

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Diplomová práce

**Problém migrace a dopady nelegální migrace na
bezpečnostní opatření letecké společnosti**

Kateřina PÁNIKOVÁ

© 2014 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomiky
Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pániková Kateřina

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Hradec

Název práce

Problém migrace a dopady nelegální migrace na bezpečnostní opatření letecké společnosti

Anglický název

The phenomenon of migration, the impact of illegal immigration on airline security measures

Cíle práce

Na základě boje proti nedovolenému přistěhovalectví jsou letecké společnosti dle zvláštních právních předpisů povinny přijmout všechna opatření nezbytná k zamezení přepravy cizinců s neadekvátními doklady na území smluvních stran. Cílem práce je zhodnocení tohoto systému a případné předložení efektivnějších procesů.

Součástí práce bude zmapování migračních vln, statistik nelegální, zahraniční a vnitřní migrace a na jejich základě navržení funkčního systému prevence před finančními dopady za nelegální migraci při plánování destinací.

Metodika

Výběr a studium odborné literatury. V teoretické části charakteristika populačního vývoje s uvedením základních demografických pojmů, migrace (vnitřní, vnější, dočasná, trvalá, legální, ilegální) a migračních proudů a přehled základních právních předpisů, vztahujících se k nelegální migraci. V praktické části na modelovém příkladu vyhodnotit stávající systém letecké společnosti, nastavení bezpečnostních opatření proti nelegální migraci a jejich přímý vliv na náklady. Použitými metodami bude zúčastněné pozorování, formální /neformální interview, komparace, statistická analýza a modelování budoucího vývoje.

Harmonogram zpracování

1. Sběr dat, vymezení cíle práce a metodiky, vyhotovení zadání práce – do 30.6.2013
2. Studium informačních zdrojů, vypracování teoretické části práce – do 31.10.2013
3. Vypracování praktické části práce – do 28.2.2014
4. Technická úprava, tisk, odevzdání práce dle závazných pokynů PEF ČZU – do 31.3.2014

Rozsah textové části

60-80 stran

Klíčová slova

migrace, Úmluva o mezinárodním civilním letectví, Zákon o pobytu cizinců č. 326/1999 Sb., správní delikt, náklady na nelegální migraci, letecká společnost

Doporučené zdroje informací

- + GEDDES, Andrew. The politics of migration and immigration in Europe. Thousand Oaks, Calif.: SAGE Publications, 2003, xi, 220 p. ISBN 07-619-5669-7.
- + DRBOHLAV, Dušan. Migration trends in selected EU applicant countries. Vienna: International Organization for Migration, c2004, viii, 136 s. ISBN 92-906-8182-9.
- + BARŠOVÁ, Andrea a Pavel BARŠA. Přistěhovalectví a liberální stát: imigrační a integrační politiky v USA, západní Evropě a Česku. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Mezinárodní politologický ústav, 2005, 308 s. ISBN 80-210-3875-6.
- + KOVERDYNSKÝ, Bohdan. Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy. 1. vyd. b.m. Praha, 2007
- + KUNA, Zbyněk. Demografický a potravinový problém světa. Praha : Wolters Kluwer ČR, 2010, 340 s., ISBN 978-80-7357-588-5.
- + United Nations Demographic Yearbook 2009-2010, UN, New York, 2011, 814 s., ISBN 978-92-1-051104-9
- + World Population Prospects, The 2012 Revision, UN, New York, 2013, 54 s. (databáze: <http://esa.un.org/wpp/>)

Vedoucí práce

Kuna Zbyněk, Ing., Ph.D.

Termín odevzdání

březen 2014

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.
Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.
Děkan fakulty

V Praze dne 16.9.2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Problém migrace a dopady nelegální migrace na bezpečnostní opatření letecké společnosti" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 26. listopadu 2014

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Zbyňkovi Kunovi Ph.D., za odborné vedení, cenné připomínky a náměty při tvorbě diplomové práce.

Problém migrace a dopady nelegální migrace na bezpečnostní opatření letecké společnosti

The phenomenon of migration, the impact of illegal immigration on airline security measures

Souhrn

Diplomová práce je věnována jednomu z nejvíce diskutovaných témat současnosti a to problému migrace. V detailu se zabývá dopadem nelegální migrace na bezpečnostní opatření letecké společnosti. Analyzuje dosavadní vývoj světové populace, pozornost je věnována demografické revoluci, vývoji a členění migrace. V práci jsou uvedeny faktory ovlivňující migraci i migrační trendy. Diplomová práce obsahuje souhrn předpisů vztahujících se k civilnímu letectví a migraci včetně dopadů nelegální migrace na přijímaná bezpečnostní opatření letecké společnosti. V diplomové práci byly použity metody analýzy, syntézy a komparace. Z hlediska metodologie bylo pracováno s odbornou literaturou, statistickými ročenkami, informace byly získávány sběrem dat, zúčastněným pozorováním, dotazováním, ale také osobními postřehy a zkušenostmi. Poněvadž nelegální migrace představuje riziko pro letecké společnosti, bylo hlavním cílem práce analyzování dopadů nelegální migrace a navržení metodiky řízení rizik. Využití této metodiky bylo následně ověřeno na praktickém příkladu konkrétní letecké společnosti.

Summary

This thesis is devoted to one of the most discussed topics of today to the problem of migration. In detail, the thesis examines the impact of illegal migration on security measures taken by airlines. It analyzes the current development of the world's population, attention is paid to the demographic revolution, evolution and classification of migration. The paper presents the factors influencing migration and migration trends. The thesis contains a summary of the regulations relating to civil aviation and migration, including impact of illegal migration on the security measures taken by the airlines. In this thesis there are used methods of analysis, synthesis and comparison. In terms of methodology the author worked with professional literature and statistical yearbooks. Information was gathered by collecting data, participating observation, questioning, but also by personal insights and experiences. Since illegal migration poses a risk to airlines, the main aim of the work is analyzing the impact of illegal migration and proposing risk management methodologies. The use of this methodology was validated on a practical example.

Klíčová slova: populace, migrace, Úmluva o mezinárodním civilním letectví, letecká společnost, osobní údaj, Zákon o pobytu cizinců č. 326/1999 Sb., nežádoucí cestující, náklady na nelegální migraci, správní delikt, řízení rizik.

Keywords: population, migration, Convention on International Civil Aviation, airline, personal data, Act No. 326/1999 Coll. on the Residence of Foreign Nationals, inadmissible passenger, expences on illegal migration, administrative offense, risk management.

OBSAH

1	Úvod.....	9
2	Cíl práce a metodika.....	11
3	Literární rešerše.....	13
3.1	Demografický vývoj a problém migrace	13
3.2	Základní demografické pojmy	14
3.3	Demografická revoluce a rozdíly v regionech světa.....	18
3.4	Migrace a její formy	21
3.4.1	Vnitřní a vnější migrace; pull a push faktory	21
3.4.2	Brain drain, gain, exchange a brain circulation	25
3.4.3	Nelegální migrace	27
3.4.4	Migrační trendy na území České republiky a přijímaná opatření.....	30
3.5	Předpisy vztahující se k ochraně civilního letectví a migraci.....	33
3.6	Mezinárodní předpisy	33
3.7	Národní předpisy.....	38
3.8	Předávání osobních údajů cestujících letecké společnosti do a z třetích zemí ..	39
4	Praktická část.....	44
4.1	Česká republika a nelegální migrace	44
4.2	Dopady nelegální migrace na letecké společnosti	49
4.3	Řízení rizik.....	52
4.4	Analýza rizik.....	54
4.5	Vlastní návrh řešení	56
4.5.1	Případová studie České aerolinie a.s.....	56
4.5.2	Stanovení míry rizika u nové destinace	57
4.5.3	Míra pravděpodobnosti	58
4.5.4	Míra dopadu	60
4.5.5	Matice míry rizika.....	63
4.5.6	Stanovení míry rizika u zavedené destinace	63
4.5.7	Doporučení na základě výsledků matice rizik	65
4.5.8	Porovnání získaných dat	68
4.5.9	Podpůrné nástroje letecké společnosti proti dopadům nelegální migrace	70

5	Zhodnocení výsledků a doporučení.....	74
6	Závěr.....	76
7	Seznam použitých zdrojů	78
8	Přehled obrázků.....	84
9	Přehled tabulek.....	85
11	Přehled grafů	86

1 Úvod

Problematika mezinárodní migrace je v současné době řazena ke klíčovým tématům globálních problémů lidstva. V důsledku migrace nedochází prozatím k ohrožování lidského bytí, nicméně masová neřízená migrace, včetně velmi časté nelegální mezinárodní migrace, významně a nepříznivě ovlivňuje mnohé sféry naší společnosti. Závažnost problému nelze podceňovat, neboť neřešení této problematiky může vést ke krizovým stavům. Mezi hlavní obory zkoumající migraci jsou řazeny demografie, sociologie, ekonomie a v poslední době rovněž environmentalistika či sociální antropologie. Migrace je tedy tématem průřezovým a interdisciplinárním. Demografové zaznamenávají objem migrace a migrační přírůstky, sociologie a kulturní a sociální antropologie se orientují na motivy a dopady migrace, sociální strukturu, příbuzenské svazky a vliv na životní styl.

Problém mezinárodní migrace je nyní problémem především pro evropský kontinent a Spojené státy americké (hranice s Mexikem). Zintenzivnění migračního tlaku vůči Evropě zapříčinily zejména vnější faktory jako nepříznivá socioekonomická a politická situace v zemích tzv. třetího světa, pokračující populační růst, ale také nižší absorpční schopnosti západoevropských zemí.

Na základě boje proti nedovolenému přistěhovalectví jsou letecké společnosti dle jednotlivých právních předpisů povinny přijmout všechna opatření nezbytná k zamezení přepravy cizinců s neadekvátními doklady na území smluvních stran. Povinnost dopravce kontrolovat cestovní doklady je zakotvena národními i mezinárodními předpisy, které byly implementovány i do právního řádu České republiky. Dopravení takového cizince na území je sankcionováno. Stejně jako systém mnohostranných represivních úmluv, ani preventivní bezpečnostní opatření v letecké dopravě nejsou dokonalá.

Téma diplomové práce bylo vybráno jak s ohledem na znalost prostřední v odvětví letecké dopravy na území České republiky, orientaci v oblasti vízových a vstupních požadavků jednotlivých států, včetně dopadů pro letecké společnosti při dopravení cizinců s neadekvátními cestovními doklady, tak s ohledem na osobní zájem o aktuální trendy této problematiky. Práce bude pro snadnější orientování rozdělena do dvou hlavních částí. V první části práce se bude autorka věnovat demografickému vývoji světa, členění migrace

a faktorům ovlivňujících migraci. Pozornost bude zaměřena zejména na charakteristiku forem nelegální migrace, kdy bylo potřeba definovat některé souvztažné pojmy a zasadit téma do legislativního rámce. Následně budou vymezeny hlavní předpisy vztahující se k civilnímu letectví a migraci současně s identifikací povinností pro letecké společnosti plynoucích z těchto předpisů. Navazující praktická část práce bude věnována statistickým údajům o vývoji nelegální migrace na území České republiky, přijímaným opatřením ze strany státu a návrhu metodiky řízení rizik pro leteckou společnost, která bude následně ověřena na konkrétním případě.

2 Cíl práce a metodika

Cílem diplomové práce bude zpracování metodiky řízení rizik související s dopadem nelegální migrace na letecké společnosti. Metodika bude představovat nástroj letecké společnosti využitelný jak při zavádění nových destinací, tak při vyhodnocování stávajícího stavu. Tento hlavní cíl však předpokládá naplnění dalších dílčích cílů. Mezi ně patří osvětlení základních pojmů týkajících se nelegální migrace jakožto nelegálního pobytu a přechodu hranic. Nedílnou součástí je deskripce migrace a zmapování různých motivů k migraci. V práci bude poukázáno na migrační vlny, trendy a faktory, které migraci ovlivňují. Provedení stručné analýzy dosavadního vývoje světové populace spolu s predikcí budoucího vývoje ve světě a jednotlivých regionech světa pomůže k pochopení dané problematiky. Nastínění právního rámce této problematiky a vyplývajících povinnosti pro letecké společnosti bude tvořit důležitou součást práce.

V praktické části práci bude nastíněn vývoj nelegální migrace na území České republiky včetně přijímaných opatření. Ke splnění cílů budou v praktické části identifikovány a analyzovány dopady nelegální migrace na letecké společnosti. Prostřednictvím řízení rizik může letecká společnost tyto dopady snižovat až vyloučit. Návrh funkční metodiky řízení rizik proto představuje zmiňovaný cíl. Aplikačním cílem bude otestování navržené metodiky na konkrétním příkladu letecké společnosti a na základě získaných hodnot navržení doporučení.

Z metodologického hlediska bude pracováno s odbornou literaturou, statistickými ročenkami a údaji publikovanými OSN, Českým statistickým úřadem, Ministerstvem vnitra ČR a jinými významnými institucemi. V rámci teoretické části budou z těchto zdrojů shromážděny podklady, které budou následně nastudovány a roztříděny na základě jednotlivých klíčových znaků.

