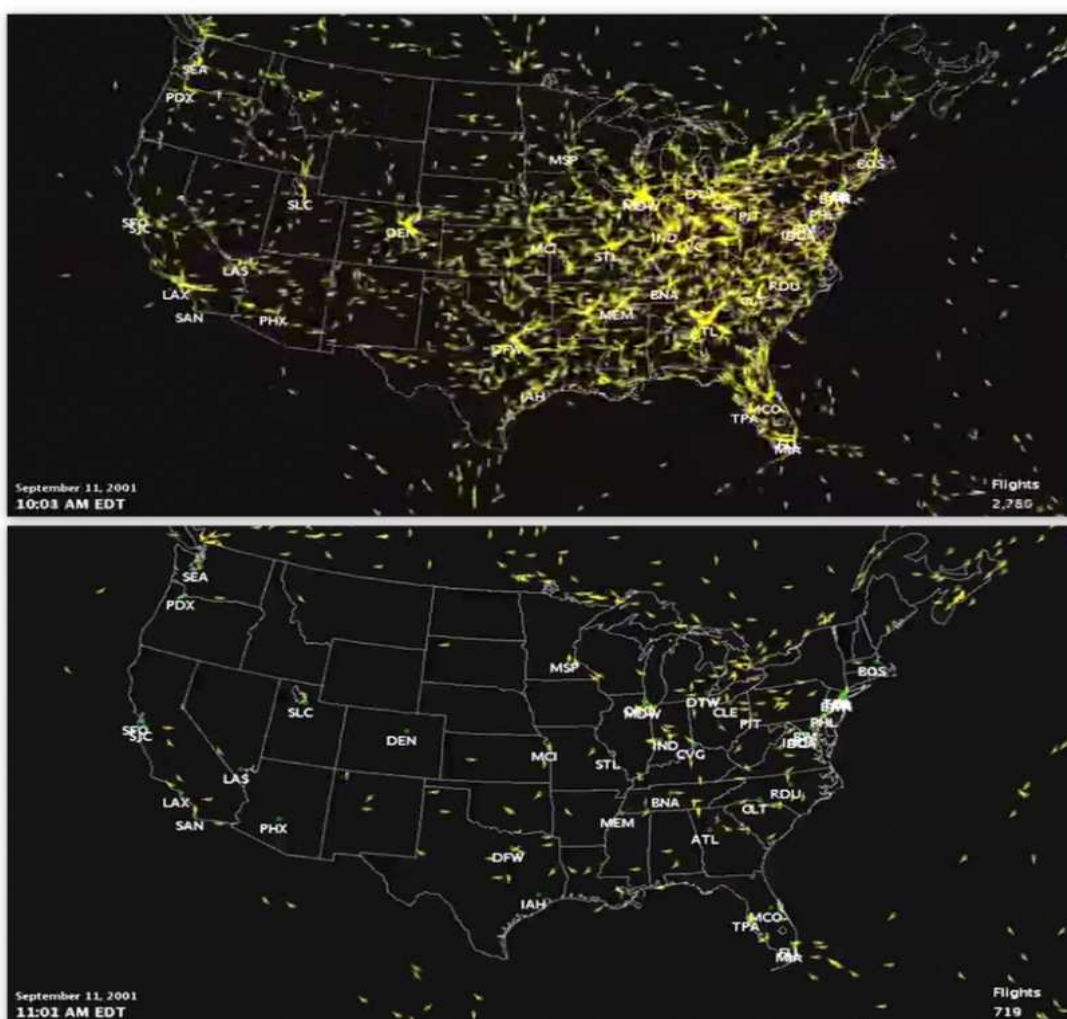
Necelou hodinu po zásahu se řítí jižní věž WTC zasažena letem 175. Pád budovy způsobuje velký prachový hřib. Většina reportérů se zatím domnívá, že jde pouze o další výbuch. To je ovšem vyvráceno šest minut po zřícení. Nemocnice po celém New Yorku mají pohotovost. Je očekáván velký přesun zraněných osob. Nikoho se však nedaří zachránit.

Po desáté hodině se armáda dozvídá o únosu letu 93, až na základě informací z Bílého domu, jenž začal evakuaci na základě upozornění od letového řízení, které ztratilo spojení s tímto letem. Tři minuty po desáté hodině se řítí let United Airlines 93 k zemi, jihovýchodně od Pittsburghu.

Čtvrt hodiny po pádu letu 93 viceprezident Cheney vydává rozkaz vojenským letounům, který sledují domělý let 93, k přiblížení k letounu, o pět minut později schvaluje prezident Bush případné sestřelení letounu. Dosud nevědí o tom, že stroj již havaroval. Stroj na radaru, který směřuje k Pentagonu a jenž pronásledují stíhačky, se později ukáže být zdravotnickou helikoptérou. Kolem půl jedenácté CNN uvádí, že v Pensylvánii se zřítíl stroj 747.

Téměř dvě hodiny od nárazu letu 11 do severní věže WTC přenášejí všechny televize přímý přenos zřícení i této budovy. Během pádu strhávají trosky také budovu Marriott Hotel, která se nachází v blízkosti a také dochází k vypuknutí požáru v budově 7 WTC.

Obrázek 5 – Letový provoz před a po nárazech do WTC



Zdroj: Útoky 11. září 2001, online, cit. 2015-02-18

Půl hodiny po pádu budovy je v troskách severní věže objeveno 14 přeživších osob, z toho 12 hasičů. Chvilí před pádem severní věže se z trosek jižní věže povedlo zachránit dva muže, jenž se nacházeli v podzemních patrech. Kolem třetí hodiny odpoledne je v troskách severní věže nalezen muž, pouze se zlomenou nohou, který ztratil vědomí během pádu budovy. V deset hodin večer jsou nalezeni v troskách další dva přeživší. O hodinu později je z trosek vyproštěn policejní důstojník Will Jimeno. Dle jeho tvrzení je v troskách ještě policejní seržant John McLoughlin. Toho se podaří z trosek vyprostit až v osm hodin ráno následující den. Více lidí se nepodaří zachránit. Záchranáři a dobrovolníci nalézají pouze jen mrtvé.

V 11:16 potvrzuje společnost American Airlines ztrátu letu 11 a 77. Děje se tak tři hodiny po únosech letounů. Společnost United Airlines potvrzuje ztrátu letu 93 a vyjadřuje obavy nad ztrátou spojení s letem 175. Téměř čtyři hodiny od únosu připouští společnost úplnou ztrátu letu 175.

Kolem půl šesté dochází ještě k pádu 47. patrové budovy WTC 7. Tato budova byla zcela evakuována ještě před pádem obou věží, takže zde nejsou hlášeny žádné ztráty na životech. Tato budova byla do 11. září 2001 Krizovým centrem města New York a měla za úkol řešit nastalé situace, jako bylo právě 11. září.

O půl deváté večer přenáší televizní stanice vystoupení prezidenta G.W. Bushe. Ten vyjadřuje hlubokou soustrast s pozůstalými a slibuje dopadení a potrestání viníků. O hodinu později dostává od Sdružení národní bezpečnosti důkazy o tom, že za útoky stojí Al-Kajda.

## **2.4 Bezpečnostní pochybení**

Mezi zásadní bezpečnostní pochybení, vedoucí k takto masivním ztrátám na životech, patřila prvotně špatná koordinace mezi jednotlivými složkami. V následném vyšetřování bylo prokázáno, že kdyby jednotlivé bezpečnostní složky sdílely mezi sebou získané informace, mohlo se těmto únosům zabránit. V tomto případě však vládní složky neočekávaly, že by civilní letouny mohly být použity k provedení sebevražedných akcí a jako řízené zbraně. Odhalením projektu „Bojinka“ považovaly bezpečnostní organizace plán za zdiskreditovaný a neočekávaly, že by došlo k jeho provedení.

Se scénářem využití letounu jako zbraně nepočítala ani samotná ochrana civilního letectví. Do roku 2001 bylo zaznamenáno pouze 10 případů, kdy byl civilní letoun použit jako prostředek ke spáchání sebevraždy, ve všech případech se poté jednalo

o řešení osobních problémů pilotů či posádky. V roce 2001 bezpečnostní nařízení nařizovala při výběru cestujícího systémem CAPPs pouze důkladnější kontrolu. Ta se měla skládat buď z kontroly odbaveného zavazadla na přítomnost výbušnin, nebo naložení zavazadla na palubu pouze při stoprocentní jistotě, že nastoupil i majitel zavazadla. Tento systém však pracoval s předpokladem, že by sám atentáčník na palubu letadla, kde by byla přítomna výbušnina, nenastoupil. Předpisy v té době také příliš neomezovaly vnášení ostrých předmětů na palubu letounu. Kapesní nožičky tak bylo možné pronést bezpečnostní kontrolou.

Během únosů byl k jejich prvotnímu nahlášení využit telefon na palubě letounu. V případě letu American Airlines 11 volala letuška na centrálu zřizující letecké společnosti. Jako u většiny větších společností, mají tzv. bezpečnostní manuály. V těch je jasně specifikováno, jak mají zaměstnanci postupovat v případě nenadálé události. Pracovnice tak předávala informace na vedení společnosti. Chvilí před nahlášením únosu došlo omylem k přenosu hlášení z kokpitu na řízení letového provozu v Bostonu. Únosci pod dojmem, že mluví s cestujícími, sdělili, aby byli všichni v klidu, že letoun se vrací na letiště. Letové řízení v Bostonu se tak snažilo kontaktovat několikrát letadlo, ale bezúspěšně. Museli tedy pracovat s několika teoriemi a to zda má letadlo potíže a mluvil kapitán nebo se jedná o únos. Dle svých předpisů tak nejdřív prováděli snahu o kontakt letounu. Teprve až dvacet minut po únosu upozorňuje letové řízení obranu vzdušného prostoru o neodpovídajícím letounu, který dokonce ztratili z radaru. Vzhledem k tomu, že se jakákoli ze stran (letové řízení, společnost American Airlines a armáda) bojí otevřeně zasáhnout, jelikož se obávají, že letadlo je „pouze“ drženo jako rukojmí a oni by ohrozili civilisty, není jejich kooperace dostatečně rychlá a letadlo naráží do WTC. Tento předpoklad byl zřejmě i předpokládán únosci a proto si k únosu letounu vybrali lety pohybující se v blízkosti zamýšleného cíle.

Promyšleným tahem únosců byl také únos více letounů v krátkém časovém úseku. Řízení letového provozu a armáda se totiž zabývali ztrátou prvního letu a trvalo poměrně dlouho, než si někdo všiml dalšího neodpovídajícího letounu. Ve chvíli kdy si toho všimli, byla ztráta druhého letounu považována za chybu, protože si nikdo nechtěl připustit případnou ztrátu více strojů. Letové řízení tak muselo čelit tomu, zda šířit paniku o zmizelých letech nebo se snažit situaci vyřešit. Docházelo také k prolnutí několika zpráv, kdy nebylo stoprocentně jasné, který z letounů je opravdu ztracen. To vedlo i k dlouhé, více jak půlhodinové ztrátě letu American Airlines 77 z radarů. Nejen letové řízení a armáda se také museli potýkat s množstvím mystifikací o dalších ztracených a neodpovídajících letech.



Za poměrně sporný také považují fakt, že transpondéry, které jsou součástí vybavení lze manuálně vypnout a tím znemožnit pozemní kontrole lokaci tohoto letounu. K systematickému vypnutí tohoto zařízení s největší pravděpodobností došlo i u doposud nelokalizovaného letu MH370 společnosti Malaysia Airlines. K manuálnímu vypnutí transpondéru však dochází, pouze pokud je letoun na zemi, aby svým signálem zbytečně nenarušoval řízení letového provozu. Ve vzduchu je jeho manuální odpojení možné pouze v případě elektrického zkratu.

Během takovýchto událostí hraje velkou roli i náhoda. Bylo tomu tak například v případě snahy pracovníků WTC zachránit se únikem na střechu. V roce 1993 došlo v podzemních garážích WTC k výbuchu nastražené výbušniny. Během výbuchu zemřelo šest osob. Jedním z atentátníků byl Ramzi Yousef, který byl zatčen po odhalení plánu „Bojinka“. Část pracovníků byla po explozii evakuována přes střechu budovy. Došlo k demontážím signálních antén a osoby byly přepraveny z prostoru střech vrtulníky. Tato událost vedla k debatám mezi policií a hasičským záchranným sborem města New York. Jelikož pouze policie disponuje záchrannými helikoptéry, odmítala policie tyto využívat k evakuaci a také nechtěla umožnit přístup na střechu věží kvůli strachu z případného vandalismu na televizních anténách (a případných sebevražd). Hasičský záchranný sbor také podporoval uzavření střech a to zejména

Obrázek 6 – Časová osa 11. září 2001



Zdroj: Kristýna Tučková, vlastní tvorba, 2014



z hlediska toho, že dle hasičského sboru by nemohlo nikdy dojít k tak velkému ohrožení, aby nemohla být provedena evakuace ze spodních pater budovy.

Jednou z nejživěji diskutovaných konspiračních teorií je to, zda budovy WTC mohly být zničeny „pouhým“ letounem. V médiích se tak vyskytuje a vyskytovalo množství teorií, že se jednalo o cílenou destrukci. Je nutné si však uvědomit, že budovy „dvojčat“ byly dokončeny v roce 1974. Mezi v té době nejvyžívanější a největší letouny patřil Boeing 737. Ačkoli bylo v případě stavby WTC počítáno s případnou ochranou před nárazem letounu, nebylo počítáno ani s velikostí letounu 737. Celková hmotnost prázdného letounu typu Boeing 737 je průměrně 30 tun. V případě Boeingů 767, které narazily do věží je váha samotného letounu 86 tun. Připočteme-li i větší kapacitu palivové nádrže a plnou rychlost letu v okamžiku nárazu, považují spekulace o řízeném výbuchu za neopodstatněné.

## **2.5 Následná bezpečnostní opatření**

Události 11. září 2001 měly samozřejmě za následek radikální zpřísnění bezpečnostních opatření v civilním letectví a nejenom ve Spojených státech. V Evropské unii taky byla přijata bezpečnostní opatření již v roce 2002.

Jednou z hlavních příčin úspěšnosti teroristických útoků bylo zejména nedostatečné sdílení informací mezi jednotlivými bezpečnostními a vládními složkami. Vyšetřováním bylo zjištěno, že kdyby si FBI, CIA a Ministerstvo zahraničních věcí předávali dostatečné množství informací, mohli útokům zabránit. Začátkem roku 2003 došlo ve spojených státech spojením 22 jednotlivých úřadů k vytvoření agentury Ministerstva vnitřní bezpečnosti (Department of Homeland Security – DHS). Součástí tohoto ministerstva se stal i speciální Úřad pro bezpečnost dopravy, který dodnes hraje klíčovou roli v prosazování bezpečnostních standardů.

V roce 2002 byl nastaven systém klasifikace teroristického nebezpečí. Zpočátku se jednalo o systém označení míry ohrožení teroristickými činy. Jednalo se o barevnou škálu o pěti stupních označující míru bezpečnosti. Tento systém byl v roce 2011 nahrazen systémem, který vyhláší míru nebezpečí za pomoci moderních komunikačních nástrojů (emaily, sociální sítě aj.)

Další změnu zaznamenal systém vyhodnocování informací o cestujících. Do 11. září 2001 provádělo kontrolu Ministerstvo zahraničí, které pouze přijímalo žádosti o víza. Jedinou kontrolou na území spojených států v prostoru letiště tak bylo

pouze zařízení CAPPS. Toto zařízení pouze však shromažďovalo informace o cestujících a vyhodnocovalo míru nebezpečnosti pouze dle minima kritérií. Pro preciznější kontrolu tímto systémem byli vybráni i čtyři z teroristů 11. září 2001. Tato kontrola však znamenala pouze kontrolu odbavených zavazadel. DHS následně zdokonalilo systém, který nyní prověřuje více informací z více zdrojů a také prověřuje i cestující, kteří přes území Spojených států pouze přelétají.

V době před 11. září 2001 zajišťovali bezpečností kontroly cestujících na amerických letištích zejména pracovníci soukromých agentur. Následkem teroristických útoků byl tento systém změněn a v roce 2010 zajišťovalo bezpečných chod amerických letišť kolem 50 tisíc pracovníků TSA. Došlo také k opětovnému posilování pozic ozbrojených doprovodů letounů. Tyto doprovody byly zavedeny zejména po sérii únosů mezi Kubou a Spojenými státy. Postupem času došlo však k úpadku tohoto bezpečnostního opatření. Koncem roku 2001 bylo na území spojených států pouze několik desítek vzdušných maršálů. Tento počet byl nařízením George W. Bushe navýšen na několik tisíc. Program vzdušných maršálů implementovalo více států, mezi nimi i Česká republika. Ve Spojených státech také došlo k zavedení výcviku "ozbrojených pilotů". Toto opatření mělo pokrýt lety, kterých se nemohli účastnit vzdušní maršálové. Tento program se setkal s úspěchem pouze v USA, ostatní státy tento program odmítly a dokonce i Spojené státy v roce 2012 notně zredukovaly finanční prostředky vymezené pro tento program.

Po roce 2001 došlo také ke stoprocentnímu provádění kontrol příručních zavazadel na přítomnost výbušnin. Zejména americká letiště byla vybavena modernějšími a přesnějšími přístroji. Mezi nejvíce kritizované patřily skenery TSA.

Velké změny v bezpečnostních opatřeních také nastaly v rámci bezpečnosti přímo na palubě letadla. Došlo k zodolnění dveří kokpitu. Tento předpis byl v roce 2003 přijat i evropskými státy a následně byl promítnut do Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Události 11. září 2001 také notně přispěly k rozvoji kontroly kvality bezpečnostního opatření v civilním letectví v celosvětovém měřítku. Rezoluce přijatá v říjnu 2001 na Shromáždění ICAO vyzvala Radu a Generálního tajemníka ICAO k vytvoření Univerzálního programu security auditů. V roce 2002 se audity evropské Komise staly respektovaným nástrojem k prosazování striktních pravidel v bezpečnosti civilního letectví v evropském prostoru.

## 2.6 Následky 11. září 2001

Do 11. září 2001 byl terorismus ve větším měřítku v Evropě a USA téměř neznámou věcí. Mezi hlavní teroristické skupiny patřila irská IRA a španělská ETA. Zejména Spojené státy Americké však svými zásahy na Blízkém východě přitáhly pozornost muslimských teroristických skupin na své území. Ačkoli docházelo k podpoře teroristických skupin ze strany muslimských zemí, jednalo se většinou o podporu národních skupin, jako tomu bylo například u podpory teroristické skupiny IRA ze strany Libyjské vlády. Teroristický akt 11. září 2001 měl rozpoutat strach ve vládě Spojených států. Suverenita Spojených států a jejich přístup k terorismu vůči své zemi však zapříčinil obrácení pozornosti Spojených států a spojeneckých jednotek k východu.

Reakce Spojených států by se dala přirovnat ke zjištění, že „Titanic nebyl nepotopitelný“. Politické a náboženské spory, do kterých do té doby pouze z povzdálí zasahovaly, jim nyní uštědřily tvrdou ránu ve vlastní zemi. Americká vláda byla zaskočena, jelikož si nikdy nedokázala připustit, že by k takovému aktu mohlo dojít. Reakci republikánského prezidenta byl zcela přirozený republikánský postoj vůči celé situaci. Vzhledem k tomu, že nebylo již možné potrestat přímo atentátníky, kteří zemřeli při útocích, stal se mužem číslo jedna v hledáčku Americké vlády, vůdce Al-Kajdy. K zničení této teroristické skupiny mělo dojít v průběhu honu na samotného Usámu bin Ladina. Již v minulosti se Spojené státy zapojovaly do dění na Blízkém východě. Akty 11. září 2001 tak znamenaly i vhodnou záminku pro ozbrojené konflikty ostatních spojeneckých jednotek. Američané disponovali dostatečnou vojenskou silou a případné svržení radikálních politických režimů bylo motivací i pro vlády ostatních států, aby podpořili vojenské kroky na území Iráku a Afghánistánu.

Osobně zastávám názor, že vojenské akce neměly za cíl pouze „potrestání“ militantní radikální skupiny, ale přímé ovlivnění politické situace na zmíněném území. Vojenské akce jsou v případě Spojených států také značnou hybnou silou jejich ekonomiky. Tyto akce sebou přinášejí práci pro vojenské a civilní zaměstnance, přísun finančních prostředků pro společnosti zabývající se dodávkou vojenského materiálu a dalšího vybavení. Za velmi podstatný považuji také fakt, že kdyby byly tyto útoky vedeny proti jinému státu nebo v jiné době, odezva by nebyla tak markantní. Spojené státy jsou považovány za nejsilnější mocnost na světě, vedle Ruska a Číny. V dané době se také nacházely v „příměří“ s vládou Ruska. Rusko se již v minulosti pokusilo o nastolení požadovaného režimu v Afghánistánu, nicméně neměli zájem se bojů v Afghánistánu

zúčastnit. V případě Iráku Rusko tajně podporovalo i vládu Saddáma Husajna, ale ke svému postoji se otevřeně nepřiznalo. Spojené státy měly tedy proti sobě otevřeně pouze radikální skupiny. Invazi do Afghánistánu a Iráku tedy nic nestálo v cestě.

Činy 11. září 2001 zapříčinily rozpoutání osmileté války v Iráku a více jak 13 let trvající válku v Afghánistánu. Tyto válečné konflikty si jen v řadách spojeneckých vojsk vyžádaly 8 292<sup>5</sup> obětí. Válka v Iráku stála život přibližně 184 512 osob. Vojáků, Iráckých vojenských jednotek a civilistů<sup>6</sup>. Válka v Afghánistánu si vedle 3 485 obětí z řad spojeneckých vojsk vyžádala dalších přibližně 22 000 obětí ze stran Afghánských spojeneckých sil a civilistů.

Oběti 11. září 2001 byli obyčejní lidé a nevinní civilisté. Útoky byly vedeny proti lidem bez rozdílu věku, barvy pleti a vyznání, pouze pod vidinou šíření strachu, což je přesnou definicí terorismu. Je však více jak třináctiletý válečný konflikt ospravedlnitelnou odvetou? A přinesly tyto boje nějakou trvalejší změnu ve světové politice? Dle mého názoru nikoli. Spojenecké intervence nejenom v Afghánistánu a Iráku, vyvolaly spojení muslimských radikálních skupin a jejich pozornost obrátili od vzájemných ideologií proti ideologiím západního světa. Osobně zastávám názor, že následky 11. září 2001 přímo stojí za nynější aktivitou Islámského státu. Pokud bych ale měla odpovědět, co by bylo přiměřenou reakcí na 11. září, to nedokážu říci. Tímto je jasně poukázáno na to, že pokud se v případě spáchání protiprávního činu vůči letecké dopravě nejedná o akt jednotlivce, tedy osoby či osob, na které lze „ukázat prstem“, je potrestání tohoto činu aktem mezinárodní politiky.

---

<sup>5</sup> (iCasualties.org, 2009)

<sup>6</sup> (IRAQ BODY COUNT, 2003-2015)

## 3 LETECKÝ TERORISMUS PO 11. ZÁŘÍ 2001

### 3.1 Transatlantický komplot

Mezi významná bezpečnostní opatření patří omezení přepravy tekutin, aerosolů a gelů v příručních zavazadlech. Hlavním důvodem je pokus o provedení teroristického útoku v roce 2006, který je označován jako „Transatlantický komplot“.

V noci z 9. na 10. srpna 2006 bylo britskou policií zadrženo více jak 20 podezřelých z přípravy teroristického útoku na 10 transatlantických linek mezi Velkou Británií, Spojenými státy a Kanadou. Britská policie sledovala delší dobu skupinu podezřelých osob. V červnu 2006 se jeden ze sledovaných mužů vrátil z Pákistánu, s nealkoholickým nápojem a velkým množstvím baterií ve svém zavazadle. Další podezřelý byl spatřen, jak vyhazuje větší množství prázdných lahví od peroxidu vodíku. Policie tajně nainstalovala do bytu podezřelých kamery, podle jejichž záznamu zjistila, že lahve od nealkoholických nápojů používali k sestrojení výbušniny. Dále bylo zjištěno, že jeden z podezřelých studoval letové plány a to zejména letů do New Yorku, Washingtonu D. C. a Kalifornie. Plánem teroristů bylo propašovat na palubu letadla výbušné zařízení ve formě gelu, které by bylo odpáleno mobilním telefonem. Aby se při kontrole vyhnuli podezření, obsahovala jejich palubní zavazadla pornografické časopisy a kondomy.

V září 2008 zamítl soud obvinění podezřelých z konspirace za účelem zničení letadla, ale uznal je vinným ze spiknutí za účelem vraždy. Obvinění totiž přiznali, že hlavním motivem jejich činů bylo potrestání nevěřících a invaze do Iráku. O rok později proběhl další soudní proces, ve kterém byli tři muži shledáni vinnými ze spiknutí. V červenci 2010 byli další tři muži shledáni vinnými a odsouzeni k doživotnímu vězení.

Reakce zejména britské a americké administrativy byla po zatčení podezřelých velmi rychlá. Společné protiteroristické analytické centrum (JTAC) ve Spojeném království zvýšilo stupeň teroristického nebezpečí z „vážný“ na „kritický“. Na britských letištích bylo zakázáno přepravovat jakákoli příruční zavazadla. Cestující mohli na palubu sami vnést pouze svoje cestovní doklady a peněženku. Dále bylo povoleno vnášení dětské stravy, ale cestující musel toto jídlo před bezpečnostními pracovníky ochutnat. Toto opatření vedlo ke značnému zpomalení odbavení, zejména kvůli obchodním cestujícím, kteří většinou cestují pouze s příručním zavazadlem, které nyní museli

odbavit. Odbavovací přepážky nyní takovému náporu nestačily. 10. srpna 2006 došlo k rušení velkého množství letů na letišti Heathrow. O dva dny později bylo zrušeno přibližně 30% odletů z letiště. Proti bezpečnostnímu nařízení se také bouřila Asociace pilotů a některé letecké společnosti, zejména nízkonákladové, jako Ryanair, které jsou vytížené zejména cestujícími s příručními zavazadly.

6. listopadu 2006 došlo díky nové evropské legislativě, k opětovnému povolení vnášení tekutin na palubu letadla, ale pouze do objemu 100 ml. Tekutiny musely a stále musí být zabaleny v igelitovém sáčku. Množství přepravovaných tekutin nesmí přesáhnout objem 1 litru.