V práci budou kromě metody sběru a třídění dat využity také metody analýzy, syntézy a komparace. Získávání informací bude provedeno prostřednictvím sběru dat, zúčastněného pozorování, dotazování a také na základě osobních zkušeností a postřehů. K popsání terminologie budou dohledány informace o základních demografických pojmech jako hrubé míře porodnosti, hrubé míře úmrtnosti, hrubé míře přirozeném

přírůstku, migraci, ale také o hlavních pojmech vztahujících se k nelegální migraci - nežádoucí cestující, nelegální migrace, cestovní doklad, třetí země, Schengenská spolupráce, Dublinský systém, osobní údaj. V práci bude popsána demografická revoluce, analyzován světový vývoj populace, bude provedena kategorizace přistěhovalců a deskripce migrace.

Nadále bude provedeno zmapování faktorů ovlivňujících migraci, migračních vln a trendů migrace včetně analyzování těchto trendů na území České republiky současně s přijímanými opatřeními. Analýza legislativní úpravy vztahující se k civilnímu letectví a migraci včetně interpretace povinností plynoucích pro letecké společnosti umožní identifikaci dopadů nelegální migrace na letecké společnosti. Na základě komparace represivních opatření jednotlivých států budou tyto dopady v praktické části práce ohodnoceny.

Po prostudování odborné literatury zaměřené na ohodnocování míry rizika bude zvolena vhodná metodika, která bude přizpůsobena na konkrétní problematiku přepravy osob s nedostatečnými doklady leteckou dopravou. Ověření funkčnosti navržené metodiky bude následně otestováno na konkrétním případě letecké společnosti.

Závěrečná část bude věnována klíčovým poznatkům, postupům a doporučením v oblasti nelegální migrace a jejích dopadů na letecké společnosti.

3 Literární rešerše

3.1 Demografický vývoj a problém migrace

Po dlouhá tisíciletí historického vývoje lidstva počet obyvatel ve světě spíše stagnoval. Koncem paleolitu Zemi obývalo přibližně 5 miliónů obyvatel. První značný populační vzestup je spojován s rozvojem zemědělství v období let 9000 – 2000 př. n. l. S nárůstem možnosti obživy současně rostly i možnosti populačního růstu ač jen v přirozeném řádu reprodukce. První poněkud přesnější odhad počtu obyvatel světa pochází z počátků našeho letopočtu. V této době mohlo žít na světě okolo 250 miliónů obyvatel (Kunc, 2008). Do 16. století probíhal populační vývoj v jednotlivých oblastech světa relativně samostatně, zejména Amerika a subsaharská Afrika procházely vývojem až do konce 15. století téměř izolovaně. S přihlédnutím k rozdílným počtům obyvatel jednotlivých kontinentů lze konstatovat, že až do konce 18. století si všechny země světa byly v charakteru svého populačního vývoje takřka rovny. Lidstvo až do této doby nemělo žádný účinný prostředek pro boj s úmrtností nebo k omezení plodnosti.

Výrazným mezníkem, který je považován za nejvýznamnější změnu demografické reprodukce, je demografická revoluce. Pro tento proces, který lze nazývat globální revolucí moderní doby (Pavlík, 1964) je používáno též označení demografický přechod. Demografická revoluce je charakteristická především snížením úrovně úmrtnosti a úrovně porodnosti, tedy nárůstem délky lidského života a snížením počtu dětí v rodinách. Počátek těchto změn je kladen do 18. století. Vyspělé země prošly demografickou revolucí zpravidla během 19. a první poloviny 20. století. Výjimku tvořily Anglie a Francie, kam nastoupila demografická revoluce jako první už koncem 18. století. Pro nástup demografické revoluce v méně rozvinutých zemích je charakteristická polovina 20. století a doposud v těchto zemích nebyla dokončena. Demografické revoluci bude autorkou věnováno více pozornosti v následující části práce.

Největší vzestup světové populace je datován do druhé poloviny 20. století. Zatímco v roce 1900 žilo na světě 1,6 miliard obyvatel, v roce 1950 jich bylo již 2,5 miliard a o dalších 50 let později počet obyvatel přesáhl 6 miliard (Geografické rozhledy, 2009). „Světový den populace“ byl Fondem OSN pro otázky populace (UNFPA) vyhlášen

již v roce 1989. Hlavním cílem bylo zvýšení povědomí o problémech globální populace. K 11. červenci je tomuto tématu každoročně věnována celosvětová pozornost, neboť naše planeta nebyla nikdy zalidněna jako nyní.

S narůstajícím počtem světové populace dochází k výraznému zvyšování migračních toků. Dle UNFPA se v roce 2000 již každý třicátýpátý člověk pohyboval mezi hranicemi jednotlivých států (OSN, 2005). Miliony lidí hledá zaměstnání v zahraničí, migrace je uskutečňována jako reakce na nerovnoměrné rozmístění zdrojů, služeb a příležitostí. Hospodářský dopad je evidentní jak v zemích, z nichž lidé odcházejí tak i v zemích cílových. Státy jsou nuceny reagovat nabídkou sociálních služeb ale také upřednostňováním silnější koordinace migrační politiky, která je nástrojem stále velmi citlivým. Migrace se projevuje jako důsledek globalizace světa, které napomáhají fenomény dnešní doby. Ovlivňuje politické, sociálně-geografické, ekonomické i kulturní sféry společnosti, proto se stává tématem stále závažnějším a předmětem mnoha studií.

3.2 Základní demografické pojmy

Na následujících řádcích autorka vyloží všeobecně užívané demografické pojmy a nejzákladnější terminologii, která se vztahuje na oblast civilního letectví a migrace, jejichž vysvětlení usnadní do dané oblasti proniknout a orientaci v textu.

Mezi základní demografické pojmy bezesporu patří hrubá míra porodnosti a hrubá míra úmrtnosti, neboť narození a úmrtí představují hlavní demografické události. Hrubou míru porodnosti a hrubou míru úmrtnosti stejně jako sňatek, rozvod, ovdovění, nemoci je důležité evidovat a studovat jako hromadné jevy ovlivňující reprodukci, není dostačující je evidovat a sledovat jako pouhou individuální událost v životě jedince, neboť následné analýzy hledají pravidelnosti a významné charakteristiky reprodukčního vývoje lidstva. Populační vývoj je výsledkem jak přirozené obnovy populace (rození a vymírání) tak současně i výsledkem migrace. Proto demografie úzce spolupracuje také s geografii obyvatelstva, která právě představuje migrace a rozmístění obyvatelstva.

Hrubá míra porodnosti (hrubá míra natality) vyjadřuje počet živě narozených na 1000 obyvatel středního stavu sledované populace v daném roce. Je udávána v promile

a představuje pozitivní složku reprodukce. Hrubou míru porodnosti lze vyjádřit vzorcem (Pavlík, Kalibová; 2005):

$$\text{hmp} = \frac{N^V}{P} \times 1000$$

(hmp – hrubá míra porodnosti; N^V – počet živě narozených dětí; P – střední stav obyvatelstva)

Hrubá míra úmrtnosti (hrubá míra mortality) představuje negativní složku reprodukce a vyjadřuje počet zemřelých na 1000 obyvatel středního stavu populace v daném roce v promile. Hrubou míru úmrtnosti lze vyjádřit vzorcem (Pavlík, Kalibová; 2005):

$$\text{hmú} = \frac{D}{P} \times 1000$$

(hmú – hrubá míra úmrtnosti; D – počet zemřelých; P – střední stav obyvatelstva)

Střední stav populace (obyvatelstva) udává počet obyvatel ke středu daného roku tj. k 1. červenci, vypočítává se jako geometrický průměr počátečního a konečného stavu daného roku. Střední stav vystihuje průměrný počet osob v tisících v daném období na daném území (Český statistický úřad, 2014).

Úhrnná plodnost (fertilita) představuje počet živě narozených dětí na jednu ženu v jejím plodném období (obvykle 15-49 let), (Pavlík, Kalibová; 2005).

Hrubá míra přirozeného přírůstu obyvatelstva je podíl přírůstu obyvatelstva přirozenou měrou (rozdíl mezi počtem živě narozených a zemřelých) a průměrného stavu obyvatelstva v daném roce. Hodnoty jsou uváděny na 1 000 obyvatel (Pavlík, Kalibová; 2005).

Migrace představuje územní pohyb obyvatelstva. Pro rozlišení pohybu ven nebo dovnitř určité územní jednotky jsou používány termíny vystěhování (emigrace)

a přistěhování (imigrace). Úhrn přistěhování a vystěhování z dané územní jednotky je označován jako *objem migrace* nebo také jako *hrubá migrace*, která se dále dělí na *hrubou emigraci* a *hrubou imigraci*. *Čistá migrace* představuje rozdíl mezi počtem přistěhovalých a vystěhovalých a bývá označována jako *migrační přírůstek* nebo *migrační saldo*, které může být buď kladné (čistá migrace) nebo záporné (čistá emigrace). (Pavlík, Rychtaříková, Šubrtová; 1986).

Cizinec - „Cizincem se rozumí fyzická osoba, která není státním občanem České republiky, včetně občana Evropské unie“ (§ 1 odst. 2 zákona č. 326/1999 o pobytu cizinců).

Nežádoucí cestující, tzv. INAD (inadmissible passenger) je cestující, kterému je nebo bude odmítnut vstup na území odpovědnými úřady, nebo který byl odmítnut z přepravy navazujícím dopravcem. Letecká společnost, která cestujícího dopravila, je zodpovědná za výlohy s dohledem a péčí o takovou osobu, včetně její přepravy na místo odkud přiletěla, nebo na jakékoliv místo, kde není shledána jako nežádoucí (ICAO, 2002).

Cestovní doklad – pas nebo jiný oficiální doklad totožnosti, který je vydaný Státem nebo organizací¹ a může být použit právoplatným držitelem k mezinárodní přepravě (Předpis L9, 2011).

Nelegální migrace – porušování pobytového režimu. *Nelegálním migrantem* je cizinec, jenž nesplňuje podmínky vstupu a pobytu (Český statistický úřad, 2014).

Schengenská spolupráce je označením spolupráce mezi státy v rámci tzv. schengenského prostoru, která je zjednodušeně pojmenovávána Schengen. Na společných hranicích těchto států nejsou vykonávány hraniční kontroly. Ochrana hranic je soustředěována na vnější schengenské hranice - mezinárodní letiště, mořské přístavy, pozemní hranice (Celní správa České republiky, 2009).

¹ Cestovní doklady vydávané Organizací spojených národů, Interpolem nebo Mezinárodním Červeným křížem.

Třetí země – občanem třetí země je občan státu, který není členem EU a není zároveň občanem Islandu, Lichtenštejnska, Norska a Švýcarska (Ministerstvo vnitra, 2014).

Osobní údaj se rozumí jakákoliv informace týkající se určeného nebo určitelného subjektu údajů, pokud lze subjekt údajů přímo či nepřímo identifikovat zejména na základě čísla, kódu nebo jednoho či více prvků, specifických pro jeho fyzickou, fyziologickou, psychickou, ekonomickou, kulturní nebo sociální identitu (§ 4 písm. a) zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů).

Správní vyhoštění jako příklad nucené migrace, je ukončení pobytu cizince na území, které je spojeno se stanovením doby vycestování z území a doby, po kterou nelze umožnit cizinci vstup na území (§ 118 odst. 1 zákona č. 326/1999 o pobytu cizinců zákona o pobytu cizinců).

Dublnský systém představuje označení pro mechanismus, který určuje stát odpovědný za posouzení žádosti o azyl, resp. mezinárodní ochranu, podané na území členských států Evropských společenství státním příslušníkem třetího státu. Směřuje k realizaci principu 1 osoba – 1 žádost – 1 stát (Ministerstvo vnitra, 2014).

Pro účely diplomové práce jsou autorkou zvoleny pojmy, nelegální migrant, nelegální migrace, ačkoliv názvosloví nelegální migrant může představovat „dehonestaci“ a mnohé nevládní organizace či sdružení na pomoc uprchlíkům tento pojem odmítají a upřednostňují i v zahraničí obvyklejší termín neregulérní migrant. Dokonce i Evropská unie by ráda upustila od pojmů „nelegální migrant“ a „neregulérní migrant“ a na místo těchto pojmů navrhuje zavést pojmy „nehlášený pracovník/přistěhovalec“ nebo „osoba bez dokladů“ (Hradečná, 2011). Tyto termíny však autorka považuje za zavádějící a nepřesné. Osobu bez dokladů může představovat kdokoli, kdo momentálně nedisponuje patřičnými doklady, nemusí se zpravidla jednat o osobu nelegálně pobývajících. Nehlášeným

pracovníkem může být taktéž jakákoli osoba, včetně občana České republiky. Nehlášeným přistěhovalcem zase osoba, která se přistěhovala z nedalekého regionu.