Dle tiskového mluvčího Bílého domu, byl prezident George W. Bush informován o případném útoku již 6. srpna 2006. Dne 9. srpna tak schválil zvýšení bezpečnostního opatření a zakázal vnášení tekutin a gelů na palubu letadel jako britská administrativa. Cestující mohli vnášet na palubu letounu pouze dětské mléko a léky vydané na předpis, který musel souhlasit s údaji cestujícího.

Transatlantický komplot vedl k diskuzím mezi jednotlivými zeměmi o nutnosti omezení přepravy tekutin a gelů na palubě letadla. I přes silný tlak Spojeného království, nedošlo k plošnému prosazení zákona převozu těchto látek. Zejména státy Evropské unie se z různých důvodů tomuto kroku bránily. Některé státy zákaz zavedly, jiné pokračovali pouze na základě současné legislativy, týkající se zvýšení bezpečnostních opatření. Vzhledem k rozdílnosti aplikovaných pravidel došlo k rozhodnutí o sjednocení bezpečnostních opatření. Jednotná pravidla pro Evropskou unii tak byla nastavena 4. října 2006 vydáním nařízení Komise č. 1546/2006. V dnešní době není toto nařízení vyžadováno například letišti na území Izraele, kde si do letounu mohou cestující vzít libovolné množství tekutin.

ICAO vyšla z bezpečnostního standardu Evropské unie a 6. června 2007 zavedla stejné podmínky pro převoz tekutin. Dále nastavila standard obalů pro umístění povoleného objemu tekutin a tašek (tzv. ICAO STEB), které by sloužili pro umístění tekutin zakoupených ve vyhrazených prostorách letiště. ICAO začalo dále certifikovat výrobce standardních ICAO STEB sáčků, což vedlo k problémům na některých letištích, jelikož neměli přístup k certifikovanému výrobcu tašek a tak země řídící se standardy ICAO tyto kontrolované tekutiny neuznalo za bezpečné. Cestující tak museli přistoupit k odbavení tekutin nebo se jich museli vzdát.

V roce 2008 tlačila Evropská unie na úplné zrušení zákazu přepravy tekutin v příručním zavazadle. Podmínkou však bylo, že bezpečnostní procedury budou natolik kvalitní,

že bude možné provést kontrolu tekutin a případně odhalit nebezpečné tekutiny. V roce 2009 bylo odsouhlaseno, že technologické a legislativní postupy nejsou na potřebné úrovni, aby došlo ke zrušení zákazu. V roce 2011 proběhlo další jednání, při kterém Spojené státy odmítaly zrušení zákazu právě kvůli nedostatečné technologické vybavenosti pro kontrolu na evropských letištích. Termín pro ukončení platnosti tak byl stanoven na duben 2013. Nicméně ani tento termín nebyl reálný a tak se Komise rozhodla pro nastavení postupného rušení zákazu.

### **3.2 Sestřelení letounu**

Ve své historii se organizace ICAO přímo podílela na vyšetřování pouze tří případů protiprávního činu vůči civilnímu letectví. Ve dvou případech se jednalo o sestřelení civilního letounu.

Jednalo se o sestřelení letu společnosti Libyan Arab Airlines dne 21. února 1973 na trase Benghází do Káhiry. Tento let vlivem špatného počasí a poškození letového radaru v Káhíře toto letiště přeletěl a dostal se nad Sinajskou poušť. Zde si pilot uvědomil svoji chybu a otočil se zpět ke Káhíře. V danou dobu však již byl Izraelskou armádou vyhodnocen jako nepřátelský letoun. Boeing 727 byl zasažen do křídla, při nouzovém přistání v poušti došlo k vypuknutí požáru a na palubě zemřelo sto osm osob. Zachránilo se pouze pět osob. Za hlavní příčinu neštěstí byl vyhodnocen špatně fungující radar letového řízení v Káhíře.

Dalším případem bylo sestřelení letu Korean Air Lines 007 1. září 1983 nad územím Kamčatky. Letoun s dvěma sty šedesáti devíti lidmi na palubě byl sestřelen poté, co opakovaně vletěl do vzdušného prostoru USSR. Za hlavní příčinu sestřelení letu 007 bylo označeno špatné nastavení systému autopilota, kdy letoun místo jednotlivých bodů, které by ho vedly mimo vzdušný prostor USSR, sledoval přímou trasu z Anchorage na Aljašce do Soulu v Jižní Koreji. Letoun také při žádosti o identifikaci neodpovídal na údajné volání na mezinárodní nouzové frekvenci 121,5 Mhz. Toto neštěstí mělo však pozitivní následek a to, že americký prezident Ronald Regan přistoupil k uvolnění doposud tajné vojenské technologie GPS pro civilní využití.

#### **3.2.1 Malaysia Airlines MH17**

V roce 2014 se v centru pozornosti objevil případ letu Malaysia Airlines MH17. Tento Boeing 777 byl sestřelen u obce Hrabove na Ukrajině. Na palubě zemřelo všech

dvě stě osmdesát devět osob. Tento letoun letěl dne 17. července 2014 na pravidelné lince z Nizozemska do Kuala Lumpur v Malajsii. V 12:53, 90 minut po startu, vlétl let MH17 do vzdušného prostoru Ukrajinské republiky. Zde se spojil s letovým řízením pro danou oblast. Pilot obdržel informace o letounech letících v jeho okolí. Byla vyžádána změna letové hladiny vzhledem k prolétajícímu letounu. Posádka letu MH17 si vyžádala ponechání letové hladiny a řídicí letového provozu upravil letovou hladinu prolétajícímu letu. V 13:00 požádal let o změnu letové trasy kvůli špatnému počasí. Vzhledem k provozu v okolí vyzval letový řídicí let MH17 v 13:19, aby upravil svoji letovou dráhu. Pilot letounu příjem zprávy potvrdil. Na další kontakt letového řídicí již nikdo neodpovídal. Během vyšetřování bylo zjištěno, že veškeré zapisovače končily zápisem v 13:20:03.<sup>7</sup> Vyšetřování dále poukázalo na to, že vlivem velkého rozptýlu trosek, muselo dojít k náhlému roztržení konstrukce letadla. Z fotografií pořízených během vyšetřování dále zřetelně vyplývá, že vzhledem k prohnutí pláště do vnitřku letadla v místech proražení pláště, došlo vlivem venkovního tlaku. Oficiální zprávou bylo potvrzeno, že v blízkosti letounu došlo k „výskytu množství vysoko-energetických objektů“. Tyto objekty následně zapříčinily poškození letounu a jeho pád. Ačkoli doposud nikdo oficiálně nepotvrdil sestřelení letounu, jiná příčina jeho zřícení není pravděpodobná.

Během roku 2014 došlo celkem k 9 případům sestřelení letounu nad Ukrajinou republiku a celkový počet ztrát na životech byl tři sta padesát čtyři. I když se ve většině případů jednalo o letadla, přepravující vojenské síly, nejednalo se o ozbrojené letouny.

### **3.2.2 Bezpečnostní opatření**

Nejasnosti v kompetencích vztahujících se k řízení letového provozu se objevily i během útoků 11. září 2001, kdy docházelo k pomalému předávání informací. V případě přítomnosti vojenských jednotek je tak situace ještě složitější. Právě případy sestřelených letounů mnohdy ukazují na špatnou kooperaci civilních a vojenských jednotek či na případnou zmatenost pilotů, kteří nevědí, zda mají poslouchat instrukce řízení letového provozu nebo armádního řízení. V takovém případě musí pouze doufat, že obě tyto jednotky spolupracují.

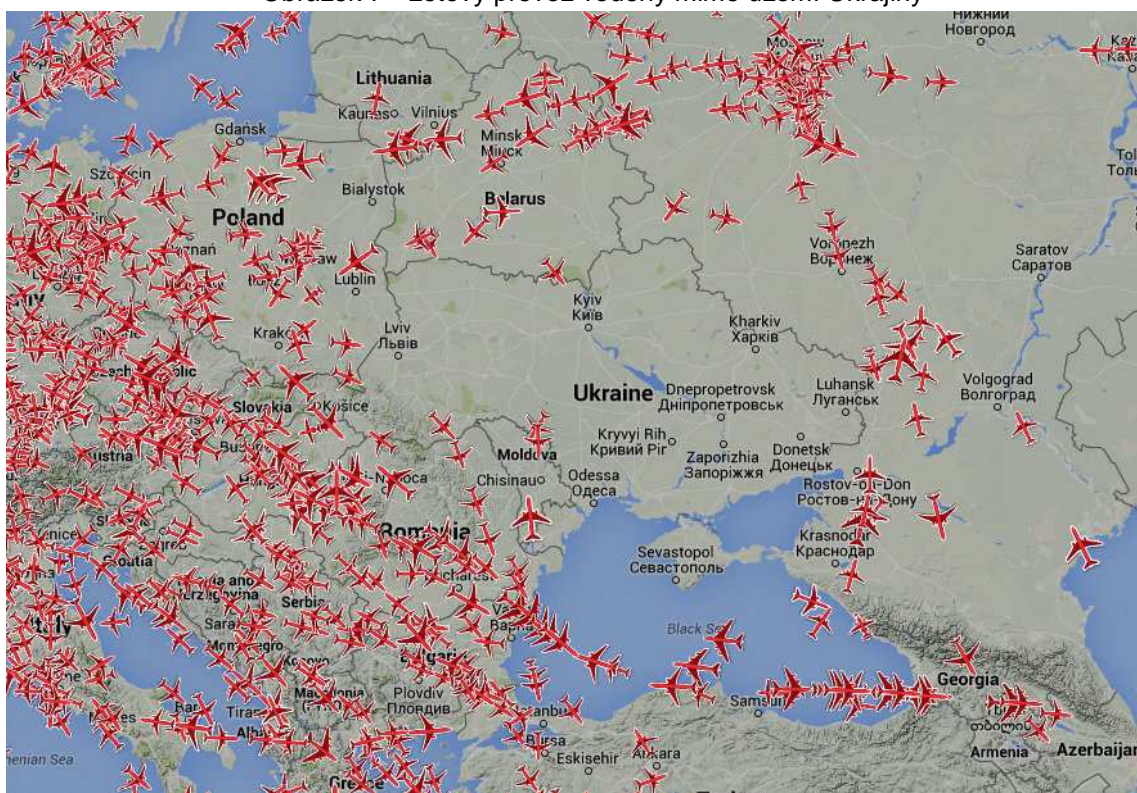
---

<sup>7</sup> (DUTCH SAFETY BOARD, 2014)



Případ letu MH17 ukazuje na poměrně vysoké ohrožení letounu během letu. V posledních padesáti letech došlo celkem 241 zaznamenaným případům sestřelení letounu, z toho ve 168 případech došlo ke ztrátám na životech. Vlivem sestřelení letounu přišlo o život celkem 3 377 osob. Tato statistika sice zaznamenává případy sestřelených civilních, ale i vojenských letounů, nicméně nebojových letounů a tudíž neozbrojených. Velkou koncentraci těchto případů lze vysledovat zejména ve vzdušném prostoru zemí potýkajících se s bojovými konflikty. Většina těchto případů však uniká pozornosti médií a u většiny z nich také doposud nedošlo ani k žádnému vyšetřování nebo vydání stanoviska. V případě letu MH17 je stav vyšetřování uveden stále jako „předběžný“. Podíváme-li se na pád letu MH17 zcela kriticky, je z vyšetřovací zprávy zcela jasné, že důkazy ukazují na sestřelení letounu. Vzhledem k probíhajícím bojům na území Ukrajiny je však těžké označit jednoznačného viníka. Ukrajinská vláda se k sestřelení letounu nepřiznala a stále obviňuje radikální bojovníky na svém území, kteří jsou však těžko postižitelní. Potrestání protiprávního činu se tak opětovně podřizuje momentální mezinárodní politice, kdy by zaujetí určitého postoje znamenalo postavit se na jednu nebo druhou stranu. Je však otázkou, zda by

Obrázek 7 - Letový provoz vedený mimo území Ukrajiny



Zdroj: Planefinder.com 2015-02-20

k podobnému postoji došlo i v případě kdyby se jednalo o podobný případ, ale nad územím jiného státu, nebo v případě, že by cestujícími byli převážně cestující jiné národnosti. Vzhledem k počtu sestřelených letounů v průběhu historie, lze také mediální zájem o případ letu MH17 považovat za nadměrný, právě k místu sestřelení a momentálně probíhající politické situaci. V rámci bezpečnostních opatření je však stále pilotům doporučováno vyhýbat se Ukrajinskému letovému prostoru.

Letouny jsou při své výrobě podrobovány množství testů a inovacím, které mají za účel zvýšení jejich bezpečnosti. Systémy využívané vojenskými letouny by sice u letounů typu například Boeing 737 dokázaly upozornit na blížící se střelu, nicméně instalace těchto systémů by byla velmi nákladná a tato letadla nemají dostatečnou manévrovací schopnost, aby se střelám dokázala vyhnout a v případě nesení obraného zařízení by bylo možné je považovat za vojenské letouny. V tomto případě tedy nelze mluvit o velkém zabezpečení. Porovnáme-li statistiky protiprávních činů proti civilní letecké dopravě, za posledních 50 let je největším nebezpečím v letecké dopravě právě sestřelení a to i v okamžiku kdy započítáme oběti na životech spojené s 11. zářím 2001. Účinná obrana civilních letounů vůči sestřelení však momentálně neexistuje.