3.3 Demografická revoluce a rozdíly v regionech světa

Pojem demografická revoluce reflektuje historický proces převratné změny demografických vlastností společnosti. Vznik velkých centralizovaných států, rozvoj zemědělství, objevy a vynálezy stejně jako rozkvět vědy a kultury v období renesance patřily k předpokladům průmyslové revoluce. V širokém procesu globální revoluce moderní doby lze rozlišit průmyslovou revoluci, na ni navazující vědeckotechnickou revoluci, proces urbanizace a zvyšující se počet velkoměst, odzemědělstění i celou řadu dalších specifických revolucí (Pavlík, Rychtaříková, Šubrtová; 1986). Hospodářské a sociální přeměny západní Evropy stály koncem 18. století u zrodu navazujícího zvratu, demografické revoluce, která vzniká jako důsledek předcházejících změn. Průmyslové revoluci v ekonomickém vývoji odpovídá demografická revoluce ve vývoji populačním. Demografickou revoluci však lze pochopit a vysvětlit pouze v kontextu změn sociálních, ekonomických, politických a kulturních, neboť tyto procesy jsou vzájemně provázány. Představuje přechod od extenzivních forem reprodukce lidí ve formy intenzivní. Výrazný pokrok ve zdravotní péči, zvýšení životní úrovně, vývoj způsobu myšlení a morálky přeměnily přirozený řád reprodukce. Lidé začali uvědoměle ovlivňovat plodnost a úmrtnost, které byly až do té doby regulovány přirozenými činiteli. Boj s nemocemi a úmrtností a později i omezení plodnosti vyvolaly obrovský populační růst. Bod zvratu nastal koncem 18. století, kdy Evropa prostřednictvím technických prostředků a demografické síle nabytých díky průmyslové a demografické revoluci získala vůdčí postavení ve světě. Evropa a země s původně evropským obyvatelstvem, Severní a Latinská Amerika, Austrálie a Nový Zéland po zakončení demografické revoluce rozdělily svět na dvě části. Na země demograficky vyspělé a demograficky rozvojové (Pavlík, 2012).

Tendence v demografickém vývoji byly nejdříve zaznamenány v tehdy nejvyspělejších zemích a až následně byly rozšiřovány do dalších částí světa. Pořadí, tempo a synchronizace vývoje dílčích oblastí se v konkrétních společnostech do jisté míry lišily, nicméně základní směřování bylo srovnatelné.

Určit přesný začátek a konec demografické revoluce v jednotlivých zemích není jednoduché, neboť tímto procesem neprochází celá populace najednou, ale probíhá postupně skrze jednotlivé sociální vrstvy, ve městech a na venkovech či jednotlivých regionech.

V průběhu demografické revoluce dochází k poklesu hrubé míry porodnosti z 35-40‰ na méně než 20‰, hrubá míra úmrtnosti klesá z 25-30‰ na méně než 15‰. Součástí procesu je dramatické snížení úrovně kojenecké úmrtnosti a prodloužení naděje na dožití z 25-30 let na úroveň okolo 70 let. Důsledkem demografické revoluce se stává proces demografického stárnutí. Zobecněním průběhu demografické revoluce v různých zemích byly určeny tři její typy:

1. Francouzský typ – v důsledku průběhu nedochází k výrazně početnímu růstu obyvatel, neboť k poklesu hrubé míry úmrtnosti dochází současně s poklesem hrubé míry porodnosti,
2. Anglický typ – zpočátku opožděný pokles porodnosti má za následek prudké zvýšení počtu obyvatel,
3. Japonsko-mexický typ – dochází k největšímu početnímu růstu obyvatelstva, který je typický pro rozvojové země.

Nástup demografické revoluce u francouzského typu je pozorovaný již koncem 18. století. Charakteristickým rysem je pomalý početní nárůst populace. Ten byl zapříčiněn významným poklesem úrovně porodnosti s téměř současným poklesem úrovně úmrtnosti již v prvním období. K francouzskému typu lze kromě Francie řadit také sousední Švýcarsko. Tyto dvě země byly v době nástupu demografické revoluce zeměmi výrazně zemědělskými. Druhým typem je anglický typ, u kterého byla v průběhu prvního období udržována vysoká úroveň porodnosti při současném poklesu úrovně úmrtnosti. Druhé období se již podobalo typu francouzskému. Ke značnému početnímu růstu populace docházelo důsledkem zaostávání poklesu úrovně porodnosti za poklesem úrovně úmrtnosti. K anglickému typu jsou řazeny zejména skandinávské země a další země Evropy (Pavlík, 1964). Nejvýraznějším rozdílem, v té době mezi Anglií a Francií byla hospodářská vyspělost. Anglie za Francií výrazně zaostávala, nicméně v 18. století především díky předstihu v průmyslové revoluci, změnám v hospodářství, obchodu, politice ale i zásluhou

zázemí kolonií se Anglie dostala na vůdčí pozici světového vývoje. U populací rozvojových zemí, kam demografická revoluce nastoupila s určitým odstupem, tj. až ve 20. století, řadících se k japonsko-mexickému typu, lze pozorovat v prvním období nárůst úrovně porodnosti a až následně v druhém období dochází k jejímu relativně rychlému poklesu. Vysvětlení lze nalézt v „dovozu“ pokroku v oblasti lékařství a hygieny. Úroveň porodnosti závisí určitou měrou na postavení žen ve společnosti, které není možné jako rozvojovou pomoc do dané společnosti „importovat“ (Vítková, 2011).

Demografická revoluce představuje součást modernizace, proces globální proměny celé společnosti. V průběhu demografické revoluce došlo ke kvalitativní přeměně demografické reprodukce z režimu vysoké úrovně porodnosti i úmrtnosti k režimu snížení úrovně obou procesů. Demografická revoluce vzniká na určitém stupni společenského rozvoje a na jiném zase končí. Vše zahrnující proces můžeme nazvat globální revolucí moderní doby, jejíž součástí je demografická revoluce, neboť se stala globálním procesem probíhajícím postupně ve všech zemích světa (Pavlík, Rychtaříková, Šubrtová; 1986).

Po ukončení demografické revoluce v mnoha zemích docházelo k přirozenému úbytku obyvatelstva jako důsledek nízké úrovně plodnosti. Tomuto procesu bylo dáno pojmenování druhý demografický přechod. V průběhu tohoto století bude proces demografické revoluce ve světě zakončen, obyvatelstvo dosáhne počtu 10 – 11 miliard. Tento počet bude stabilizován a bude docházet jen k mírným změnám či poklesu (Pavlík, 2012). Zákonitým důsledkem procesu demografické revoluce je demografické stárnutí a k demografickému stárnutí již postupně ve všech zemích světa dochází.

Tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel ve světě a jednotlivých kontinentech

Hlavní regiony světa	Střední stav populace v tisících												
	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
SVĚT	2 525 779	2 761 651	3 026 003	3 329 122	3 691 173	4 071 020	4 449 049	4 863 602	5 320 817	5 741 822	6 127 700	6 514 095	6 916 183
AFRIKA	228 827	253 988	285 270	322 581	366 475	417 413	478 459	549 846	629 987	716 505	808 304	911 528	1 031 084
ASIE	1 395 749	1 537 568	1 694 650	1 881 423	2 128 631	2 387 024	2 634 161	2 907 535	3 213 123	3 482 719	3 717 372	3 942 882	4 165 440
EVROPA	549 043	576 912	605 517	635 004	657 369	677 662	694 510	709 189	723 248	729 743	729 105	732 970	740 308
LATÍNSKÁ AMERIKA A KARIBSKÁ OBLAST	167 869	192 271	220 439	253 153	287 588	324 746	364 150	404 329	445 203	486 345	526 278	562 546	596 191
SEVERNÍ AMERIKA	171 615	186 744	204 352	219 467	231 429	242 685	254 800	267 831	282 286	297 458	315 417	330 546	346 501
OCEÁNIE	12 675	14 167	15 775	17 494	19 681	21 492	22 968	24 872	26 969	29 052	31 224	33 623	36 659

Zdroj: <http://esa.un.org/wpp/Excel-Data/population.htm>

Tabulka 2 – Prognóza vývoje počtu obyvatel ve světě a jednotlivých kontinentech (střední varianta)

Hlavní regiony světa	Střední stav populace v tisících																		
	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2065	2070	2075	2080	2085	2090	2095	2100
SVĚT	6 916 183	7 324 782	7 716 749	8 083 413	8 424 937	8 743 447	9 038 687	9 308 438	9 550 945	9 766 475	9 957 399	10 127 007	10 277 339	10 409 149	10 524 161	10 626 467	10 717 401	10 794 252	10 853 849
AFRIKA	1 031 084	1 166 239	1 312 142	1 467 973	1 634 366	1 811 640	1 998 821	2 193 579	2 393 175	2 595 074	2 797 337	2 998 117	3 195 254	3 386 538	3 569 537	3 742 346	3 903 239	4 051 019	4 184 577
ASIE	4 165 440	4 384 844	4 581 523	4 748 915	4 886 846	4 997 305	5 080 419	5 135 778	5 164 061	5 168 321	5 152 203	5 119 889	5 074 753	5 019 218	4 957 154	4 894 260	4 833 369	4 773 092	4 711 514
EVROPA	740 308	743 123	743 569	741 020	736 364	730 431	723 887	716 848	709 067	700 196	690 622	681 146	672 505	665 069	658 812	653 494	648 740	643 987	638 816
LATÍNSKÁ AMERIKA A KARIBSKÁ OBLAST	596 191	630 089	661 724	690 833	716 671	738 780	756 997	771 266	781 586	788 185	791 300	791 180	788 223	782 889	775 596	766 795	756 993	746 665	736 228
SEVERNÍ AMERIKA	346 501	361 128	375 724	389 939	403 373	415 480	426 332	436 377	446 201	455 702	464 996	473 968	482 299	489 712	496 124	501 638	506 345	510 201	513 065
OCEÁNIE	36 659	39 359	42 066	44 734	47 317	49 812	52 232	54 591	56 874	58 997	60 940	62 707	64 305	65 722	66 939	67 935	68 715	69 289	69 648

Zdroj: <http://esa.un.org/wpp/Excel-Data/population.htm>

3.4 Migrace a její formy

3.4.1 Vnitřní a vnější migrace; pull a push faktory

Na migraci je možné nahlížet z mnoha úhlů pohledu. Je celosvětovým jevem, vnitřním rysem globalizace, příčinou a následkem širších rozvojových procesů. Migrační vlny postupně rostly jak v rozsahu, tak ve složitosti.

Ačkoliv byly stávající teorie migrace přezkoumány několika autory, nedospěly tyto studie k jinému závěru, než že neexistuje žádná integrovaná teorie pro proces mezinárodní migrace. Teorie migrace představuje sadu dílčích teoretických modelů (Evropská komise, 2000).

V moderních podmínkách získává stěhování lidí zvláštní význam vzhledem ke geopolitickému rozparcelování světa na jednotlivé státy. Existence státních hranic povoluje vnímat jejich překračování, jako významný akt. Právě takovému stěhování si lidstvo navyklo říkat migrace. Termín migrace je ovšem definován mnohem užším pojmem, který je uváděn v souvislosti se změnou trvalého pobytu. OSN definuje migraci jako vybočení z přirozeného stavu. Přirozený stav je tedy charakterizován setrváváním lidí

ve státech, ve kterých se narodili, neboť migrantem je každý člověk, který překročí mezinárodně uznávané hranice a zůstává v jiné zemi déle než jeden rok.

Migrace obyvatelstva je důležitým procesem, který vyvolává změny v sociálně-geografických, ekonomických, sociálních a demografických strukturách. Je určitým komponentem procesu územní koncentrace obyvatelstva. Představuje nejdůležitější složku územních pohybů obyvatelstva trvalejšího charakteru a svou povahou je dvoustranný proces představující území, z kterého migrant odchází a území kam se stěhuje.

Matoušek definuje migraci jako stěhování obyvatelstva z jednoho regionu či země do jiného regionu či země. Z této definice je zřejmé, že se nejedná pouze o jev mezinárodní, ale také vnitrostátní (Matoušek, 2003). Zpravidla lze migraci tedy rozdělit na vnitřní a vnější. V obou případech může být trvalá či dočasná (sezónní). Vnitřní migrace definuje pohyb osob v rámci jednoho státu, tedy změnu trvalého pobytu za hranice určité administrativní jednotky. V měření vnitřní migrace doposud neexistuje žádný mezinárodní konsensus a každé mezinárodní měření se musí potýkat nejen s různou metodikou, zpracováním a kvalitou dat, ale také s odlišností definic i odlišností v jednotlivých rozdělení zemí. Na konci devadesátých let 20. století provedl Huber srovnání vnitřní migrace u vybraných evropských zemí, z něhož vyplynul významný rozdíl mezi zeměmi západní Evropy a zeměmi bývalého východního bloku s výjimkou Maďarska. Středomořské země jižní Evropy se svojí mírou migrace přibližovali k postkomunistickým zemím, zemím s velmi nízkou mírou vnitřní migrace. Ve všech zemích západní Evropy totiž došlo mezi lety 1992-1999 ke zvýšení míry vnitřní migrace, kdežto v bývalých komunistických zemích tomu bylo obráceně. (Huber, 2005). Rees a Kupiszewski zdůvodňují rozdíly v intenzitě vnitřní migrace. V zemích s vysokým příjmem na obyvatele, širokou dostupností vlastnického a nájemního bydlení je většina mladých schopna se brzy osamostatnit a odstěhovat se od rodičů. V zemích, které prošly transformací, hraje hlavní roli nedostatek bytů nebo nedostatek financí pro mladé což snižuje jejich mobilitu. V jižních evropských zemích zase přetrvával trend odkládání manželství a rodičovství spolu s omezenými možnostmi v oblasti bydlení, který také značně vnitřní migraci omezoval (Rees, Kupiszewski; 1999).

Vnější migrace neboli zahraniční migrace představující pohyb přes hranice států je relativně novým jevem. Její existence souvisí se vznikem národních států v 16. a 17. století,

kdy budování států souviselo s vytvářením centrální vlády, s definováním státního teritoria a výběrem daní, kdy se začala objevovat praxe připoutávat populace k určitému teritoriálnímu celku, pro něž byla typická určitá forma vládnutí. Instituce národnosti a státní příslušnosti – základní atributy moderních národních států se vyvinuly až v 19. a 20. století (Kohn, 1962). Systém hraničních kontrol a cestovních pasů se začal ustanovovat v průběhu 19. století a na počátku století 20. V té době začalo i uzavírání hranic vůči cizím státním příslušníkům a těm, kteří byli považováni za nepřítelé.

Zahraniční migrace je uskutečňována jako emigrace (vystěhování ze země) a imigrace (přistěhovalectví). Podoby imigrace mohou být různé. Přistěhování může být jak legální, tak i nelegální, dále v podobě utečenectví či žádosti o azyl. Rabušic a Burjanek charakterizují podle Castlese následující kategorie přistěhovalců (Rabušic, Burjanek; 2003):

1. Dočasní pracovní migranti – migrují do dané země za účelem dočasné pracovní činnosti, po ukončení pracovní smlouvy odcházejí zpět do své země původu,
2. Vysoce kvalifikovaní migranti – manažeři, obchodníci atd.,
3. Ilegální migranti – vstupují do země se záměrem pracovat, ovšem bez řádných dokumentů,
4. Uprchlíci – osoby pobývající mimo svou zemi, kteří se nemohou, nebo se nechtějí vrátit zpět z odůvodněného strachu před pronásledováním kvůli své rase, národnosti, náboženskému vyznání, politickému názoru nebo členství v sociální skupině (dle Ženevské úmluvy)²,
5. Žadatelé o azyl – vstupující do cizí země za účelem ochrany před pronásledováním, kteří ale nemusejí splňovat kritéria Ženevské úmluvy,
6. Rodinní příslušníci – přišli do cílové země na základě jedné z předchozích kategorií za svými příbuznými,
7. Navrátilci – ti, kteří se po určitém čase stráveném v emigraci vrací do svých původních zemí.

² Ženevské úmluvy byly sjednány a podepsány na Diplomatičké konferenci roku 1949 v Ženevě na ochranu obětí války.

Z velmi obecného pohledu lze migraci chápat jako pohotovou reakci na vzniklý nedostatek v místních zdrojích. Na jedince při rozhodování působí pull a push faktory, podmínky, které jedince buď vypuzují z rodné země, nebo ho do jiné země přitahují. Jedná se o jeden z nejznámějších teoretických konceptů migrace, model push a pull faktorů. Tento model představuje negativní vytlačující faktory ze země původu a pozitivní přitahující faktory do zemí přijímacích. Push faktory představují sociální, ekonomické a politické aspekty. Komplex faktorů spojených s politickou nestabilitou, politickým útlakem, perzekucí, válečným stavem, který pramení především z nevyřešených problémů koexistence heterogenních etnických náboženských struktur, představuje vytlačující sílu, jež mnozí migranti uvádějí za dominující (Drbohlav, 1994). Nicméně demografická situace v zemích třetího světa, zejména rychle rostoucí populace či neexistující nebo omezený ekonomický život ve vlastní zemi, se staly neméně důležitými faktory představující důvod k opuštění přelidněné a sociálně ekonomicky strádající oblasti.

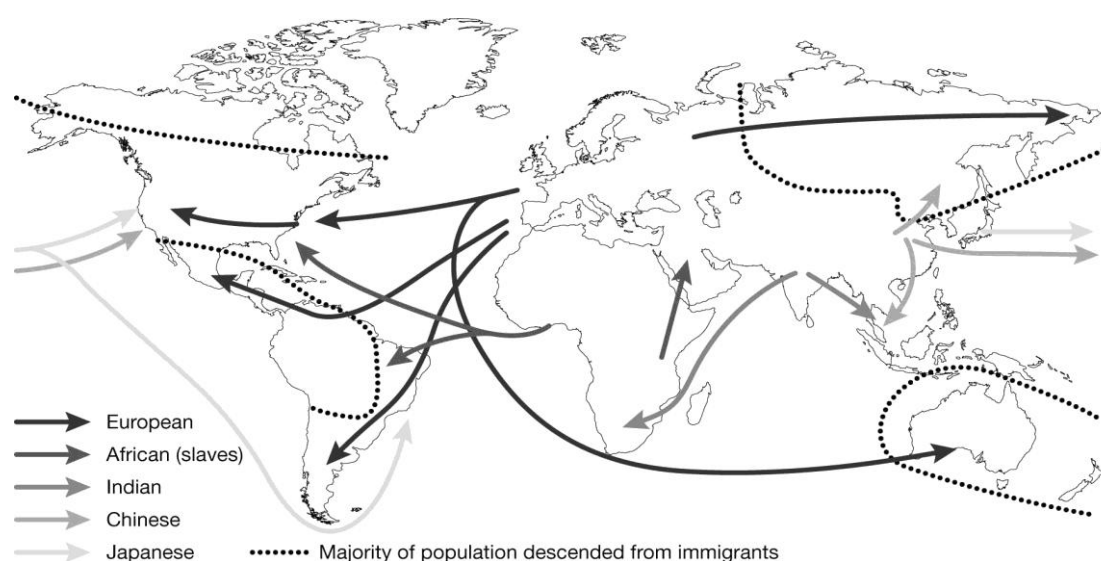
Naopak pull faktory zahrnují komparativní výhody bohatších zemí (Portes, Borocz, 1989). Přírodní, kulturní a sociální výhody prostředí získávají čím dál více na důležitosti a přitahují nejen mezinárodní, ale také vnitřní migrační proudy. Svoji úlohu při rozhodování hrají také informace o cílové zemi včetně existence sociální sítě v cílové zemi.

Motivem migrace je zlepšení stávající situace a postavení. Motivů způsobující migraci jsou odráženy v nedostatku pracovních příležitostí, diktátorských režimech, pronásledování z politických či etnických důvodů, válečných stavech či přírodních katastrofách, které mohou způsobit hromadný odchod z oblasti původu. Důležité je specifikovat rozdíly v motivech a s tím související dobrovolnou nebo nucenou migraci. Nedobrovolná migrace je nucenou formou, ať už prostřednictvím státní moci, kdy jsou migrující osoby přinuceni ke stěhování např. správním vyhoštěním, nebo nuceným vysídlením tak i v důsledku katastrofy, jako jsou např. zemětřesení, povodně, válečné operace apod. Dobrovolná migrace je na rozdíl od nucené volná, spontánní, je výsledkem iniciativy a výběru migrujících osob.

Migrace se za posledních 30 let projevovala jako hlavní hnací síla po celém světě. V tradičních přistěhovaleckých přijímacích zemích USA, Kanadě a Austrálii se skladba imigrantů přesunula od historicky dominantního zdroje Evropy směrem k Asii, Africe a Latinské Americe. Téměř všechny západní země Evropy se po roce 1945 přetvořily

z vysílacích zemí na země atraktivní pro značný počet zahraničních pracovníků. Kolem roku 1980 se i Japonsko, jako země s nízkou a stále klesající porodností, stárnutím obyvatelstva a vysokou životní úrovní přiklonilo k vlídnějšímu postoji vůči vzestupné imigraci z chudších zemí Asie i Jižní Ameriky s cílem uspokojit nedostatek pracovních sil. Většina světových vyspělých zemí se staly multikulturálními společnostmi, ty které dosud tohoto stavu nedosáhly, jsou právě na cestě tohoto stavu dosáhnout (Massey a kol. 2011). Na hlavní migrační trasy poukazuje obrázek č. 1.

Obrázek 1 – Hlavní migrační trasy od roku 1700



Zdroj: EDKINS, Jenny a Maja ZEHFUSS. *Global politics: a new introduction*. New York: Routledge, 2009. ISBN 04-154-3131-X

3.4.2 Brain drain, gain, exchange a brain circulation

Migrace není náhodná, lidé se nestěhují tam, „kam je nohy zanesou“, ale ve svém stěhování se řídí určitými pravidly. Jinak řečeno, migrace je jako jiné lidské chování vysoce konstruována a má své vzorce. V dnešní době již byla rozklíčována určitá pravidla, jak lidé migrují. Prvním důležitým faktorem, na který je brán ohled, je blízkost. Pokud je situace lepší v sousedních zemích, lidé migrují právě tam. Do oblastí známé kultury a blízkosti jazyka stěhující dovedou cesty starých koloniálních stezek, které jsou migrujícími využívány. Dalším faktorem, který ovlivňuje nemalou mírou výběr cílové oblasti je síť

kontaktů, které migrant má, neboť je zřejmé, že se lidé přestěhují spíše do oblastí, kde někoho znají, mají rodinu, přátele. Velký význam představují pracovní příležitosti, které jsou nabízeny.

Začátkem 20. století byla v pohybu asi 3% světové populace. O dalších sto let později bylo dle odhadů OSN více než 190 miliónů populace v pohybu, což odpovídalo opět přibližně třem procentům (Informační centrum OSN v Praze, 2007). Mezi těmito migranty byly miliony vysoce vzdělaných a kvalifikovaných lidí, kteří se přestěhovali z rozvojových zemí, zemí trpících nedostatkem kvalitního pracovního kapitálu. Situace, kdy země ztrácí své nejlépe kvalifikované síly z důvodu atraktivnějších pracovních podmínek je definována jako „odliv mozků“ ang. brain drain. Tento výraz se objevil poprvé v literatuře v 50. letech minulého století v souvislosti s imigrací špičkových vědců do Spojených států amerických. V současnosti je tento pojem aplikován v širším pojetí a vystihuje mezinárodní přesun lidského kapitálu.

Migrace kvalifikovaných zdrojů je na základě tradičního pohledu zdrojových zemí, které jsou zasaženy ztrátou o to hlouběji, pokud bylo vzdělání migrantů financováno z veřejných prostředků, pohlíženo jako na jev negativní. Cílové země na kritiku argumentují, že odchod vzdělaných pracovníků byl dobrovolný, neboť v zemi svého původu nemohli využít svého potenciálu. Z pohledu teorie rozvoje představuje forma migrace odlivu mozků vykořisťování rozvojových zemí (bývalých kolonií) ze strany hospodářsky rozvinutých zemí (bývalých koloniálních velmocí). Naopak zastánci této teorie vnímají migraci jako útěk z bídy způsobenou globální expanzí kapitalistického systému. Emigrace obyvatel tedy podporuje nedostatečné využívání jejich talentu či ekonomického potenciálu (Haas, 2010). O další možné formě migrace „odliv svalů“ se zmiňuje Penninx (Penninx, 1982). Tuto formu popisuje jako emigraci fyzicky výkonných mladých mužů z venkova, kteří následně chybí v řemeslné nebo zemědělské výrobě s dopadem na rozvoj a ekonomiku daného regionu. Zaostalost rozvojových zemí se nadále prohlubuje, stávají se čím dál více závislé na rozvinutých zemích, jehož důsledkem je stimul další migrace, nazývaným „syndromem migrace“. Migrace způsobuje zaostalost, která způsobuje další migraci (Haas, 2010).

O existenci více pohledů na emigraci vlastních obyvatel vypovídá fakt, že některé země vnímají emigraci vlastních obyvatel negativně, jiné v ní vidí rozvojovou strategii

v trvalých nebo dočasných návratech a s nimi spojenému jevu „brain gain“ představující zisky a inovace z nabytých zkušeností a kvalifikace.

V případě opakovaných návratů do země svého původu a odjezdů zpět do cílové země lze tento jev charakterizovat jako „brain circulation“ (Saxenian, 2005). Tento jev je umožněn prostřednictvím zjednodušených podmínek pro opětovné vstupy a výstup těchto migrantů. Příležitosti pro cirkulární migraci představuje podpora přijímací země v možnosti ponechat si určitý zvýhodněný status pro mobilitu do a ze státu, ve kterém pobývali. Mezi kritéria a podmínky této formy migrace patří dostupnost a nastavení pracovních a pobytových povolení. Cirkulární migrace vytváří příležitosti za účelem zaměstnání, sezónní práce, studia, odborného výcviku či výzkumu.

O „brain exchange“ lze hovořit, pokud dochází v jedné zemi k odlivu odborníků do zahraničí, ale současně k přílivu jiných zahraničních kvalifikovaných sil.

Migraci, která souvisí s pracovním trhem lze řadit do dvou základních kategorií – na migraci trvalou a dočasnou pracovní migraci. Tyto modely se odlišují společenským cílem.