## 4 LEGISLATIVA

### 4.1 Mezinárodní předpisy

**Úmluva o mezinárodním civilním letectví** byla podepsána 7. prosince 1944 v Chicagu. Jedná se o základní mezinárodní předpis v oblasti civilního letectví. Dle místa podpisu se tato úmluva označuje jako Chicagská úmluva. V bývalém Československu byla tato úmluva zakotvena ve Sbírce zákonů č.147/1947 Sb. a je v platnosti od 4. dubna 1947. Základ této úmluvy se za více jak šedesát let své platnosti téměř nezměnil a její principy jsou stále aktuální a v praxi aplikovatelné. Méně neměnné jsou však přílohy, tzv. Annexy, které procházejí změnami poměrně často.

Článek 1 úmluvy obsahuje základní z principů, který má význam pro řešení mimořádných situací a protiprávních činů. Jedná se o úplnou a výlučnou svrchovanost každého státu svého vzdušného prostoru. Což znamená, že letadlo nelze chápat jako pohybující se území jiného státu. Na letadlo se vztahují zákony státu, nad jehož územím se právě nachází.

Úmluva o mezinárodním civilním letectví dále ustanovuje sdružení ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) jako vrcholnou mezinárodní organizaci odpovědnou za rozvoj letectví a prosazování jednotlivých ustanovení úmluvy. Dále definuje organizační strukturu ICAO a její pravomoci.

#### **Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla.**

Tato úmluva byla podepsána 14. září 1963 v Tokiu a opětovně je označována dle místa podpisu jako „Tokijská úmluva“. V Československu byla vyhlášena tato úmluva za platnou 23. května 1984 jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č.102/1984 Sb. Úmluva se vztahuje zejména k ochraně integrity letadla, cestujících a posádky. Hlavními body úmluvy je například právo velitele letadla, aby v případě ohrožení posádky či cestujících, přijal k jejich ochraně adekvátní opatření a to včetně násilí, pokud je tak zapotřebí. Dohoda také zdůrazňuje nedotknutelnost uneseného letadla a cestující bez ohledu na to, kde by mohlo být letadlo donuceno přistát.

**Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadla.** Vlivem vlny únosů civilních letadel koncem šedesátých let došlo v Haagu k setkání zástupců dotčených států, k projednání a vytvoření mezinárodní úmluvy, která měla dalším únosům zabránit. 16. prosince 1970 tak byla podepsána Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění

se letadla neboli Haagská úmluva. V Československu nabyla tato úmluva platnost 6. května 1972 a ve Sbírce zákonů byla zařazena jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č.96/1974 Sb.

Hlavním bodem úmluvy bylo stanovení postupů v případě trestání pachatelů protiprávních činů na palubě letadla. Každý členský stát měl za povinnost stíhat pachatele těchto činů nebo je ke stíhání předat určenému státu. V praxi se však vyskytl problém v tomto bodě a to že státy, ve kterých nejsou uplatňovány například tresty smrti, odmítají vydat pachatele z morálních důvodů do zemí, kde jsou tyto tresty stále uplatňovány. Příkladem je třeba útok na letadlo Pan Am 103, které se zřítilo nad městečkem Lockerbie. Oba obžalovaní byli souzeni Skotským soudem na neutrálním území, což bylo území Nizozemska. Ačkoli letadlo patřilo americké letecké společnosti a většina obětí byla americké národnosti, byli obvinění souzeni dle Britských a Nizozemských zákonů. Lamin Khalifah Fhimah byl zproštěn obvinění a Abdel Basset Ali al-Megrahi byl odsouzen k 27 letům vězení. K jeho vydání do Spojených států nedošlo vzhledem k tomu, že zde by byl odsouzen k trestu smrti.

V tomto případě došlo také k porušení Tokijské úmluvy. Haagská úmluva tak zakotvovala takzvané třístupňové uplatnění jurisdikce. Jurisdikci uplatňoval stát registrace letadla, státu prvního přistání uneseného letadla a následně státu, v němž provozovatel letadla má své hlavní působiště. V případě Tokijské a Haagské úmluvy je vidět časový rozdíl v přijetí těchto jako součást Československého zákona. Jako vysvětlení lze považovat, že Tokijská úmluva, která dávala pilotovi volnou ruku v rozhodování během únosu, nebyla dřívějším režimem příliš akceptována. Příkladem může být únos letounu Yakovlev 40 ze dne 29. května 1978. Pilot letounu byl únoscem nucen k přistání v Západním Německu, ředitel oboru civilního letectví a generální ředitel ČSA však nařídili pilotovi návrat zpět do vzdušného prostoru Československa bez ohledu na požadavky únosce.

### **Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví.**

Třetím nejdůležitější mezinárodní konvencí v bezpečnosti civilního letectví se 23. září 1971 stává takzvaná Montrealská úmluva. V Československu uzákoněna 9. září 1973 ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministerstva zahraničních věcí č.16/1974 Sb.

Hlavní myšlenkou této úmluvy je definice jednání v případě hrozby bombového útoku a sabotáží. Každý stát je podle montrealské úmluvy povinen přijmout nezbytná opatření k uplatnění své pravomoci nad trestnými činy. V polovině 80. let se vlivem

většího množství teroristických útoků proti mezinárodním letišťům přistoupilo k vypracování dodatkovému protokolu k Montrealské úmluvě. Dodatkový protokol vstoupil v platnost 24. února 1988 a v Československu byl uzákoněn 18. dubna 1990 vyhláškou ministeria vnitra č.138/2002 Sb.

**Úmluva o označování plastických trhavin za účely jejich identifikace.** Tato úmluva podepsaná v Montrealu 1. března 1991 ukládá svým signatářům dohled nad produkcí a hlavně označováním trhavin. Dále těmto zemím ukládá, aby během tří let od podpisu, znehodnotily nebo co nejdříve spotřebovaly všechny zásoby neoznačených trhavin, které nejsou v držení policie nebo armády.

**Pekingská úmluva a Pekingský protokol.** Na přelomu září a srpna 2010 se na základě podnětu Rady ICAO konala v Pekingu konference, jejímž cílem bylo přijmout změny Haagské (1970) a Montrealské (1971) úmluvy. Změny těchto úmluv měly reagovat zejména na hrozby spojené s teroristickými útoky 11. září 2001. Jednalo se zejména o použití civilních letadel jako zbraní nebo použití civilních letadel jako prostředku k rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek.

Původně mělo dojít pouze k úpravě montrealské úmluvy, následně však bylo přistoupeno k vytvoření zcela nové Úmluvy a to zejména z důvodu, že Montrealská dohoda již jednou byla upravována. Dále nová úmluva měla specifikovat převoz nebezpečných materiálů jako trestný čin, což odporovalo faktu, že Montrealská úmluva se zabývala pouze ochranou civilní letové dopravy. Tato úmluva byla podepsána 23. listopadu 2011 v Montrealu.

## 4.2 Normy ICAO e ECAC

**Přílohy Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.** Vlivem značné vlny protiprávních činů vůči civilní letecké dopravě na přelomu 60. a 70. let minulého století se v červenci roku 1970 uskutečnilo mimořádné zasedání Shromáždění ICAO. Výsledkem bylo vytvoření samostatné přílohy Úmluvy o Mezinárodním civilním letectví. Příloha 17, obsahující závazná pravidla a doporučení pro ochranu civilního letectví, byla schválena radou ICAO v březnu 1974.

Příloha 17 řeší zejména administrativní a koordinační aspekty ochrany. Na základě tohoto předpisu musí každý stát vytvořit národní program ochrany civilního letectví. Dále dokument stanovuje odpovědnost a koordinaci mezi jednotlivými subjekty odpovědnými za ochranu civilního letectví. Tento dokument bývá několikrát

obměňován a doplňován. Poslední úpravou je v pořadí již 14. úprava z 14. listopadu 2014.<sup>8</sup>

Příloha 17 není jedinou přílohou Úmluvy vztahující se k ochraně civilního letectví. K této problematice se vztahují například Příloha 8 (definice security požadavků na vybavení letadel, Příloha 10 (definice kódu sekundárního radaru v případě vyhlášení nouze) a další. Bezpečnostní standardy Přílohy 17 jsou podrobněji rozvedené v Bezpečnostním manuálu civilního letectví před protiprávními činy. Tento manuál byl poprvé publikován v roce 1971 (pojmenován jako Doc 8973). V momentální době bylo vydáno již 9. vydání s platností od 14. listopadu 2014.<sup>9</sup>

**Dokument 30, část II. Evropské komise pro civilní letectví.** Evropskou konferenci pro civilní letectví (ECAC) zakládalo v roce 1955 pouze 19 evropských zemí. Česká republika se stala členem v roce 1991. Dnes má organizace již 44 členů od Islandu po Azerbajdžán. Dokument 30 – Security pochází z roku 1985 a ze začátku se jednalo o výsledky vycházející z Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Nyní je postup spíše obrácen a přijatá opatření implementovaná a odzkoušená v členských státech ECAC jsou následně přidávána jako součást Přílohy 17. Na tomto dokumentu také stojí základy letecké bezpečnostní legislativy Evropské unie. V celkovém pohledu je Dokument 30 téměř totožný s Přílohou 17. Ačkoli Příloha 17 udává nařízení jako pilnost, Dokument 30 stanovuje svojí formulací pouze doporučení. Dodržování těchto pravidel není samo o sobě právně vymahatelné, ale obě formy jsou v členských státech zpravidla transportovány do příslušného národního práva.

### 4.3 Evropské předpisy

Podobně jako ve světě, dochází v Evropské unii k výrazné změně bezpečnostních požadavků po 11. září 2001. Nařízení Evropského parlamentu a Rady číslo 2320/2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti v bezpečnosti civilního letectví, bylo vydáno 16. prosince 2012. Toto nařízení bylo sestaveno z doporučení formulovaných v Dokumentu 30 ECAC. Ustanovení však měla tentokrát podobu nařízení a jejich nedodržování členskými státy mohlo být právně trestáno a finančně sankcionováno.

---

<sup>8</sup> (ICAO, 2014)

<sup>9</sup> (ICAO, 2015)

Nové nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 300/2008 z 11 března 2008 ruší nařízení č.2320/2002. Cílem nového nařízení je zjednodušení stávajících nařízením a zvýšení úrovně bezpečnosti. Nicméně na první pohled k zjednodušení nedošlo, spíše naopak. Komplex předpisů působí nepřehledně, některá ustanovení se opakují ve více předpisech a některá se těžko hledají. Často také docházelo k neshodám, ve kterých oblastech by mělo docházet k regulaci Evropskou unií a kdy státy samotnými. V neposlední řadě je důvodem nesrozumitelnosti také nesystémová ad hoc regulace v jednotlivých sektorech letecké dopravy v návaznosti na pokusy teroristů zneužít existující mezery v zabezpečení. To se projevilo zvláště v omezení přepravy tekutin a gelů po roce 2006.

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady.** S účinností od 29. dubna 2010 je klíčovým právním předpisem EU pro leteckou bezpečnost Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení č.2320/2002 ze dne 11. března 2008.

Účelem tohoto nařízení je ochrana osob a zboží v rámci Evropské unie. Toho má být dosaženo stanovením společných pravidel, norem a principů. Toto nařízení se vztahuje na civilní letiště a na provozovatele poskytující služby na těchto letištích, stejně tak jako subjekty dodávající zboží a poskytující služby pro tyto. Dále nařízení stanovuje standardy uplatňované na palubách letadel a podporuje princip odstranění duplicitních kontrol mezi státy, které navzájem uznávají bezpečnostní standardy.

**Nařízení komise** jsou z právního hlediska podobná Nařízením Evropského parlamentu a Rady. Odlišný je pouze proces schvalování. Nařízení Komise (ES č. 272/2009) bylo vydáno 2. dubna 2009 a doplňují se jím základní normy ochrany civilního letectví před protiprávními činy stanovené v příloze nařízení č. 300/2008, především pro oblast detekčních kontrol. Nařízení definuje především povolené metody detekční kontroly pro jednotlivé kategorie osob a zboží. Určuje kategorie předmětů, jejichž vnesení do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště nebo na palubu letadla může být zakázáno. Dále upravuje kritéria pro uznávání bezpečnostních norem třetích zemí, standardy provádění bezpečnostních kontrol nákladu a pošty.

Nedlouho po vydání nařízení č. 272/2009 si Komise uvědomila, že nebude možné v původně předpokládaném termínu zavést na letištích EU technologicky dostačující kontrolu kapalných výbušnin a aerosolů. Členským státům se tak nařídilo, aby od 29. dubna 2001 povolili vnášení kapalin, aerosolů a gelů získaných na letištích (duty free obchody) třetích zemí nebo na palubě letadel leteckého dopravce třetí země

do vyhrazených bezpečnostních prostor a na palubu letadel pod podmínkou, že jsou zabaleny v balení dle standardů Mezinárodní organizace pro civilní letectví a že balení současně obsahuje dostatečný důkaz o zakoupení v neveřejném prostoru letiště nebo na palubě letadla během předcházejících 36 hodin.

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010<sup>10</sup>. Tímto nařízením se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

#### 4.4 Národní právní úprava

**Zákon o civilním letectví.** Základní úpravu ochrany civilního letectví vytváří zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů, zejména zákona č. 225/2006 Sb. Zákon upravuje podmínky provozování letišť, letištních staveb, činností a ochrany civilního letectví. Zákon také určuje orgán odpovědný za vytváření, koordinaci, kontrolu a zavádění opatření k ochraně civilní letecké dopravy. Tímto orgánem je Ministerstvo dopravy ČR. Zákon dále upravuje povinnosti provozovatelů letišť a leteckých budov a také osob zdržujících se v těchto prostorech.