3.4.3 Nelegální migrace

Faktory globální nerovnosti a chudoby utváří podmínky pro vznik masové neřízené migrace z teritorií, která neposkytují místním lidem důstojný a bezpečný život. Masové vlny migrace mohou být vyvolány podněty, jež autorka zmínila v předchozí kapitole, kterými jsou např. ekonomická zaostalost, ekologické katastrofy, ozbrojené konflikty apod. Důsledky masových migračních vln mohou být spojeny s řadou rizik.

Spolu s mezinárodní migrací vznikají soukromé instituce i dobrovolné organizace, které se snaží uspokojit poptávku vytvořenou nerovnováhou mezi velkým počtem lidí usilujících o vstup do atraktivnějších zemí a počtu přistěhovaleckých víz, které jsou tyto země ochotny a schopny nabídnout. Sociální i ekonomické problémy vyvolávají zájem početných skupin obyvatel o legální nebo nelegální přesun do ekonomicky vyspělejších a stabilnějších zemí, které se ovšem brání nekontrolovanému a neohrazenému přílivu migrantů. Počty zájemců o přesídlení převyšují ochotu i možnosti cílových zemí je absorbovat. Na mezinárodním poli vzniká společenská poptávka motivovaná snahou a potřebou k přesídlení i za cenu překonání legálních překážek imigrace. Takováto poptávka

vytváří příležitost pro uplatnění „nabídky“ organizovaného zločinu, který poptávku uspokojuje nelegálním způsobem za vytváření svého značného zisku. Organizovaný zločin, který se projevuje v mnoha podobách jednotlivých kriminálních skutků, představuje organizování záměrných, systematických a dlouhodobých činností představujících dosahování maximálního zisku. Organizace transferů souvisejících s nelegální migrací je z hlediska financí jeden z největších obchodů v globálním měřítku (Salt, 2000). Dle statistik Europolu zisky z této činnosti, která představuje obchodování s lidmi, vykořisťování zranitelných osob, zneužívání práv jednotlivců, dosahují miliónů euro ročně. K rozvoji takovéto formy podnikání přispěly v nemalé formě nízké náklady na mezinárodní dopravu, větší svoboda pohybu osob, globální telekomunikační spojení v kombinaci s dříve nedostupnými příležitostmi práce v zahraničí.

Nelegální migrace je jevem považovaným za primárně negativní, jelikož podkopává základy demokratických systémů vyspělých cílových zemí. Je třeba ji vnímat jako nejen neoprávněný vstup na území státu či jeho neoprávněné opuštění, ale také neoprávněný pobyt na území nebo pobyt v rozporu s účelem, pro který bylo vydáno pobytové oprávnění (Ministerstvo vnitra, 2010). Nelegální ekonomické aktivity migrantů se projevují jak v ekonomikách vysoce regulovaných, jejichž představitelem je např. Evropská unie, tak i v liberálnějších zemích. Evropa je jako cílový kontinent pro svou relativní geografickou blízkost využívána především nelegálními migranty ze subsaharské Afriky, Blízkého a Středního východu a severní Afriky. Největší dopady jsou zaznamenány zejména v jižní Evropě. Již nyní v zemích Evropské unie žije z této oblasti několik miliónů imigrantů (Balabán, 2008). Význam nelegální migrace v Evropě dokumentují i odhady, kdy jeden nelegální migrant zadržený na vnější hranici EU reprezentuje další tři až čtyři, kterým se nelegální přechod hranice zdařil (Europeum, 2010). Jedním z hlavních zjištění Europolu je, že při obchodování s lidmi ze zemí mimo EU jsou tito migranti vybaveni padělanými cestovními doklady, jež jsou podvodně získány nebo vyrobeny na míru. Trasy cest jsou plánovány s velkou opatrností a důkladností, při volbě přepravy je preferováno využití letecké dopravy. Zločinecké skupiny zapojené do organizování transferů reagují velmi rychle na rozvíjející se nebo měnící se poptávku. Dokonce samy ve svých domovských zemích pomocí falešných nabídek legitimního zaměstnání a šťastném životě v cílové zemi získávají zájem budoucích migrantů. Mnoho

obětí je takovýmto způsobem nalákáno, další sice dohodnutou prací získají, ale jsou podvedeni skutečnými podmínkami, které na ně po příjezdu čekají. Tyto oběti si bohužel neuvědomují, že jsou využívány a vykořisťovány. Nezřídka představuje zajištění nelegálního převodu do cílové země naprosté zruinování běženců.

Nelegálním migrantem se člověk může stát hned několika způsoby. Jedním z nich je tajný přechod přes hranice ať už vodní, vzdušné nebo pozemní, kdy se osoba záměrně vyhýbá hraniční kontrole. Dalším způsobem je překročení hranice a působení v dané zemi na základě zfalšovaných cestovních dokumentů. Do třetí kategorie jsou řazeny osoby, které se do dané země dostali na základě platného víza, ale vízové podmínky porušují či zůstávají v zemi déle, než jim vízum umožňuje.

Většina zemí si reguluje příliv cizích státních příslušníků prostřednictvím migračních zákonů, které jsou součástí populační politiky. Tyto zákony umožňují pouze výběrovou tzv. selektivní migraci. Některé země uplatňují systém kvót, které stanovují počty migrantů podle jejich země původu. V souvislosti se vstupem České republiky v roce 2007 do schengenského prostoru jsou na území České republiky sledovány dvě základní kategorie nelegální migrace:

1. Nelegální překročení vnější schengenské hranice České republiky
2. Nelegální pobyt

V kategorii nelegální překročení vnější schengenské hranice České republiky jsou sledovány osoby, které se pokusily nebo nedovoleně překročily vnější schengenskou hranici České republiky, či nedovoleným způsobem opouštějí nebo se pokoušejí o neoprávněný přechod státní hranice. Statistiky zahrnují případy použití neregulárního cestovního dokladu i přechody státních hranic s účastí převaděčů. Vnější schengenské hranice v České republice reprezentují mezinárodní letiště.

Do kategorie nelegální pobyt jsou zahrnuty všechny zjištěné případy nelegálního pobytu na území ČR, tj. ve vnitrozemí nebo na hraničních přechodech při vycestování z ČR.

Tabulka 3 – Statistiky mezinárodní migrace za období 1990-2013 v milionech osob

	<i>Mezinárodní migrace</i>				<i>Průměrná meztroční změna migrace</i>			<i>Průměrný meztroční nárůst migrace</i>		
	<i>(v milionech)</i>				<i>(v milionech)</i>			<i>(v procentech)</i>		
	<i>1990</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>	<i>2013</i>	<i>1990-2000</i>	<i>2000-2010</i>	<i>2010-2013</i>	<i>1990-2000</i>	<i>2000-2010</i>	<i>2010-2013</i>
Svět	154.2	174.5	220.7	231.5	2	4.6	3.6	1.2	2.3	1.6
Vyspělé regiony	82.3	103.4	129.7	135.6	2.1	2.6	1.9	2.3	2.3	1.5
Rozvojové regiony	71.9	71.1	91.0	95.9	-0.1	2.0	1.6	-0.1	2.5	1.8
Afrika	15.6	15.6	17.1	18.6	0.0	0.2	0.5	0.0	0.9	2.8
Asie	49.9	50.4	67.8	70.8	0.1	1.7	1.0	0.1	3.0	1.5
Evropa	49	56.2	69.2	72.4	0.7	1.3	1.1	1.4	2.1	1.5
Latinská Amerika a Karibská oblast	7.1	6.5	8.10	8.50	-0.1	0.2	0.2	-0.9	2.2	1.8
Severní Amerika	27.8	40.4	51.2	53.1	1.3	1.1	0.6	3.7	2.4	1.2
Oceánie	4.7	5.4	7.3	7.9	0.1	0.2	0.2	1.5	3.1	2.6

Zdroj: <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/migration/migration-report-2013.shtml>

3.4.4 Migrační trendy na území České republiky a přijímaná opatření

Od konce 70. let 20. století měla Česká republika (v té době součást Československa) migranty pouze sezónní, kteří přicházeli zejména z Vietnamu a Kuby, poněvadž komunistický režim silně uplatňoval restriktivní migrační politiku, která výrazně omezovala volný pohyb přes mezinárodní hranice. Avšak od roku 1989 začaly probíhat na území České republiky různé migrační vlny. Zrušením bariér mezi západní a východní Evropou se rozšířilo imigrační teritorium Evropy. Rychlý průnik demokratických principů v 1. polovině 90 let 20. století ztrahoval Českou republiku z hlediska ekonomické přitažlivosti a migrace do České republiky. Imigrace se stala součástí každodenního pohybu a Česká republika se stabilizovala jako imigračně předvídatelný stát Evropské unie.

Politická rozhodnutí týkající se migrace byla formována v součinnosti s praxí. Migrační vlny a situace našly svou recepci v průběžném formulování legislativních, administrativně-organizačních a politických výrazů. Imigrační politika byla utvářena systematicky směrem dopředu k postupnému zvládnutí situace, se kterou doposud nebyla žádná zkušenost. Z hlediska migrační oblasti se tento přístup projevil jako pozitivní.

Zcela v novém či jiném měřítku docházelo k vypracovávání či úpravám legislativy týkající se dopadu mezinárodní migrace na společnosti či uzavírání readmisních dohod s jinými státy, přijímání utečenců, udělování statutu uprchlíka, zakládání uprchlických

táborů nebo zařazování cizinců do českého trhu práce. Druhá polovina 90. let 20. století přinesla zásadní změnu, kdy azyl a imigrační politika byla doplněna o projev humanitárního aspektu a asistence, tedy o integrační politiku. Konec roku 1999 byl charakteristický pro vznik dvou stále platných zákonů o azylu a pobytu, č. 325 a 326. Implementace do praktického života měla být velmi zásadní, měla navazovat a uzavírat kruh. Ovšem z pohledu zainteresovaných osob tyto zákony spolu příliš nekorespondovaly. Nárůst počtu azylových řízení, se jako reakce na změnu podmínek pobytu a možnosti zůstat na území, prudce zvýšil. S touto situací se stát ještě mnoho let potýkal.

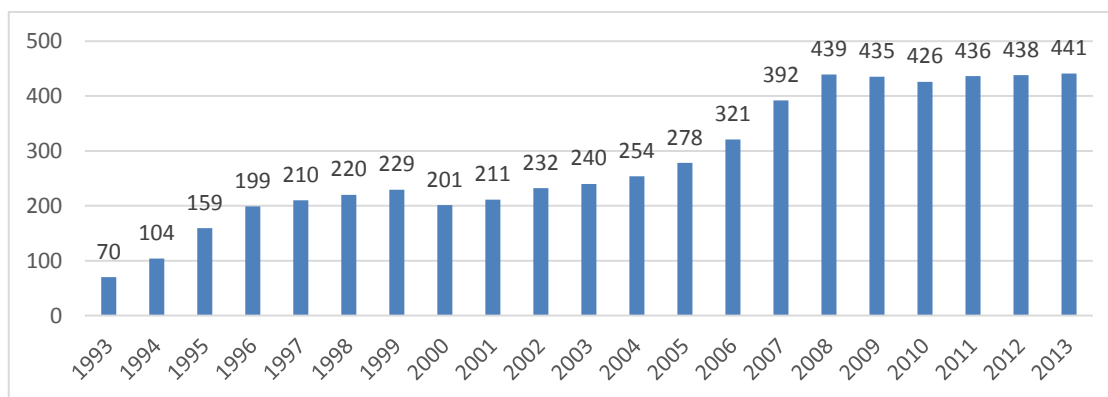
Přístupová jednání a vstup do Evropské unie přinesla spoustu požadavků z hlediska tvorby a novelizace spojených s novými společnými prioritami na platformě EU. K utlumování docházelo v 1. dekádě 21. století. Současně na začátku 21. století v důsledku vzniku nových iniciativ, týkajících se organizace, docházelo k rozvolnění rezortní zodpovědnosti a administrativním problémům. Výsledek představoval divokou imigraci kolem roku 2005 až 2008. Imigrační politika ztratila v té době punc státní politiky a byla z části privatizována, tedy představovala dovoz pracovních sil, obchod s lidmi. Na území České republiky silně bujely šedé a černé zóny v oblasti imigrační politiky. Státní úřady, MV³, MZV⁴ a PČR⁵ působily pouze jako správní úřad. V roce 2010 jako reakci na situaci v oblasti imigrace vydala vláda České republiky programové prohlášení orientované na racionální imigrační politiku se zásahy do schémat, realizaci imigrační praxe k zastavení negativních projevů.

³ Ministerstvo vnitra

⁴ Ministerstvo zahraničních věcí

⁵ Policie České republiky

Graf 1 - Vývoj počtu cizinců s povoleným pobytem na území České republiky (v tisících)



Zdroj: http://www.czso.cz/csu/cizinci.nsf/kapitola/ciz_pocet_cizincu

Důsledky působení nelegální migrace, zejména při využívání neregulérních cestovních dokladů, nejsou pro letecké společnosti zdaleka zanedbatelné. V následující části práce se bude autorka věnovat předpisům vztahujícím se k bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy, kam problematika nelegální migrace nepochybně patří. Bezpečnost je nejčastěji vnímána jako charakteristika provozu, která vypovídá o správné funkci systému. Na celosvětové úrovni jsou minimální bezpečnostní normy stanovovány Mezinárodní organizací pro civilní letectví⁶ (ICAO). Na Evropské úrovni po vybudování vnitřního leteckého trhu vnitrostátní pravidla ustoupila společné regulaci, jejíž uplatňování se stalo povinným.