**Vyhláška Ministerstva dopravy v ČR č.410/2006 Sb.** je podzákoným předpisem vydaným k provedení zákona o civilním letectví po změnách zákona č.225/2006 Sb. Vyhláška upřesňuje náležitosti bezpečnostních programů zpracovaných provozovateli letišť, leteckými dopravci a dalšími subjekty působícími v civilním letectví.

Dalšími zvláštními předpisy je i například **Zákon o Policii**, CR 273/2008 Sb., který nově upravuje pravomoci příslušníků Policie v případě zastavení a kontroly dopravního prostředku. Ten se tak vztahuje i na letadlo. Kontrola, zastavení či využití musí být však zdůvodněno dle platných předpisů.

---

<sup>10</sup> (Úřad pro civilní letectví, 2011)



## 4.5 Organizace pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy

### 4.5.1 Mezinárodní organizace vládního typu

**Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organisation – ICAO) je specializovanou agenturou Organizace spojených národů od roku 1947. ICAO je spravována nezávislým orgánem, Shromážděním a stálým exekutivním orgánem, Radou. Shromáždění se schází jednou za tři roky a svolává ho Rada ze zástupců 33 zemí, kteří jsou voleni Shromážděním.

Organizace ICAO je vrcholným orgánem v případě doporučení, nastavování bezpečnostních opatření, školení, ale také sankcionování civilního letectví. V otázce protiprávních činů proti civilnímu letectví ICAO nařizuje postupy při jejich vyšetřování. Udává povinná bezpečnostní zařízení a postupy. Také nařizuje, aby každý ze členských států měl ustanoven vlastní vyšetřovací orgán. To vše pod hrozbou sankcí. Nicméně sama organizace ICAO se téměř nulově zapojuje do vyšetřování. V minulosti se ICAO zapojilo pouze do třech případů, ve všech se jednalo o případy protiprávní, přesněji sestřelení civilního letounu. Pouze v jednom z případů ICAO jako důvod nehody vyhodnotilo nedodržování předpisů a sankcionovalo letiště, které předpisy nedodrželo.

### **Evropská konference pro civilní letectví**

(European Civil Aviation Conference-ECAC) je mezivládní organizací sdružující 44 členských států. Organizace vznikla v roce 1955 a jejím prioritním cílem je podporovat rozvoj bezpečnosti letecké dopravy, zejména na území Evropy. Nejvyšším orgánem ECAC je Výbor ředitelů civilního letectví (DGCA), podřízenou je Skupina pro řízení bezpečnostního programu (SMPG). ECAC dále tvoří pět pracovních skupin, jež mají za úkol doplňovat a upravovat bezpečnostní části Dokumentu 30 a současně zpracovávat metodické a výukové materiály.

**Evropská komise** (European Commission – EC) a její komisaři plní úlohu výkonného orgánu Evropské unie.

### 4.5.2 Mezinárodní organizace nevládního typu

**Mezinárodní organizace kriminální policie** (International Criminal Police Organisation - INTERPOL) byla založena v roce 1923. OSN udělila Interpolu v roce 1949 status konzultačního orgánu jako nevládní organizace. V dnešní době se jedná

o druhou největší mezinárodní organizaci po OSN. V roce 2002 byl Interpolem vydán tzv. Terrorist Watch List, seznam nejhledanějších teroristů. Tento dokument je přístupný pouze členům Interpolu.

**Mezinárodní organizace letecké dopravy** (International Air Transport Association – IATA) je jednou z celosvětově nejdůležitějších mezinárodních organizací, založenou v dubnu 1945 v Havaně. Jedná se o sdružení leteckých společností s cílem podporovat rozvoj spolehlivé, bezpečné a efektivní letecké dopravy. Organizace IATA měla v době svého založení 57 signatářů, v dnešní době má více než 270 členů z řad leteckých společností ze 140 zemí světa.

**Mezinárodní federace pilotů leteckých společností** (International Federation of Airline Pilots Associations – IFALPA) byla založena v roce 1948. Jedná se o nevládní organizaci určenou k ochraně zájmů obchodních pilotů na všech úrovních.

**Mezinárodní rada letišť** (Airports Council International – ACI) je mezinárodní asociací světových letišť. Organizace byla založena ve Washingtonu v roce 1948 a jedná se o jednu z nejstarších leteckých asociací. V momentální době má kolem 600 členů provozujících kolem 1700 letišť.

#### **4.5.3 Bezpečnostní organizace České republiky**

Rozdělení odpovědnosti za bezpečnost civilního letectví v České republice se řídí zákonem č.49/1997 Sb., o civilním letectví. Novela zákona 2006 přinesla několik změn, hlavní bylo přenesení některých kompetencí v oblasti bezpečnosti z Úřadu pro civilní letectví České republiky na odbor civilního letectví Ministerstva vnitra České republiky. Působením jednotlivých orgánů se dále zabývají zákony č.2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky a zákona o Policii České republiky č.273/208 Sb. Ucelený rozpis jednotlivých subjektů je uveden v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, část VI.

**Odbor civilní letecké dopravy**, spadající pod ministerstvo vnitra je vrcholovým orgánem odpovídajícím za bezpečnost civilní letecké dopravy. Odbor upravuje odpovědnosti jednotlivých subjektů v zákonných a podzákonných předpisech. Je odpovědný za nastavení systému ochrany, provádí a podává výklad jednotlivých ustanovení a mezinárodních předpisů. Odbor civilní letecké dopravy také schvaluje bezpečnostní programy leteckých společností, které jsou nutné pro zahájení

podnikatelské činnosti v tomto oboru. V případě bezpečnostního incidentu je řešením ze zákona pověřeno Ministerstvo dopravy, případně jím určené subjekty. Pokud v případě incidentu nedošlo k porušení bezpečnostního programu, nemusí se provozovatel obávat sankcí ze strany Ministerstva.

**Ministerstvo dopravy** má v kompetenci také certifikační agendu. Resort civilního letectví ministerstva vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro pracovníky bezpečnostních kontrol a provádí také jejich školení. Součástí je také kontrolní činnost, kterou provádí ministerstvem certifikovaní auditoři.

**Úřad pro civilní letectví (ÚCL)** byl vlivem novely zákona o civilním letectví v roce 2006 značně omezen. Nyní provádí především ověřování spolehlivosti leteckého personálu a certifikace technických prostředků včetně bezpečnostního zařízení. Také má pravomoc vykonávat státní dozor a řešit správní delikty jako úřad první instance.

Ačkoli nemá **Ministerstvo vnitra České republiky** přímou odpovědnost a působnost v otázce bezpečnosti civilního letectví, je v jeho odpovědnosti veřejný pořádek, vnitřní bezpečnost, zbraně, střelivo a zejména Policie ČR. Odbor bezpečnostní politiky zajišťuje zejména vyhodnocení bezpečnostních hrozeb. Dále spolupracuje s útvarem Policie ČR, Air Marshals.

**Policie České republiky** v oblasti bezpečnosti civilního letectví vykonává úkony dané zákonem o Policii ČR, zákonem o ochraně státních hranic, zákonem o pobytu cizinců na území České republiky, zákonem o zbraních a střelivu a zákonem trestním a přestupkovým. V případě leteckého provozu tak Policie vykonává svojí běžnou činnost.

**Celní správa České republiky** je řízena celním zákonem a Celním kodexem společenství. Úředníci provádějí především celní kontrolu a dohled nad pohybem zboží.

**Ministerstvo obrany České republiky** a Armáda České republiky hrají roli zejména v zajišťování zvláštních úkonů při ochraně civilního letectví proti protiprávním činům. Jedná se o celkově podpůrné orgány. V případě potřeby poskytuje Armáda České republiky své příslušníky k posílení obrany.

## 5 BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ CIVILNÍCH LETIŠŤ

Provozovatelé letišť, letečtí dopravci a ostatní provozovatelé bezpečnostních zařízení jsou povinni zajistit, aby veškerá bezpečnostní zařízení využívaná při zajišťování bezpečnosti civilního letectví byla kromě jiného schválena Úřadem pro civilní letectví. Tento úřad schvaluje bezpečnostní zařízení na základě předložení platných certifikací o provedených testech daného zařízení vydaných subjektem přijatelným pro Úřad civilního letectví.<sup>11</sup>

Na jaká bezpečnostní zařízení můžeme v rámci letecké dopravy narazit a co obnášejí? Jsou veškerá bezpečnostní nařízení dodržována? Před nástupem do letadla prochází cestující řadou bezpečnostních prověrek. O některých z nich ani sám cestující neví.

### 5.1 Odbavená zavazadla

Při vyzvednutí palubní vstupenky a odbavení zavazadla předkládá cestující svůj cestovní pas nebo doklad totožnosti, v případě cest do Shengenského prostoru. Při kontrole těchto dokladů zjišťuje personál letiště fakt, zda není osoba v dané zemi hledána, zda má povolený vstup do cílové (nebo průletové) země a zda uvedené údaje souhlasí. Na těchto přepážkách je cestujícímu odbaveno zavazadlo, které nesplňuje požadavky letištních společností na velikost palubního zavazadla, které si může vzít cestující na palubu letadla.

Odbavená zavazadla prochází na letištích čtyřmi stupni bezpečnostní kontroly. Během svého přesunu po dopravních pásech jsou automaticky kontrolována všechna zavazadla. Průměrně 80% těchto zavazadel je vyhodnoceno jako bezpečná a není potřeba je dále kontrolovat. Zbýlých 20% je vyhodnoceno jako závadný, mnohdy milně. Takto vyhodnocená zavazadla jsou v druhém stupni kontrolována bezpečnostními pracovníky a jako podklad slouží rentgenové snímky pořízené v prvním stupni kontroly. V 19% případy se většinou jedná o milné vyhodnocení nebezpečnosti počítačem. V dalším bezpečnostním stupni jsou odebírány vzorky stopových částic pomocí specializovaných přístrojů. V případě dalších nejasností je ve čtvrtém bezpečnostním stupni přivolán majitel zavazadla nebo pyrotechnická jednotka.

---

<sup>11</sup> (ŠČUREK, 2008)

Dle mého názoru, se taktéž jedná o akt, při kterém je nejvíce ohrožen majetek cestujícího. Na zavazadla a jejich obsah není brán zřetel a proto se stává, že je obsah zavazadla poškozen. Jako velkou bezpečnostní výhodu spatřuji fakt, že dle mezinárodních dohod je alespoň vyžadováno, aby nemohlo být přepravováno zavazadlo, jehož majitel není na palubě letadla a tak byla značně eliminována možnost, aby byla v přepravním prostoru přepravována případná výbušnina.

V případě, že je vaše zavazadlo podrobena přísnější kontrola, jste o tom ve většině případů seznámen za pomoci štítku nalepeného na vašem kufru. S problémem u tohoto způsobu kontroly se setkala prodavačka erotických pomůcek, Victoria Kiner. Poté co si převzala v cílové destinaci své zavazadlo, ve kterém měla své zboží, nejenom že bylo její zavazadlo označeno štítkem o provedené bezpečnostní kontrole, na štítku byl i rukou dopsaný vzkaz pracovníka s komentářem o kontrolovaném obsahu. Victoria Kiner, ačkoli je zvyklá, že její zavazadla procházejí touto často kvůli svému obsahu, tento vzkaz jí značně rozčílil a na pracovníka podala stížnost. Ten byl zanedlouho na to propuštěn za porušení pracovních předpisů.

Dostáváme se tak k otázce, co lze považovat za následování bezpečnostního protokolu a co je již porušování předpisů a obtěžování cestujících.

Osobně jsem se s kontrolou odbaveného zavazadla setkala již několikrát. Vždy bylo moje zavazadlo kontrolováno na základě odletové nebo příletové destinace. Pouze jednou jsem se však setkala s „osobním“ přístupem pracovníka bezpečnostní kontroly, a to když se mě při odletu ze služební cesty v Afghánistánu snažil přesvědčit, abych jako žena vyndala ze svého zavazadla nářadí a umístila ho do kolegovy kufru. Pracovník vůbec nechápal moje rozhořčení nad jeho neprofesionalitou a neustále se mě snažil přesvědčit, že převážet takovéto věci je vzhledem k mému pohlaví nevhodné.

## **5.2 Kontrola osob**

Základní bezpečnostní prohlídka osob a jejich příručních zavazadel je tvořena kontrolou rentgenovým přístrojem pro prohlídku příručních zavazadel a průchozího detektoru kovů pro osoby. Dále jsou bezpečnostní kontroloři vybaveni detektorem stopových částic. Bezpečnostní prohlídky se v tomto případě mohou lišit ve spojitosti s interními předpisy a technickou vybaveností jednotlivých letišť. Avšak dle právních předpisů by měla být kontrola několikastupňová jako u kontroly odbavených zavazadel.

V případě kontroly cestujících je základním bezpečnostním zařízením rámový detektor kovů nebo rentgen. Tato zařízení se mohou dle typu a výrobce lišit.

Průchozí detektor kovů je zařízení, které pomocí svých vlastností indikuje přítomnost kovových předmětů u procházející osoby. Přítomnost těchto předmětů je ohlašována zvukově a opticky. Různé typy průchozích detektorů také dokážou určit přibližné místo výskytu kovového předmětu. Vlastností všech detektorů je také možnost nastavení jejich citlivosti. Citlivost může být nastavena tak, že přístroj je schopen zachytit i sebemenší kovové předměty. V těchto případech se však může jednat jak o drobná zařízení sloužící k protiprávnímu činu, tak i drobné kovové aplikace na oblečení.