⁶ ICAO – International Civil Aviation Organization

3.5 Předpisy vztahující se k ochraně civilního letectví a migraci

Česká republika vzhledem ke své geografické poloze představuje dopravní křižovatku spojující východ a západ, která výrazným způsobem přispívá k podpoře rozvoje dopravy. Zkracování vzdálenosti mezi „světy rozdílných kultur“ spolu s globalizací ovšem přinášejí různé typy ohrožení vyplývajících z protiprávních činů. Mezi nejznámější soudobé fenomény patří terorismus, extremismus, organizovaná kriminalita, obchodování se zbraněmi, drogami a lidmi. Jelikož mezi nejdůležitější cíle společnosti patří ochrana a bezpečnost obyvatel, souvisí s tímto také zajištění bezpečnosti v civilním letectví. Tohoto stavu lze dosáhnout kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků. Oblast ochrany civilního letectví upravují stanovením norem a doporučení především vládní organizace, mezi které patří Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO (International Civil Aviation Organization), Evropská konference pro civilní letectví ECAC, (European Civil Aviation Conference), Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu Eurocontrol (European Organization for the Safety of Air Navigation), Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA (European Civil Aviation Conference) a Evropská unie (EU). Z nejvýznamnějších nevládních organizací by autorka zejména jmenovala Mezinárodní asociaci leteckých dopravců IATA (International Air Transport Association), ale také další podpůrné organizace např. Sdružení evropských leteckých společností AEA (Association of European Airlines) a SITA Mezinárodní sdružení pro leteckou komunikaci (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques).

3.6 Mezinárodní předpisy

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je samostatná vládní organizace OSN, která podporuje rozvoj mezinárodní letecké dopravy a jejímiž členy jsou jednotlivé státy. Vznikla v souladu s ustanovením Úmluvy o mezinárodním civilním letectví v roce 1944. Právě Úmluva o mezinárodním civilním letectví je základním mezinárodním předpisem ICAO vztahujícím se k oblasti civilního letectví. Úmluva byla přijata v Chicagu v roce 1944 a obsahuje dodatky, tzv. Annexy⁷, které definují normativy pro různé oblasti

⁷ Dodatek k Mezinárodní úmluvě o civilním letectví

civilního letectví. Z Chicagské úmluvy současně vychází první zákon o civilním letectví v ČSR, zákon č. 147/1947 Sb. Úmluva samotná nebyla za posledních více než šedesát let nijak významně modifikována, což se ale netýká jejích příloh, které zásadním způsobem ovlivňují civilní letectví v celosvětovém rozměru. Mezi další a navazující právní předpisy jsou řazeny Tokijská, Haagská a Montrealská úmluva. Úmluva uzavřená v Tokiu v roce 1963 se vztahuje k ochraně integrity letadla včetně jeho posádky a cestujících. Jako reakce na vlnu únosů v civilním letectví koncem 60. let minulého století byla podepsána v roce 1970 Haagská úmluva. V Montrealu se smluvní strany zavázaly v roce 1971, že podniknou veškeré kroky pro potlačení protiprávních jednání v úmluvě označených jako trestné činy. Montrealská úmluva byla následně doplněna dodatkem z roku 1988 o potlačování násilných činů na mezinárodních letištích.

Na přelomu 60. - 70. let minulého století zasáhla vlna protiprávních činů civilní letectví, jež měly katastrofální následky. Jako reakce na tento vývoj vznikla nová příloha Úmluvy o mezinárodním civilním letectví schválená v březnu 1974, obsahující závazné standardy a doporučení pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy, Annex 17. S doplněním Annexu 17 k Chicagské úmluvě souviselo následné vytvoření bezpečnostního manuálu ICAO Security Manual Doc 8973. Tyto základní dokumenty jsou permanentně doplňovány o nové poznatky, trendy a dosažený technologický pokrok ke zvýšení efektivnosti v boji proti protiprávním činům. Hlavním cílem bezpečnostního programu ICAO je zajistit bezpečnost cestujících, posádek, pozemního personálu, široké veřejnosti a zamezení přístupu neoprávněné osoby do letadla.

V oblasti problematiky cestovních dokumentů a s nimi souvisejícími činnostmi jako průchod cestujících, posádek a zavazadel přes hraniční kontroly jednotlivých států, identifikace neoprávněného užívání cestovních dokladů vyvinula ICAO světový standard pro strojově čitelné pasy MRPSs (Machine Readable Passports). Strojově čitelný cestovní dokument představuje cestovní pas nebo vízum, který obsahuje vizuálně a strojově čitelné identifikační údaje ve formátu dvou řádků, tištěné písmem OCR-B. Tato standardizace definuje metodiku členským zemím v záležitostech cestovních dokladů, mezi jejíž hlavní přednosti patří:

- Rychlá a detailnější identifikace cestujících zneužívajících cestovních dokladů k provádění protiprávních činů,

- Usnadnění párování dat od cestujících s údaji letecké společnosti,
- Rychlejší a efektivnější průchod cestujících letišť a hraničními kontrolami,
- Elektronizace cestovních dokumentů, která umožňuje státním autoritám sledovat průběh vydávání a využívání cestovních dokumentů včetně evidence dokumentů odcizených,
- Umožnění efektivního plnění požadavků celních a imigračních úřadů v podobě zasílání potřebných údajů o cestujících,
- Možnost využití speciálních zařízení pro detekci padělaných cestovních dokladů.

Celý vývoj byl zastřešován technickou skupinou včetně vstupem z pracovní skupiny pro normy ISO. Výsledky byly publikovány v dokumentu ICAO a ISO/IEC 7501. ICAO zajistilo k 1.8.2009 zavedení strojově čitelných dokladů ve 170ti členských státech a postupné zavedení standardu i v ostatních členských zemích (Bína, Žihla, 2011).

Evropskou konferenci pro civilní letectví ECAC zakládalo v roce 1955 19 evropských zemí, v současnosti tato mezivládní organizace sdružuje již 44 evropských států. Všechny členské země ECAC naplňují bezpečnostní standardy Přílohy 17 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a zároveň navíc standardy Dokumentu 30, doporučujícího dokumentu organizace. Základním předpisem organizace pro bezpečnostní oblast představuje Dokument 30 a zejména jeho druhá část tzv. Document 30 – Security. Zpočátku byl tento předpis postaven na ustanoveních Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, v současné době je však uplatňován postup opačný, kdy jsou standardy nejdříve „otestovány“ v členských státech ECAC a až následně vkládány do Přílohy 17. (Koverdinský, 2007). Dokument 30 se stal i základem pro Nařízení 2320/2002 Evropského parlamentu a Rady, které je nejdůležitějším předpisem pro oblast bezpečnosti civilního letectví pro členské státy Evropské unie.

Evropská komise a její komisaři plní úlohu výkonného orgánu Evropské unie. Součástí jejich povinností je transformovat právní rámec zakotvený v mezinárodních předpisech a úmluvách do komunitárního práva, především Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2320/2002. Toto nařízení určuje společná pravidla v oblasti civilního letectví souběžně s následnými úpravami a dalšími předpisy k zavádění bezpečnostních opatření a vynucování jejich dodržování.

Nejzákladnější svobodou občanů EU je právo na volný pohyb, svobodně cestovat z jednoho státu do druhého a svobodně si zvolit kde chtějí pobývat. I přes restriktivní imigrační politiky v Evropě, které dominovaly od 70. let 20. století, došlo v rámci EU v posledních dekádách 20. století ke zvyšování počtu přistěhovalců. Nejen z tohoto důvodu se členské státy EU dohodly vytvořit společnou imigrační politiku, jež měla za cíl koordinovaně řídit migrační toky, zaměřovat se na potírání nelegální migrace a jejích negativních důsledků. Společná migrační politika představuje i významný vnější rozměr. Evropská unie jedná s tzv. třetími zeměmi o vízovém režimu a jednotlivých dohodách. Může jít o otevření dialogu o vízové politice, jehož výsledkem může být bezvízový režim pro občany třetích zemí, usnadnění vystavování víz, zkrácení délky řízení žádosti o víza nebo např. bezvízový styk pro držitele diplomatických cestovních pasů. Migrační politika se postupně stala plnohodnotnou součástí práva Evropských společenství, zejména když Amsterodamskou smlouvou došlo k přesunu vízové, migrační a azylové politiky z III. do I. pilíře.

Dne 21. prosince 2007 se Česká republika stala spolu s dalšími východoevropskými státy součástí schengenského prostoru a zrušila kontroly podél své pozemní hranice. Hraniční kontroly zůstaly zachovány pouze na mezinárodních letištích a to do 30. března 2008. Schengenská spolupráce je označením spolupráce států schengenského prostoru, na jejichž společných hranicích nejsou vykonávány hraniční kontroly. Vnitřní hranice mezi těmito státy lze překračovat na jakémkoli místě. Více než 400 milionů Evropanů může v současnosti cestovat bez cestovního pasu⁸ po celém schengenském prostoru. Evropané každoročně uskuteční více než jednu a čtvrt miliardy cest (Evropská komise, 2012). Ochrana hranic je soustředěna na vnější hranice⁹ a doplňována úzkou spoluprací členských států ve věcech vízových, policejních, justičních včetně přísných pravidel ochrany osobních údajů a bezpečnostních opatření. Cílem sledovaným státy Schengenu bylo především vytvoření zóny volného pohybu se zrušením kontrol na společných vnitřních hranicích za paralelního přijetí takových opatření, která by udržovala ale i zvyšovala úroveň bezpečnosti v jednotlivých státech. Účinná spolupráce představuje harmonizaci právních řádů zúčastněných států včetně zavedení jednotlivých standardů. Státy

⁸ Občané Evropské unie se při cestách v schengenském prostoru prokazují dokladem totožnosti

⁹ Vnější pozemní hranice, mezinárodní letiště, přístavy

spolupracují různými formami, jako např. výměnou informací, společným výcvikem, školením hraničního personálu, kompatibilitou technického vybavení nebo výměnou styčných důstojníků. Ne všechny státy Evropské unie jsou však členy Schengenu. Základní dohoda z roku 1985 byla realizována Schengenskou prováděcí úmluvou a následnými právními akty. V únoru 2006 byl přijat zásadní právní předpis, kterým byl stanoven kodex Společenství o pravidlech upravující přeshraniční pohyb. Hlavním účelem bylo zabránění nedovolenému překračování hranic, čelit přeshraniční trestné činnosti a přijmout opatření proti osobám, které překročily hranice nezákonně. Ochranou hranic se nerozumí jen kontroly osob na hraničních přechodech a ostraha mezi hraničními přechody, ale také analýza rizik pro vnitřní bezpečnost a analýza hrozeb, které mohou mít vliv na bezpečnost vnějších hranic. Schengenská pravidla, dávají každému členskému státu možnost, respektive povinnost, nadále provádět bezpečnostní opatření za účelem boje s nelegální migrací a kriminalitou.

Spolupráce leteckých společností s cílem dosažení bezpečných, spolehlivých a ekonomických služeb letecké dopravy je hlavním posláním Mezinárodní asociace leteckých dopravců (International Air Transport Association – IATA). Tato organizace patří k těm nejdůležitějším, ačkoliv se nejedná o organizaci vládního typu, ale je čistě dobrovolnou organizací leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou mezinárodní dopravu. Její stanovy byly navrženy již v roce 1944 a po Chicagské konferenci v roce 1945 byla IATA ustanovena. V době založení sdružovala IATA 57 leteckých dopravců u 31 států, v roce 2014 patří mezi členy již 240 leteckých dopravců u 118 zemí. IATA vydává doporučující materiály, účastní se jednání mezinárodních institucí a snaží se prosazovat nové normy a chrání zájmy leteckých společností. Aktivní účastí na jednání mezinárodních vládních organizací představují velký význam, protože pouze touto cestou mohou účastníci zasahovat a ovlivňovat výslednou podobu mezinárodně právně závazných norem, které budou později povinni v praxi provádět.

3.7 Národní předpisy

Výkon státní správy civilního letectví v ČR provádí Ministerstvo dopravy, mezi jehož činnosti patří zejména zajištění realizace přijatých zákonů a mezinárodních smluv. Rozhodovací pravomoc v oblasti civilního letectví si Ministerstvo dopravy ponechalo pouze v oblastech, kde je potřeba uplatňovat širší zájmy, např. sjednávání mezinárodních leteckých dohod, zastupování ČR v mezinárodních vládních organizacích, povolování obchodní letecké dopravy na území ČR zahraničním leteckým dopravcům nebo udělování licencí k provozování obchodní letecké dopravy. Ostatní rozhodovací pravomoci byly přeneseny na Úřad civilního letectví. Úřad pro civilní letectví rozhoduje o letové způsobilosti, vydává osvědčení, schvaluje typ letadla, ale současně byl zmocněn ke spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví EASA pro kterou vykonává některé činnosti.

Vývoj leteckého zákona na našem území začal v Československé republice v roce 1925 vydáním zákona č. 172/1925 Sb., o letectví. V průběhu let byly přijaty nové zákony a novelizace, ale v dubnu roku 1997 již nabyt účinnosti nynější letecký zákon 49/1997 Sb. Letecký zákon upravuje otázky civilního letectví komplexně, mimo jiné stanovuje povinnost pro provozovatele leteckých společností před zahájením provozu zpracovat program ochrany civilního letectví a stanovit postupy a opatření k ochraně civilního letectví včetně zabezpečení jeho plnění. Obecně upravuje podmínky pro provozování leteckých činností, letišť, leteckých staveb, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a podmínky výkonu státní správy včetně sankcí za porušení zákona.

V národních předpisech řady L, vydávaných Ministerstvem dopravy jsou promítnuty mezinárodní normy a doporučení ICAO a ECAC. Tyto dokumenty byly přizpůsobeny českým podmínkám, předpis L 17 je vlastně modifikací předpisu vydávaného Mezinárodní organizací pro civilní letectví ICAO Annex 17. K předpisu L 17 jsou vydávány 3 dodatky jako jeho nedílná součást - Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, Národní program bezpečnostního výcviku v civilním letectví a Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Odpovědnosti jsou rozděleny mezi orgány státní správy a provozovatele jednotlivých typů leteckých služeb.

Příliv cizích státních příslušníků je regulován imigračními zákony daných zemí. Tyto zákony často umožňují pouze výběrovou čili selektivní imigraci, kdy je povolení k pobytu poskytováno pouze osobám určitých charakteristik. Nejdůležitější zákon, který upravuje podmínky vstupu cizince na území České republiky, vycestování cizince z tohoto území a stanovuje podmínky pobytu je zákon č. 326/1999 Sb. (tzv. cizinecký zákon), který nabyl účinnosti 1. ledna 2000. Zákon současně vymezuje působnost Ministerstva vnitra, Ministerstva zahraničních věcí a Policie České republiky v této oblasti státní správy. Po vstupu do Evropské unie zákon č. 326/1999 Sb. prošel značnou změnou. V souvislosti s komunitárním právem v oblasti volného pohybu osobu došlo k vymezení nových dvou kategorií cizinců. Občané EU a občané mimo území EU tzv. občané třetích zemí. Pro tyto kategorie byly současně nově vymezeny různé pobytové režimy. Gestora migrační politiky České republiky představuje Ministerstvo vnitra, úzce spolupracuje s dalšími ministerstvy, státními a nevládními organizacemi i organizacemi mezinárodního charakteru.

V souvislosti s nedovoleným přistěhovalectvím přijala Evropská rada 29. dubna 2004 prohlášení, v němž zdůrazňuje urychlit posuzování opatření v této oblasti a považuje za nezbytně nutné, aby členské státy zavedly ustanovení ukládající povinnost leteckým dopravcům přepravující cestující na území členských států povinnost sdělovat údaje o cestujících.

3.8 Předávání osobních údajů cestujících letecké společnosti do a z třetích zemí

Na rozdíl od jiných způsobů dopravy mají cestující leteckých společností v závislosti na četných kontrolách totožnosti cestujících nízkou míru anonymity. Cestující již v průběhu objednání letenky poskytuje jméno a příjmení, existují záznamy o datu a místě rezervace, směřování, letecké společnosti disponují také údaji o zaplacení letenky. Při samotném odbavení cestujících, vstupu do tranzitního prostoru a následně do letadla jsou kompetentními pracovníky kontrolovány mimo přepravních dokladů i doklady cestovní obsahující údaje o národnosti, datu a místě narození. Bezpečnostní složky řady zemí si velmi uvědomují význam těchto dat a proto je jejich snahou prosadit do svých

národních právních úprav ustanovení, která by umožnila s těmito daty efektivně pracovat a využívat je např. v boji proti nelegální migraci a dalším nelegálním aktivitám.

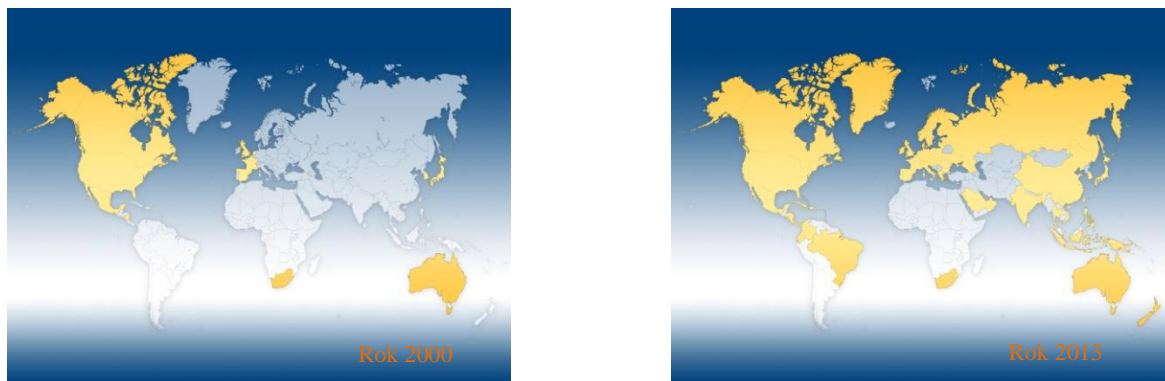
Údaje o cestujících, které primárně slouží k obchodním a provozním účelům, jsou leteckými společnostmi, potažmo cestovními kancelářemi shromažďovány a dočasně ukládány do databází GDS (Global Distribution System). Sestava dat uchovávána v databázích je označovaná jako jmenná evidence cestujícího PNR, z ang. Passenger Name Record, a skládá se z letové rezervace, speciálních požadavků, případně dalších doplňujících informací členů věrnostních programů. Letecké společnosti zpravidla nefigurují jako správci těchto databází.

Organizovaný zločin a terorismus zahrnují mezinárodní cestování. Informace shromážděné dopravci se proto stávají důležitým nástrojem pro donucovací orgány k prevenci, odhalování, potírání trestné činnosti a stíhání pachatelů. Za účelem hraniční kontroly, bezpečnosti státu a urychlení hraničních kontrol postupně vznikala povinnost pro letecké společnosti předávat osobní údaje cestujících imigračním a celním orgánům jednotlivých států, které tyto požadavky zahrnuly do své právní úpravy. Jelikož se počet států vyžadujících údaje o cestujících enormně zvyšoval, zavedly ICAO, Světová celní unie WCO (World Customs Organization) a IATA, s cílem harmonizace požadavků, globální standardy a postupy, které usnadnily výměnu dat mezi leteckým odvětvím a jednotlivými vládami. Rozsah požadavků byl limitován na údaje běžně dostupné ve strojově čitelných cestovních pasech a letové informace. Formát takto definované zprávy, která je kompletována při samotném odbavení je nazývána předběžná informace o cestujících API z ang. Advanced Passenger Information. Přesto, že bylo v zájmu všech stran vyvinout systém standardizovaných kritérií, ne všechny vlády tato kritéria akceptovaly. Z toho důvodu je možno se stále setkávat s velkým množstvím protichůdných požadavků jednotlivých zemí, které svými specifickými požadavky vedou ke zvýšeným finančním nákladům obou stran.

Letecké společnosti na základě článku 13 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, sjednané 7. prosince 1944 (Chicagská úmluva), publikované pod č. 147/1947 Sb., musí respektovat zákony a nařízení smluvního státu, které se týkají vstupu a výstupu cestujících na území tohoto státu. Proto se také zanášení požadavků do právních úprav přijímacích států stalo celosvětovým trendem. Na obrázku č. 2 je zaznamenán rozdíl

v počtu jednotlivých států vyžadujících osobní údaje cestujících a posádek leteckých společností v roce 2000 a následně v roce 2013.

Obrázek 2 – Státy požadující zaslání osobních údajů cestujících a posádek leteckých společností ve 2000 a 2013



Zdroj: IATA prezentace Passenger Data Exchange, 2013

API data mohou být leteckými společnostmi shromažďována buď v samostatné databázi, nebo jako součást PNR. Tato data nicméně nejsou letecké společnosti standardně k dispozici. Cestující informace poskytuje při rezervaci letenky, nebo až při samotném odbavení. Pro letecké společnosti tento proces představuje dodatečnou a nezanedbatelnou finanční a personální zátěž. Pokud však závazkům předávání informací nedostojí, hrozí jim ze strany přijímacích států vysoké finanční sankce. V současné době mluvíme o 42 zemích, jejichž API požadavky jsou povinny letecké společnosti plnit a dalších 28 zemích, které proces zavádění povinnosti finalizují. Hlubší formu předávání osobních údajů prostřednictvím PNR dat uplatňuje země 9 s následujícími 25, které hodlají tento trend následovat (IATA, 2013).

Jelikož API data neslouží leteckým společnostem k žádným účelům, snaží se předávání bránit prostřednictvím svých zájmových organizací a sdružení. Bohužel doposud jejich výzvy nebyly vyslyšeny, naopak, API data se stávají stále významnějším nástrojem pro přijímací státy.

Na rozdíl od API dat, které jsou zaslány za účelem hraničních kontrol, přenos PNR dat je určen k odhalování a boji proti závažné trestné činnosti, odhalování teroristických trestných činů a efektivní plnění celních opatření v podobě předcházení přílivu zboží

ohrožujícího bezpečnost společnosti. Požadavky na PNR data jsou ukotveny v právních předpisech jednotlivých států, zejména v celním a imigračním zákonu.

PNR je vytvářen a uchováván v době rezervování letu, to znamená až jeden rok před plánovanou cestou. Při rezervaci letenky je vygenerován protokol, PNR, do kterého se zaznamenávají veškeré provedené změny. Údaje o čase, místě rezervace, údaje o zprostředkovateli, cestovní kanceláři, speciálních požadavcích cestujících. Většina právních předpisů uvádí, že PNR by měly být poskytovány pouze pro účely, ke kterým byla data shromážděna a doba uchování by neměla být zbytečně prodlužována. Dle IATA by vlády měly dosáhnout dohody mezi sebou, s ohledem na práva občanů při zachování integrity hranic, a formality zjednodušit.

K předávání PNR dat cestujících bezpečnostním složkám přijímacích států, mají dopravci zpravidla dvě možnosti:

1. Systém „PUSH“ spočívající v tom, že letecká společnost shromáždí veškerá potřebná data o cestujících a o daném letu ve svých databázích a zpravidla ještě před odletem je zašle bezpečnostním složkám cílového státu. Je to tedy způsob, kdy letečtí dopravci data o cestujících předají sami.
2. Systém „PULL“ představuje způsob, kdy bezpečnostní orgány získají oprávnění pro vstup do rezervačních systémů, mají svá přístupová hesla a údaje o cestujících si odtud získají sami, kdykoli jen potřebují.

Systém PUSH, který poskytuje vyšší kontrolu nad odeslanými daty je v současné době více využívaným a s ohledem na ochranu osobních dat obsažených v systémech bude patrně vždy upřednostňován.

V případě letů směřovaných na území Spojených států amerických jsou údaje o cestujících podrobeny vícestupňovou kontrolou. Letecké společnosti jsou povinny prověřit, zda některý z cestujících nebo členů posádky není zařazen do seznamu nežádoucích osob. Takovéto seznamy označované jako NO FLY nebo SELECTEE list jsou leteckým společnostem poskytovány bezpečnostními složkami USA včetně všech aktualizací. Pokud letecká společnost identifikuje na seznamu svého cestujícího je povinna prostřednictvím zastupitelského úřadu kontaktovat bezpečnostní úřady USA. Následné postupy k přijetí či nepřijetí k přepravě jsou instruovány přímo těmito úřady.

V případě nedodržení podmínek jednotlivých států a neposkytnutí údajů o cestujících hrozí leteckým společnostem finanční sankce nebo i zákaz vstupu do vzdušného prostoru dané země. Poskytování API dat se stalo jedním z velmi účinných nástrojů proti nelegální migraci. Povinnost byla ovšem přenesena na letecké dopravce provozující pravidelné letecké spojení z vytipovaných rizikových států pod pohrůžkou finančních postihů v případě nezaslání nebo zaslání nekompletních seznamů.

Informace o cestujících jsou kompetentními orgány prověřovány a analyzovány podle specifických kritérií a takto selektovaní cestující jsou po příletu důkladněji prověřováni. API data významným způsobem napomáhají odhalovat případy nelegální migrace. Pro Českou republiku byly vyhodnoceny jako bezpečnostně rizikové státy Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko, Egypt, Gruzie, Makedonie, Moldavsko, Jižní Korea, Kazachstán, Kuvajt, Libanon, Rusko, Spojené arabské emiráty, Srbsko, Srí Lanka, Sýrie, Turecko, Ukrajina a Uzbekistán.