V případě rentgenových rámu jsem se mnohokrát setkala s faktem, kdy lidé s kovovými náhradami pouze ostrahu obeznámili s tímto faktem a nikdo se dále neobtěžoval jejich tvrzení potvrdit. Vlivem různého nastavení citlivosti jsem například v rámci jednoho dne byla nucena projít hned třemi rámy na třech různých letištích. V jednom případě jsem prošla zcela bez sebemenšího problému, v dalším případě jsem byla vrácena přes rentgenovou kontrolu, jelikož rám zaznamenal kovovou přezku na botách. V posledním případě jsem si sundala již předem boty, ale i tak jsem byla vrácena a překvapivě jsem zjistila, že přístroj zaznamenal kovovou sponku do vlasů.

Neubráním se tak otázce, zda například v případě piercingů by ostraha postupovala v souladu s bezpečnostními předpisy, i když by měla. Zejména jedná li se o ozdoby na intimních partiích. Ačkoli je stanoveno, že by v případě nejasností měla ostraha cestujícího prohledat, v případě, že cestující obeznámí pracovníka s touto aplikací na svém těle, není nikde dáno, zda je pracovník povinen si skutečnost ověřit. V případě, že se tak pracovník rozhodne, nejsou již porušována práva cestujícího? Jaká je poté hranice mezi zodpovědným pracovníkem a zvědavým člověkem. Pracovník je povinen eliminovat bezpečnostní hrozby, ale v případě, že vyhodnotí, že poskytnuté informace o kovové ozdobě nemusí být pravdivé a provede kontrolu, může být cestující dotčen a mít pocit, že se jednalo o sexuální obtěžování?

Nejmodernějším a nejpřesnějším zařízením bezpečnostní ochrany je rentgen pro osobní kontrolu osob. Tento přístroj vytváří rentgenové snímky osob (přesnost opět dle výrobce a nastavení přístroje). Tyto rentgeny mají za úkol nejen detekci zbraní a kovových předmětů, ale také případnou detekci výbušnin či narkotik a to i v útrokách cestujícího. Ve většině případů je však zatím cestujícím dána možnost rozhodnutí, zda podstoupit kontrolu v tomto rentgenu nebo využít kontrolu detektoru kovů a následnou osobní prohlídku.

Hlavní dvě vytýkané věci tohoto zařízení jsou narušení soukromí kontrolované osoby a vystavení radiaci. V případě kontroly za pomoci rentgenu je cestující kontrolován přibližně 7 vteřin.<sup>12</sup> Během této doby je vystaven radiaci 0,1 $\mu$ Sv až 4,5 $\mu$ Sv<sup>13</sup>. Člověk je během dne vystaven hodnotě kolem 8 $\mu$ Sv. Cestující je během letu v letové hladině 10 000km vystaven radiaci o síle 5 $\mu$ Sv za hodinu. Síla radiace, které je vystaven cestující při prohlídce rentgenem tak odpovídá 1 až 54 minutám letu, v závislosti na typu přístroje.

V otázce soukromí nabízejí výrobci rentgenových systémů pouze stroje, které nepořizují reálné snímky, či snímky umožňující identifikaci osoby na základě snímku. Dále je zablokována možnost ukládání, tisknutí či jakéhokoli šíření pořízených scanů. Ve všech případech jsou také stroje sestaveny tak, aby pracovník kontroly pořízených snímků mohl provádět svoji práci v jiné místnosti, mimo scanner samotný. Některá letiště na tomto provedení trvají, aby nedocházelo k případům, kdy by bylo pochybováno o spravedlivém zacházení s různými cestujícími.

Největší kritiku však sklízely detektory TSA, umístěné na amerických letištích, které vytvářely snímek celé postavy bez oblečení, pouze v invertovaných barvách. U těchto přístrojů byl hlavním důvodem kritiky fakt, že dle dostupných informací bylo možné snímky ukládat a dále s nimi manipulovat. Také nebyly rozmazány obličejové a šlo tak rozeznat danou osobu, nemluvě o podrobném vykreslování intimních partií. I když se výrobce a TSA snažil ubezpečovat cestující, že snímky nejsou odhalující, opak byl pravdou. 1 července 2013 byly tyto sporné scannery odstraněny ze všech amerických letišť.

Instalace novodobých rentgenových zařízení by také mohla značně zjednodušit a zpříjemnit kontrolu osobám zdravotně postiženým. V minulosti jsem podstoupila řadu letů s přítelkyní, která si pár dnů před odletem zlomila rameno. Na letišti v Praze jsme obsluze jednoduše vysvětlili, že ačkoli je přítelkyně schopna si bandáž sundat, znamená tento úkol pro ni značné obtíže. Personál letiště ji sice podrobil kontrole, ale byl velmi ohleduplný a opatrný. Stejně tomu bylo i na letišti v Bruselu, ale při návratu na letišti v Barceloně byla nucena bandáž sundat. Také mě zarazil fakt, že ve

---

<sup>12</sup> (SAFRAN Morpho, 2015)

<sup>13</sup> Jeden sievert (Sv) je jednotkou tzv. dávkového ekvivalentu, který udává hodnotu biologického účinku různých druhů ionizujícího záření. V praxi se nejčastěji používá její násobek milisievert (mSv).

chvíli kdy jsem začala přítelkyni pomáhat se svlékáním svršků, byla jsem personálem požádána o to, abych jí nepomáhala. Při mé žádosti, zda by jí tedy mohli pomoci oni, bylo mi řečeno, že nesmějí.

Vzhledem k tomu, že osobní kontroly provádí nebo na ně dohlížejí lidé, dosti také ovlivňuje, jak daný pracovník vyhodnotí případné nebezpečí. Musí cestující informovat pracovníka o každé maličkosti nebo nikoli? Příbuzná cestovala několik dnů po operaci žaludku do Thajska. Jediným omezujícím faktem bylo to, že kolem pasu měla množství obvazů, což vzhledem k její postavě nebylo ihned viditelné. Při bezpečnostních kontrolách na svůj stav nikoho neupozorňovala, protože to nepovažovala za podstatné. Během kontroly v České republice a v Thajsku si bandáží nikdo při kontrole nevšiml. Během kontroly na letišti v Novém Dilí si obsluha bezpečnostní kontroly bandáže povšimla. Příbuzná byla ihned odvedena k osobní kontrole a její neupozornění na bandáž bylo považováno za úmyslné narušení bezpečnosti. Nakonec se jí však povedlo situaci vysvětlit, poté co musela bandáže sundat. V tomto případě mohu říci, že nebylo jejím záměrem bezpečnost narušit, ale v jakých situacích by měl cestující ostrahu upozornit, není jasné.

Z téměř opačného konce se bere kontrola na letištích v muslimských zemích. Na letišti v Kábulu jsem jako žena byla automaticky nasměrovaná do prostoru vyhrazeného pro kontrolu žen. Prohlídka zde byla stejná jako na evropských letištích, ale překvapilo mě, že nejenom že jsem ihned po kontrole byla ihned odkázána do prostoru letiště, ale kontrolu prováděla žena nosící nikáb.

### **5.3 Kontrola příručních zavazadel**

Kromě omezení týkajících se převozu tekutin (a zakázaných předmětů samozřejmě), lze převážet v příručním zavazadle téměř cokoli. I tak je však možné se setkat s rozdílností nařízení na různých letištích.

V souvislosti s převozem tekutin je například výjimkou Izraelské letiště Ben Gurion Tel-aviv. Do vyhrazených prostor letiště si můžete přivést libovolné množství tekutin a to pronést i na palubu letadla. Omezení je pouze u některých letů jako například u letů do USA, kde není povoleno vnášet vlastní tekutiny na palubu letadla. Opačným směrem se vydalo vedení letiště Charles de Gaulle v Paříži, kde do odletových hal instalovali automaty na vodu, kde se můžete osvěžit zdarma.



Příkladem rozdílného nahlížení na kontrolu příručních zavazadel je i případ americké sexuoložky Kitty Stryker. Tato žena má na svém kontě již pár zážitků s letištní kontrolou. Při kontrole příručního zavazadla jí byl letištní ostrahou zabaven dámský vibrátor. Ostraze se snažila vysvětlit, že to není poprvé, kdy s touto proprietou cestuje a že nikdy v minulosti neměla s tímto předmětem v příručním zavazadle bezpečnostní problém. Vyjádření pracovníka TSA bylo jednoduché. Erotická pomůcka dosahovala délky větší než povolených 7 palců (cca 17,5 cm). Zajímavým faktem je, že i když jste „zvědavý“ cestující a případně si předem zkontrolujete, která z vašich přepravovaných věcí je povolena, například u zmíněného vibrátoru vás stránky TSA pouze obeznámí s faktem, že tento předmět je povoleno převážet v příručním zavazadle na palubě letadla a o případném omezení rozměrů zde není ani zmínka. Stejně tak bylo mluvčím uvedeno, že mezi nepovolené erotické pomůcky v příručních zavazadlech patří například pouta a biče. Nicméně i tyto předměty jsou na stránkách TSA označeny jako povolené. Zřejmě tak záleží na samotných pracovnících letiště, zda vás nechají mít tyto předměty v příručním zavazadle.

V návaznosti nejenom na tento případ mě napadla poněkud bizarní myšlenka a to zda není možno, aby stydlivost a diskrétnost pracovníků měla za následek ohrožení bezpečnosti na palubě letadla. Ačkoli je v předpisech dáno, že by z elektronických přístrojů měly být během kontroly vyjmuty baterie a tudíž by mělo být zřetelné, že v přístroji nejsou nepovolené předměty (drogy či elektrická zařízení schopná narušit letový provoz), nakolik bude ostraha svědomitá a donutí Vás vyjmout z příručního zavazadla například již zmíněný vibrátor? Letištní rentgeny jsou sice schopny rozlišit různé materiály, ze kterých jsou věci zhotoveny, ale v případě nejasnosti obsahu, budou nadřazovat bezpečnost před případnou konfrontací?

Na případě uneseného letounů z 6. září 1970 je jasně vidět, že došlo k ohrožení posádky a cestujících zejména z hlediska stydlivosti. Podezřelý pasažér byl stevardem prohledán, ale žádné život ohrožující zařízení nebylo nalezeno. Pasažér následně z prostoru svého rozkroku během letu vytáhl zbraň a dožadoval se změny letu. Podobně se snažili své úmysly maskovat i účastníci „transatlantického komplotu“, radikální muslimové, kteří proto, aby snížili případné podezření, umístili do svých příručních zavazadel pornografické časopisy.

Od 5. března 2012 bylo TSA povoleno převážení skládacích nožů v příručním zavazadle (jedná se zatím o předpis vztahující se na lety v rámci USA) s čepelí kratší než 7 cm. Tento fakt samozřejmě zvedl vlnu nevole a rozhořčení zejména u palubního

personálu. Osobně se jim nedivím, jelikož zrovna tyto předměty byly součástí ozbrojení teroristů, kteří 11. září 2001 unesli 4 letouny. Zvláštním faktem je, že ačkoli TSA povolila převážení těchto nožů, patří mezi nepovolené předměty stále věci jako dámský pilník na nehty a malé nůžičky na manikúru. Proti úpravě o přepravě s noži se ohradila asociace palubního personálu a je tudíž otázkou zda TSA své rozhodnutí přehodnotí.

Zajímavým případem kontrol je z mého pohledu i kontrola zvířat. Mezinárodní předpisy stanovují, že v závislosti na velikosti jsou zvířata přepravována v zavazadlovém prostoru (speciálně upraveném) nebo jako „příruční zavazadlo“. V takovém případě není samozřejmě zvíře kontrolováno rentgenem jako zavazadlo, ale pouze detektorem kovů a případně ruční kontrolou. Ačkoli jsem milovníkem zvířat, napadá mě, jak může být zjištěno případné pašování zakázaných látek v útrokách zvířete.

### **5.3.1 Detektory výbušnin**

Všechna letiště musí být dle právních nařízení a předpisů vybavena detektory výbušnin. Tyto detektory mohou být stabilní nebo přenosné. Detekce se v obou případech provádí zachycováním a vyhodnocováním stopových částic.

Stabilní detektory výbušnin fungují na principu sběru přirozeného proudění vzduchu kolem osoby a jeho následného nasátí a vyhodnocení. Vyhodnocení probíhá v rámci vteřin. Tyto detektory jsou umístěny například na mezinárodním letišti v Holandsku, Schiphol. Přístroj EntryScan<sup>14</sup>, který je zde umístěn je schopen detekovat stopy C4, RDX, PETN, Semtexu, HMX, TNT, dynamitu, ale také kokainu, heroinu, marihuany, PCP, LSD, extáze a dalších.

Přenosné detektory jsou používány na stejném principu. Dále jsou používané detektory, které vyhodnocují přítomnost drog a výbušnin dle stopových zbytků, které jsou sesbírány například na k tomu uzpůsobené papírky. Ty jsou poté vloženy do přístroje, který vyhodnotí přítomnost zakázaných látek.

---

<sup>14</sup> (SAFRAN Morpho, 2015)

#### 5.4 Nepřímá kontrola cestujících

Bezpečnostní zařízení civilních letišť se však nezabývají pouze přímou kontrolou cestujících. Veškerá letiště po celém světě používají přístroje pro ochranu svých cestujících a majetku dle svých kapacitních a finančních možností. Je důležité si uvědomit, že denně je uskutečněno přibližně 100 tisíc letů. Nejčastěji využívanými letouny jsou Boeing 737 a Airbus A320, které jsou schopné pojmout kolem 200 cestujících. Vezmeme-li v úvahu i letouny větší i menší velikosti, ale i fakt, že všechny lety nejsou plně obsazené, můžeme počítat s průměrným počtem 200 pasažérů na jeden let. V takovém případě je denně přepraveno na 20 miliónů cestujících. Takovýto masivní přesun lidí je samozřejmě velkým náparem na bezpečnostní opatření. To se potvrdilo například i u viru ebola. Mezi nejvíce hlídané části tak patřila letecká doprava. Svojí rychlostí a masivností se totiž jednalo o sektor, kde mohlo dojít k největšímu a také nejrychlejšímu rozšíření nákazy. Součástí některých letišť jsou například přístroje pro termální spektrometrii. Jedná se o stabilní nebo i přenosná zařízení, která zachycují teplotní změny. Tyto teplotní změny mohou značit nejen přítomnost výbušnin, drog a jiného zakázaného nebezpečného zboží, ale teplotní změny mohou také značit výskyt nemocí.

Většina letišť, zejména mezinárodních, je vybavena kamerovým systémem. V některých případech jsou tyto kamerové systémy na takové úrovni, že dokážou nejen monitorovat své okolí, ale jsou také schopné rozeznávat obličej, porovnávat je s databází nebezpečných nebo pohřešovaných osob. Kamerové systémy jsou také využívány pro monitoring a ochranu perimetru samotného letiště.

Letiště jsou dále zabezpečována různými druhy elektronického zařízení. Jedná se například o zařízení kontrolující narušení nadzemního, ale i podzemního perimetru, kontroly projíždějících vozidel aj. Mezi bezpečnostní systémy patří i protipožární zabezpečení. Elektronická požární signalizace, sprinklery, zabezpečení únikových východů a označení východů atd.

Nejenom mechanická a elektronická zabezpečení jsou součástí letišť. Součástí zabezpečení je také lidský faktor. Ve většině případů se jedná o bezpečnostní kontroly zřizované provozovatelem letiště, jednotky policie, celní správu, ale i soukromé bezpečnostní agentury. V rámci Letiště Václava Havla se na bezpečnosti podílí také zvířata. Celní správa využívá k detekci pašování výbušnin, drog, ale i bankovek, služební psy. K ochraně venkovního prostoru letiště před ptactvem, které může způsobit srážku s letadlem, slouží vycvičení dravci a psi.

## 6 PRŮZKUM

V rámci této práce jsem se rozhodla i pro vytvoření dotazníku.

Na tento dotazník o bezpečnosti civilního letectví mi odpovědělo celkem 50 osob. Téměř vyrovnané byly otázky zodpovězeny muži i ženami ve věku zejména od 20 do 50 let. Ve všech případech se jednalo o osoby minimálně se středoškolským vzděláním. Pouze tři osoby uvedly, že nikdy v minulosti neletěla. Většina poté uvedla, že letěla vícekrát v životě. Do průzkumu se také povedlo zapojit i několik osob z USA.

Ačkoli jsem měla jisté představy o výsledku, překvapilo mě, že většina považuje způsob této dopravy za zcela bezpečný. Na otázku zda se bojíte létání samotného samozřejmě část respondentů odpovědělo, že ano, ale v případě specifikace strachu čtvrtina odpověděla, že strach jim nahání případná nehoda zapříčiněná technickým stavem letounu, čtvrtina odmítla jakékoli obavy a pouze dvě osoby jako největší strach uvedli teroristický útok.

V okamžiku, kdy jsem postavila leteckou dopravu na úroveň věcí ohrožující život vedle dopravní nehody, onemocnění a teroristického útoku, pouze dvě osoby uvedly jako svůj největší strach právě leteckou nehodu. Ohrožení života teroristickým útokem nevolil nikdo jako svůj největší strach. Největším ohrožením života je podle většiny onemocnění.

Nakonec jsem se korespondentů zeptala, zda považují bezpečnostní opatření za omezující. Všichni kdo se rozhodli na toto téma vyjádřit, uvedli, že dle jejich pohledu jsou bezpečnostní opatření opodstatněná a nemají problém s jejich akceptováním. Také jim tato opatření nepřipadají nikterak omezující nebo se nad nimi ani nepozastavují.

Z tohoto průzkumu bych vyvodila jednoznačný závěr, že ačkoli se na vrchol medializace dostávají zejména protiprávní činy vůči civilnímu letectví, jsou lidé přesvědčení, že bezpečnostní opatření jsou na takové úrovni, která případné protiprávní činy dosti eliminují. Také jsou si vědomi, že celkový počet leteckých dopravních nehod ani zdaleka nedosahuje počtu silničních dopravních nehod. V tomto případě potvrzují názor, že letecká doprava je nejbezpečnější variantou.

Vzor a výsledky dotazníku viz Příloha A.

## ZÁVĚR

V případě civilní letecké přepravy je důležité podívat se na bezpečnost tohoto způsobu přepravy z různých hledisek.

Historie letecké dopravy a zvláště civilní dopravy nám jasně ukazuje, že se jedná o stále se vyvíjející se odvětví dopravy. Není proto překvapivé, že k většině bezpečnostních opatření dochází právě na základě odhalení slabého místa stávajících opatření. Bezpečnost civilní letecké přepravy se učí sama ze svých chyb. Bohužel stále dochází k odhalování nových a nových mezer v bezpečnostních opatřeních.

Podíváme-li se přímo na ohrožující faktory, je jasně viditelné, že ve věci bezpečnosti letecké přepravy jsou stále nedostatky. Dojde-li k nehodě vlivem počasí nebo technického poškození, lze časem zcela prokazatelně označit hlavního viníka této nehody. Z historického pohledu toto však není zcela jasné v případě protiprávních činů vůči civilní letecké dopravě. Ukazuje se, že pokud protiprávní čin spáchá osoba nebo osoby s osobním zájmem (pomsta, pojistný podvod atd.) je jejich potrestání poměrně jednoduché. V případě, že byl ale protiprávní čin motivován vyšší ideologií (náboženskou, politickou), řídí se trestání těchto činů aktuální mezinárodní politikou. Zaměříme-li se na uvedené příklady, je tento fakt zřejmý.

V případě americko-kubánských únosů není zcela zřejmé, v jakém množství si státy předávaly únosce a jak je vůbec trestaly. V případě palestinsko-izraelských únosů došlo pouze k zatčení Leily Khaled. Ta však byla téměř okamžitě vyměněna za rukojmí uneseného britského letu. Dodnes žije v Jordánsku a za své činy nebyla nikdy potrestána. Dalo by se říci, že ve skutečnosti nikomu neublížila, ale stejně tak by se muselo uvažovat o všech, kteří se někdy pokusili spáchat vraždu.

V souvislosti s bombovými útoky na lety Pan Am a Air India došlo k zatčení určitých osob, ale na případě útoku na let Pan Am 103 je jasně patrné, že v dopadení podezřelého hrála již svou roli momentální mezinárodní politika.

Následky 11. září 2001 bych označila za zcela politické. V průběhu bojů v Iráku a Afghánistánu došlo sice k zadržení či zabití hlavních představitelů Al-Kajdy a přímých účastníků na operaci s letadly, ale je jasné, že vojenské akce se nezaměřily pouze na dopadení a potrestání viníků.

Tabulka 2 - Počet protiprávních v civilním letectví před a po útocích 11. září 2001

	POČET 1989-2001	ÚMRTÍ 1989-2001	POČET 2002-2014	ÚMRTÍ 2002-2014
<b>SABOTÁŽ</b>	9	300	4	90
<b>SEBEVRAŽDA</b>	9	3257	2	145
<b>SESTŘELENÍ</b>	51	790	18	380
<b>ÚNOS</b>	244	246	46	4
<b>ZNIČENÍ NA ZEMI</b>	18	2	7	0
<b>CELKEM</b>	<b>331</b>	<b>4595</b>	<b>77</b>	<b>619</b>

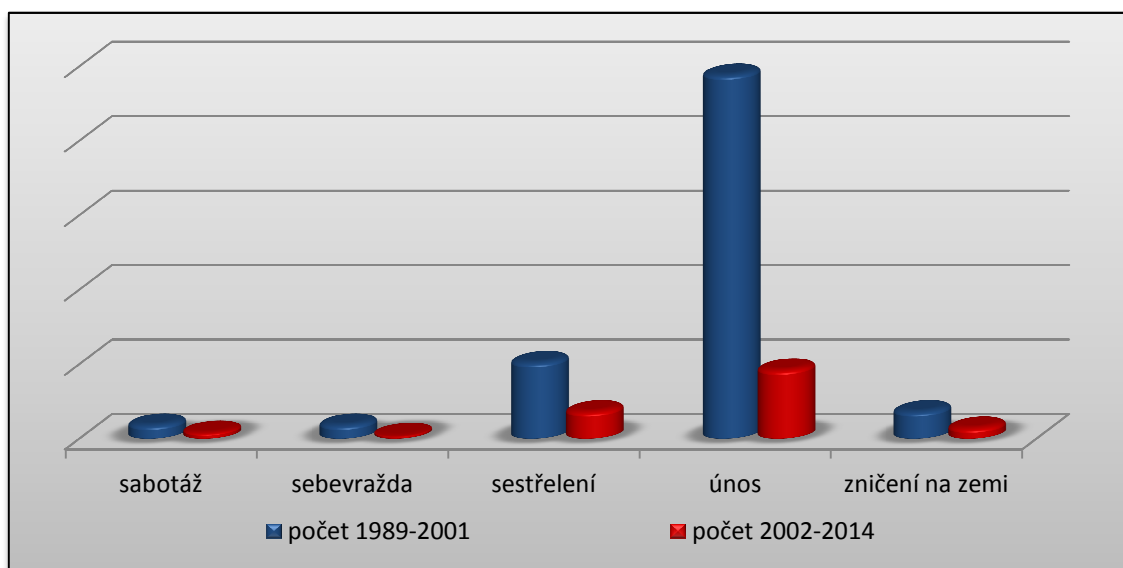
Zdroj: Aviation Safety Network, online, cit. 2014-12-31

V případě sestřeleného letu MH17 také nedošlo k označení jasného viníka a vyvození příslušných důsledků, jelikož by rozhodnutí opětovně zasahovalo do mezinárodní politické situace.

Dle záznamů Aviation Statistic Network je viditelné, že dochází k poklesu počtu protiprávních činů vůči civilní letecké dopravě. Statistiku jsem názorně rozdělila na období let 1989-2001 a 2002-2014. Statistiky ukazují, že v období do konce roku 2001 došlo celkem k 331 případům protiprávních činů. V období od roku 2002 do konce roku 2014 došlo pouze k 77 případům. Pokles byl více jak 70%. V případě úmrtí u těchto případů je pokles po roce 2001 téměř 90%. Toto procento samozřejmě velmi ovlivňuje počet úmrtí během 11. září 2001

Jak již bylo zmíněno, bezpečnostní opatření vedoucí k zmenšování počtu protiprávních

Graf 2 - Počet protiprávních v civilním letectví před a po útocích 11. září 2001



Zdroj: Aviation Safety Network, online, cit. 2014-12-31

činů vůči civilnímu letectví stále přibývá, nicméně jakékoli legislativní změny nezdokonalují trestání původců těchto činů. Momentálně ICAO svými předpisy nařizuje členským státům mít vlastní vyšetřovací organizace a zločiny v rámci civilního letectví soudit dle svých zákonů. Toto jejich stanovisko tak omezuje jejich pravomoci. ICAO může sankcionovat provozovatele letišť, leteckých společností a subjekty podílející se na provozu civilního letectví za nedodržení předpisů, nicméně pokud k porušení těchto bezpečnostních předpisů nedošlo a stejně došlo k protiprávnímu činu, nemá ICAO žádné pravomoci a pouze ukládá kdo, s kým by měl spolupracovat, ale nijak neurčuje formu a výši trestu. Opětovně jsou zde tedy nadřazeny zákony dotčených zemí a jejich mezinárodní politika. Jedinou odpovědí na tuto situaci by bylo buď nadřazení stávající organizace, nebo vytvoření organizace nové, která by byla nadřazena zákonům jednotlivých zemí a její rozhodnutí by bylo směřodonné, nezpochybnitelné a vynutitelné.

Ačkoli došlo k vývoji bezpečnostních opatření, trestání teroristických činů se stále řídí heslem, „v lásce a ve válce je povoleno vše“. Jak lze ale ospravedlnit teror? *„Není žádný způsob pro ospravedlnění terorismu proti civilistům. Jak můžete ospravedlnit letecký terorismus, jakýkoli terorismus?! Kdo je to bojovník za svobodu? Terorista, který si ke zbrani připne kus látky?! Je to jen slovo!“* (Makboul, 2006)

Každý den je uskutečněno přibližně 100 tisíc letů. Každý den využije leteckou přepravu kolem 20 milionů cestujících. Každou vteřinou je ve vzduchu kolem pěti tisíc strojů a půl milionu osob. Ročně dochází k přibližně dvěma stům nehodám v civilní letecké dopravě, při kterých umírá přibližně šest set osob ročně. I když zhodnotíme pravidelnost využívání silniční přepravy, je letecká přeprava stále nejbezpečnějším způsobem dopravy. Každoročně si totiž silniční přeprava vyžádá přes milion lidských životů.

Zhodnocení, zda jsou momentální bezpečnostní opatření nastavena správně, ukáže až čas. V současné době se lze pouze uklidňovat, že riziko teroristického činu na palubě letadla je minimální.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

BÍNA, L. a ŽIHLA, Z. 2011. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. 1. vyd. Brno : Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.

EICHLER, J. 2010. *Terorismus a války v době globalizace*. 1. vyd. Praha : Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1790-9.

GRYGAR, M. 2013. *11/9*. Praha : Sumbalon, 2013. ISBN 978-80-905303-0-0.

KOVERDYNSKÝ, B. 2014. *Letecká security*. 1. vyd. Cheb : Svět křídel, 2014. ISBN 978-80-87567-51-7.

LABANCA, N. 2009. *Válečné konflikty dneška*. 2. vyd. Praha : Fortuna Libri, 2009. ISBN 978-80-7321-465-4.

PRUŠA, J. 2007. *Svět letecké dopravy*. 1. vyd. Praha : GALILEO CEE Service ČR s.r.o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

ŠČUREK, R. a MARŠÁLEK, D. 2014. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. 1. vyd. Praha : Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.

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

ŠČUREK, R. 2008. *Vybrané technické prostředky detekce a pyrotechnická ochrana na letišti*. Oddělení bezpečnosti osob a majetku KBM, VŠB TU Ostrava FBI. Ostrava, 2008. Diplomová práce.

TUČKOVÁ, K. 2013. *Bezpečnost letového provozu*. Praha : Univerzita Jana Amose Komenského, 2013. Zápočtová práce.



## Seznam použitých zahraničních zdrojů

- DUTCH SAFETY BOARD. 2014. *Preliminary report Malaysia Airlines MH17. Onderzoeksraad Voor Veiligheid*. [Online] Zář 2014. Dostupné z: <http://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/701/b3923acad0ceprem-rapport-mh-17-en-interactief.pdf>.
- HOLDEN, T. Robert. 1986. *The Contagiousness of Aircraft Hijacking. Indiana University*. [Online] Leden 1986. Dostupné z: <http://pegasus.cc.ucf.edu/~surette/hijacking.html>.
- ICAO. 2014. Annex 17. *International Civil Aviation Organization*. [Online] 14. Listopad 2014. Dostupné z: <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>.
- ICAO. 2015. Security Manual DOC 8973. *International Civil Aviation Organization*. [Online] 2015. Dostupné z: <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>.
- NATIONAL COMMISSION. 2004. National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States. *9-11 Commission Report*. [Online] Srpen 21, 2004. Dostupné z: <http://govinfo.library.unt.edu/911/report/index.htm>.
- NATIONAL COMMISSION. 2010. *The 9/11 Commission Report*. New York : Cosimo, Inc., 2010. pp. ISBN 978-1-61640-219-8. Dostupné z: <http://books.google.cz/books?id=TjKODEaahVQC&pg=PP1>.
- NATIONAL COMMISSION. 2005. *We Have Some Planes*. 2005. *9-11 Commission Report*. [Online] Dostupné z: [http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report\\_Ch1.pdf](http://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report_Ch1.pdf).
- WIKIPEDIA. 2015. *September 11 attacks*. s.l. : Wikipedia, 2015. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Book:September\\_11\\_attacks](http://en.wikipedia.org/wiki/Book:September_11_attacks).

## Seznam použitých internetových zdrojů

CRAWFORD, C. N. 2011. Civilian Death and Injury in Afghanistan 2001-2011. *Costs of War*. [Online] Boston University, 13. Červen 2011. [Citace: 31. 12 2014.] Dostupné z: <http://costsofwar.org/sites/default/files/articles/14/CrawfordAfghanistanCasualties.pdf>.

DEKKERS, R. 2011. 9/11 Flight School Owner: Last 10 Years "Have Been Bad". *NEWS*. NBC, Miami : NBC, 9. Zář 2011. Dostupné z: <http://www.nbcmiami.com/news/The-last-10-Years-Have-Been-Bad.html>.

FBI. 2001. INTELWIRE. *Betty Ong, American Airlines Flight Attendant conversation*. [Online] 11. Zář 2001. str.8. Dostupné z: <http://intelfiles.egoplex.com/2001-09-11-FBI-FD302-betty-ong-transcript.pdf>.

Flight Safety Foundation. 1996. Aviation Safety Database. *Aviation Safety Network*. [Online] 1996. [Citace: 12. Leden 2015.] Dostupné z: <http://aviation-safety.net/>.

iCasualties.org. 2009. Iraqi Freedom and Enduring Freedom casualties. [Online] 2009. [Citace: 1. Leden 2015.] Dostupné z: <http://icasualties.org/>.

IRAQ BODY COUNT. 2003-2015. Total violent deaths including combatants, 2003–2013. *Iraq Body Count*. [Online] 2003-2015. Dostupné z: <http://iraqbodycount.org/>.

Makboul, Lina. 2006. *Leila Khaled: Hijacker*. [Youtube]. Sveriges Television (SVT), 2006. Dostupné z: <http://www.youtube.com/watch?v=iWg6-oQTSw>.

SAFRAN Morpho. 2015. EntryScan 4. *Morpho*. [Online] 2015. Dostupné z: [http://www.morpho.com/IMG/pdf/Morpho\\_EntryScan4.pdf](http://www.morpho.com/IMG/pdf/Morpho_EntryScan4.pdf).

U.S. Department of Commerce. 2005. *Federal Building and Fire Safety Investigation of the World Trade Center Disaster*. Washington : U.S.Government Printing Office, 2005. Dostupné z: <http://wtc.nist.gov/NCSTAR1/PDF/NCSTAR%201-7.pdf>.

Úřad pro civilní letectví. 2011. Předpisy. *Úřad pro civilní letectví*. [Online] 2011. Dostupné z: <http://www.caa.cz/predpisy>.

WIKIPEDIA. 2015. List of motor vehicle deaths in U.S. by year. *Wikipedia*. [Online] 2015. [Citace: 10. Leden 2015.] Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_motor\\_vehicle\\_deaths\\_in\\_U.S.\\_by\\_year](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_motor_vehicle_deaths_in_U.S._by_year).

## **SEZNAM ZKRATEK**

CAPPS - Computer Assisted Passenger Prescreening System

CNN - Cable News Network

DHS - Department of Homeland Security

ECAC - European Civil Aviation Conference

FAA - Federal Aviation Administration

FBI - Federal Bureau of Investigation

FFTC - The Florida Flight Training Center

IATA - International Air Transport Association

ICAO - International Civil Aviation Organization

LFOP - Lidová fronta pro osvobození Palestiny

OSN - Organizace spojených národů

TSA - Transportation Security Administration

ÚCA - Úřad civilního letectví

WTC - World Trade Center

## SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

### Seznam obrázků

Obrázek 1 - Armstrong Whitworth Argosy .....	9
Obrázek 2 - Výbuch letadel na Dawson's Field.....	15
Obrázek 3 – Památník obětí letu UTA 772 v Saharské poušti .....	24
Obrázek 4 – Letová dráha unesených letů .....	33
Obrázek 5 – Letový provoz před a po nárazech do WTC .....	37
Obrázek 6 – Časová osa 11. září 2001 .....	40
Obrázek 7 - Letový provoz vedený mimo území Ukrajiny .....	49

### Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled leteckých dopravních nehod 1919-2014 .....	8
Tabulka 2 - Počet protiprávních v civilním letectví před a po útocích 11. září 2001 .....	70

### Seznam grafů

Graf 1 - Přehled leteckých dopravních nehod 1919-2014.....	8
Graf 2 - Počet protiprávních v civilním letectví před a po útocích 11. září 2001.....	70

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Dotazník.....	I
Příloha B - Výsledky .....	II

## **Příloha A - Dotazník**

Celkem odpovědělo 50 respondentů. Dotazník byl dostupný online po dobu 2 měsíců.

### **VĚK**

- a) muž
- b) žena

### **POVOLÁNÍ**

- c) pracující
- a) studující
- b) nezaměstnaný

### **DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ**

- d) základní škola
- a) střední škola
- b) vysoká škola

### **LETĚLI JSTE JIŽ NĚKDY LETADLEM?**

- a) ano
- b) ne

### **KOLIKRÁT JSTE JIŽ LETĚL/A?**

- a) do 5 letů
- b) 6 – 15 letů
- c) 16 – 50 letů
- d) více jak 50 letů
- e) nikdy jsem neletěl/a

### **BOJÍTE SE PŘI LETU**

- a) ano
- b) ne
- c) nikdy jsem nad tím nepřemýšlel
- d) nikdy jsem neletěl/a

### **ČEHO SE BOJÍTE PŘI LETU?**

- a) nehoda zaviněná počasím nebo technickou závadou
- b) teroristický útok
- c) v blízkosti bude sedět plačící dítě
- d) jiné
- e) ničeho

### **Z JAKÉ ZEMĚ POCHÁZÍTE?**

### **Z ČEHO MÁTE NEJVĚTŠÍ STRACH?**

- a) dopravní nehoda
- b) letecká nehoda
- c) násilný čin vůči mé osobě
- d) teroristický útok
- e) vážné onemocnění
- f) jiné
- g) nic

## Příloha B – Výsledky

### POHLAVÍ

muži	27
ženy	23

### DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

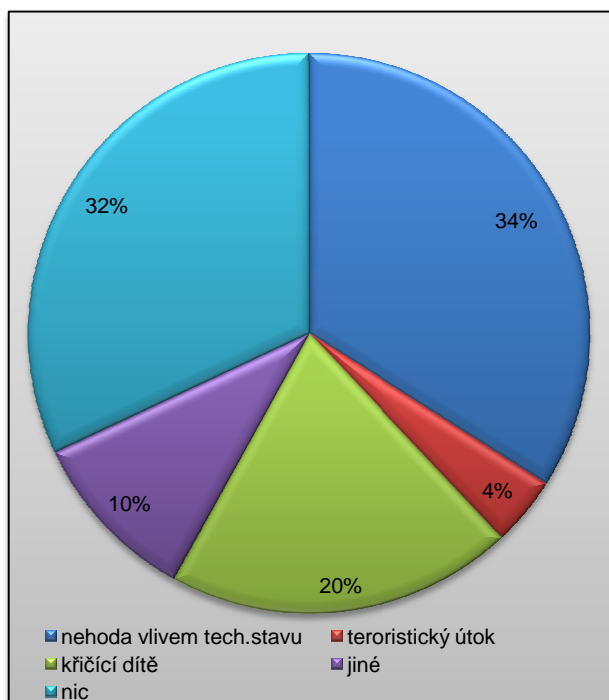
základní škola	0
středoškolské	37
vysokoškolské	13

### POČET USKUTEČNĚNÝCH LETŮ

neletěl/a	3
1-5 letů	17
6-15 letů	19
16-50 letů	9
více jak 50 letů	2

### NEJVĚTŠÍ HROZBA

dopravní nehoda	10
letecká nehoda	3
násilný čin	5
teroristický útok	0
nemoc	21
jiné	8
nic	3



### V MINULOSTI JIŽ LETĚLI

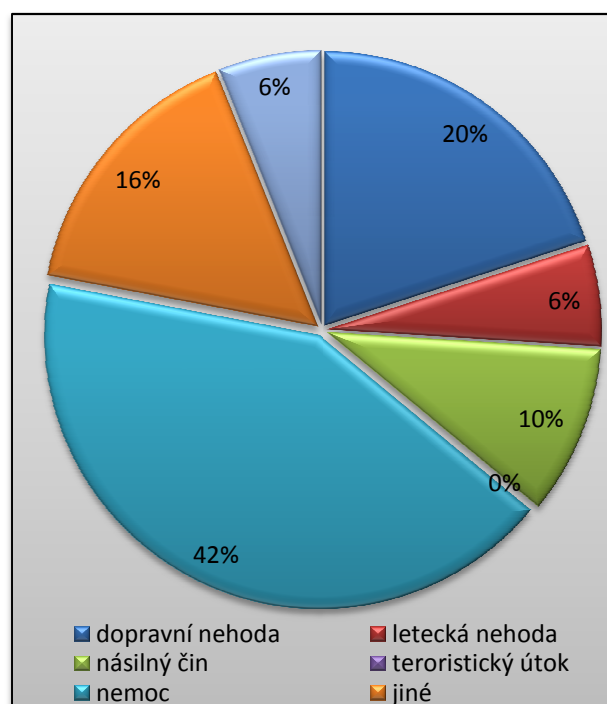
ano	47
ne	3

### POCÍTUJÍ STRACH Z LÉTÁNÍ

ano	9
ne	38
neví	3

### BĚHEM LETU POCÍTUJÍ NEJVÍCE STRACH Z

nehoda vlivem technického stavu	17
teroristický útok	2
křičící dítě	10
jiné	5
nic	16



## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Kristýna Tučková

**Obor:** Bezpečnostní studia

**Forma studia:** kombinované studium

**Název práce:** Bezpečnost letecké dopravy po 11. září 2001

**Rok:** 2015

**Počet stran textu bez příloh:** 65

**Celkový počet stran příloh:** 2

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 10

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů:** 8

**Počet internetových zdrojů:** 11

**Vedoucí práce:** JUDr. Miroslav Polreich