Údaje o cestujících jsou zpravidla zasílány prostřednictvím Mezinárodního sdružení pro leteckou komunikaci SITA, která provozuje rozsáhlé telekomunikační sítě, předává a odesílá elektronická data obchodního i provozního charakteru, data potřebná pro fungování odbavovacích a rezervačních systémů. Svou sítí má pokryta všechna místa na světě, která mají nějaký význam pro leteckou dopravu, a zajišťuje bezpečný přenos těchto dat.

V České republice jsou sankce realizovány dle §93 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb. Dělí se na sankce dle písmene c) uvalené na dopravce, který předá neúplné nebo nesprávné údaje podle §68 odst. 3 shora uvedeného zákona; či dle písmene h) na dopravce, jenž nepředal údaje podle §68 odst. 3 téhož zákona.

4 Praktická část

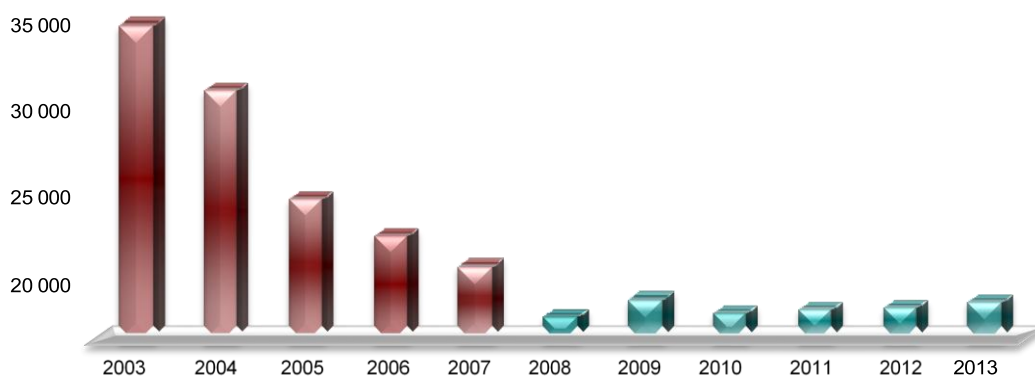
Vzhledem ke znalosti prostředí v odvětví letecké dopravy v České republice a orientování se v oblasti vízových a vstupních požadavků jednotlivých států, včetně dopadů pro letecké společnosti při dopravení cizinců s neadekvátními cestovními doklady, bude v následující části práce zpracována metodika k ohodnocování rizika souvisejícího s přepravou osob nespĺňujících vstupní či tranzitní podmínky. Dle platných předpisů jsou provozovatelé letadel povinni přijmout v místech nástupu taková opatření, která zajistí, že jsou všichni cestující řádně vybaveni pro kontrolní účely doklady předepsanými státy tranzitu a cíle cesty. V případě nesplnění této povinnosti jsou vůči dopravcům uplatňovány sankce. Použití zpracované metodiky bude demonstrováno na národním dopravci České republiky Českých aerolinií a.s.

Současně autorka představí základní opatření, která Česká republika přijala proti nelegální migraci, jak vysoké finanční sankce jsou uplatňovány vůči dopravcům a zda tyto sankce korespondují s vyšší sankcí uplatňovanými v jiných státech schengenského prostoru, do kterého patří i Česká republika.

4.1 Česká republika a nelegální migrace

Česká republika představuje v současné době cílovou zemi zejména pro dočasné či cirkulační pracovní migranty z post-komunistických zemí jako jsou Slovensko, Ukrajina, Polsko a zemí jižní a jihovýchodní Asie Vietnamu a Číny. V souvislosti s nelegální migrací, je Česká republika nejen stále využívána jako tranzitní prostor pro nelegální migraci do dalších zemí, ale výrazně se i zde prosazuje jako země cílová. Vývoj nelegální migrace na území České republiky je znázorněn v tabulce 5.

Graf 2 - Vývoj nelegální migrace na území České republiky (v tisících)



Zdroj: Ministerstvo vnitra České republiky, Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2013

Nelegální migrace představuje různá bezpečnostní rizika. Rizika spojená s nelegální migrací se snaží Česká republika eliminovat prostřednictvím integrovaného modelu zabezpečení hranic. Soubor komplementárních opatření je rozdělen do 4 pásem.

1. Činnost ve třetích zemích formou vysílání styčných důstojníků a poradců pro cestovní doklady.
2. Mezinárodní spolupráce související s ochranou hranic.
3. Přijatá opatření na vnějších hranicích tj. mezinárodních letištích.
4. Aktivity na území České republiky zaměřené proti nelegální migraci a přeshraniční kriminalitě.

První pásmo ochrany hranic představují styční důstojníci pro migraci a doklady, jež jsou vysíláni na zahraniční služební cesty na zastupitelské úřady, kde působí za účelem plnění úkolů v oblasti vyhodnocování žádostí o udělení víza a celkové vízové agendy se zaměřením na rizika nelegální migrace. Ve vybraných případech asistují i na mezinárodních letištích při odbavení přímých linek do České republiky. Další pásma ochrany hranic a opatření na vnějších hranicích spočívají v udržování úzké a stálé spolupráci mezi členskými státy Evropské unie. Dílčí kategorie představují aktivity vzniklé z iniciativ nejen na úrovni EU, ale také z iniciativ jednotlivých států. Cílem je

harmonizování postupů a vylepšování nástrojů v oblasti ochrany hranic. Moderní technologie v oblasti ochrany hranic zastupuje projekt automatizované pasové kontroly E - Gate. Toto zařízení umožňuje samoobslužné odbavení občanů Evropské unie, kteří jsou držiteli biometrického cestovního pasu, jsou starší osmnácti let a cestují mimo schengenský prostor. Totožnost cestujícího je ověřována využitím biometrických údajů z cestovního pasu. Odbavení se ve srovnání se standardním postupem zkrátí o 20-30 vteřin, což oceňují vedle cestujících i letecké společnosti. Vedle projektu E-Gate, který je již na většině mezinárodních letišť EU zavedený, se na úrovni EU vede diskuse o zavedení elektronické autorizace cest (Electronic System of Travel Authorisation, ESTA) ve vztahu k zemím bez vízové povinnosti. Její podstatou je zaslání informace o plánované cestě ze strany cestujícího a autorizace této cesty od příslušných orgánů podle vzoru Spojených států amerických, které elektronickou autorizaci cest vyvinuly a od roku 2009 i implementovaly. Česká republika tento systém vnímá jako silný bezpečnostní nástroj, který by kompenzoval vízovou liberalizaci či vízovou facilitaci vůči třetím zemím (Národní plán řízení ochrany státních hranic České republiky, 2008).

Čtvrté pásmo ochrany hranic představuje vytvoření účinných mechanismů pro odhalování cizinců porušujících podmínky pro pobyt v schengenském prostoru, a v případě jejich nevycestování spočívá v zajištění vyhoštění. Nadále vytvoření mechanismů pro posílení opatření v oblasti kontrol legálnosti pobytu, činností zaměřených proti nelegálnímu zaměstnávání cizinců, potírání trestné činnosti v souvislosti s nelegální migrací a proti zneužívání nelegálních aktivit k nelegálnímu pobytu.

Česká republika disponuje dvěma hlavními datovými zdroji o neoprávněné, nelegální migraci. Data Služby cizinecké policie zahrnují počty cizinců zadržovaných pro nelegální přechod státní hranice a počty cizinců s nelegálním pobytem ve vnitrozemí. Data z kontrolní činnosti úřadů práce pak zahrnují údaje o nelegálně zaměstnaných cizincích. Veškeré závěry na základě výše uvedených zdrojů nejsou však stále dostatečné, neboť provádění samotných kontrol je prozatím nejednotné.

Nelegální migrace spolu s nelegálními ekonomickými aktivitami migrantů se staly důležitým rysem soudobé české společnosti. Nelegální migranti přicházejí do České republiky z méně vyspělých zemí a obsazují zejména namáhavá a ne tolik zajímavě placená pracovní místa, která jsou většinou Čechů vnímaná jako neaktraktivní. Hlavním

důvodem přítomnosti nelegálně pracujících migrantů je existující poptávka na pracovním trhu. Nelegální migranti představují levnou a flexibilní pracovní sílu, jež je žádaná.

V souvislosti se vstupem ČR do Schengenského prostoru a posílením mezinárodní spolupráce provozuje Ředitelství služby cizinecké policie od roku 2012 informační systém hraniční kontroly KODOX (kontrola dokladů a osob), který představuje hlavní lustrační nástroj při hraniční kontrole. Tento systém je od listopadu roku 2011 využíván na všech mezinárodních letištích států Schengenu jako sdílený lustrační systém, který ve velké míře přispívá ke koordinaci mezinárodní spolupráce a významně usnadňuje generaci statistických údajů. KODOX umožňuje lustraci v několika systémech včetně elektronické kontroly cestovního dokladu s biometrickými údaji, v budoucnu bude schopen porovnávat otisky prstů uloženými v cestovním dokladu nebo otisky prstů vůči systému VIS (vízový informační systém), který spojuje konzuláty v zemích EU a vnější hraniční přechody a zpracovává údaje a rozhodnutí týkající se krátkodobých víz. Dle statistik získaných právě tímto systémem bylo v roce 2013 na hraničních přechodech na vnější schengenské hranici České republiky (tj. na mezinárodních letištích) odbaveno v obou směrech 4,9 milionů osob viz tabulka 4. 55% z těchto osob tvořili občané Evropské unie, 33% občané třetích zemí, kteří potřebovali ke vstupu vízum a necelých 12% představovali občané třetích zemí v rámci bezvízového styku. Do 1% se řadily osoby bez státní příslušnosti. 86% celkového provozu zajistilo největší letiště v České republice, letiště Praha – Ruzyně. Dle daného statistického přehledu je zřejmé, že nejméně u 45% všech osob bylo zcela na leteckých společnostech, aby vynaložily zvýšenou pozornost při kontrole cestovních dokladů, neboť právě za osoby, které nejsou občany Evropské unie, mohou být uvaleny finanční sankce při nedodržení vstupních podmínek dle platných právních předpisů České republiky (Ministerstvo vnitra, 2013).

Tabulka 4 – Přehled osob odbavených na vnější hranici České republiky

Rok	2012	%	2013	%
Celkem odbaveno osob na vnější schengenské hranici ČR (přílet + odlet)	4 421 698	100	4 967 331	100
Občané EU	2 447 876	55,4	2 744 135	55,2
Občané třetích zemí - vízoví	1 388 584	31,4	1 638 528	33,0
Občané třetích zemí - bezvízoví	547 544	12,4	582 746	11,7
Ostatní	37 694	0,9	1 922	0,1

Zdroj: Ministerstvo vnitra České republiky, Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2013

Podmínky pro vstup cizinců se podstatně změnilo od 27.12.2007, kdy se Česká republika stala členským státem Schengenu. Od tohoto data nemá Česká republika žádnou pozemní vnější schengenskou hranici, jediným místem kde jsou prováděny hraniční kontroly, jsou mezinárodní letiště. Výsledky v oblasti nelegální migrace přes schengenskou hranici jsou zřejmé z tabulky 5.

Tabulka 5 - Nelegální migrace v ČR znázorněná v počtu osob

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nelegální migrace	34 314	34 556	27 391	15 489	11 488	8 096	3 829	4 457	2 988	3 360	3 595	4 153
Nelegální migrace přes vnější hranice	14 741	13 206	10 695	5 689	4 371	3 384	168	190	140	80	119	179
Nelegální pobyt	19 573	21 350	16 696	9 800	7 117	4 712	3 661	4 267	2 848	3 280	3 476	3 974

Zdroj: Ministerstvo vnitra České republiky, Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2013

Pokud budeme vycházet z hodnot od roku 2008¹⁰, který se z hlediska srovnání stal pro další období směrodatným, můžeme docházet k závěru, že se nelegální migrace přes vnější hranici po vstupu České republiky do schengenského prostoru výrazně snížila a stabilizovala. Ke snížení počtu zjištěných osob při nelegální migraci však došlo zejména z důvodu upuštění kontrol na pozemních hraničních přechodech. Vykazování statistických dat a výstupů v oblasti nelegální migrace od roku 2008 prošlo proto značnými úpravami a tento rok lze považovat na nový mezník. Dalším výrazným mezníkem, který také nelze

¹⁰ 17.12.2007 vstup ČR do Schengenu

opomenout byl rok 2005, tedy období po vstupu České republiky do Evropské unie, kdy se v počtu nelegální migrace značně projevovalo uplatňování dublinských dohod. Dublinské dohody zamezují cizincům žádat o azyl v další zemi Evropské unie, pokud s nimi bylo azylové řízení již zahájeno v jiném členském státě. Uplatňování dublinských dohod zásadně ovlivnilo statistické výstupy z nelegální migrace na území České republiky.

Dle Zprávy v oblasti migrace z roku 2013, byl v roce 2013 odepřen vstup na vnější schengenské hranici České republiky 311 osobám. Nejčastější důvod k omítnutí vstupu na území České republiky představovala absence víza či neplatné vízum a neprokázání se potřebnými náležitostmi ke splnění účelu a vstupních podmínek. 37% tvořili občané Arménie, z příletové destinace Jerevan. Důvodem odepření vstupu těmto cestujícím bylo nesplnění podmínek deklarujících pobyt, nedostatek potřebných finančních prostředků na předpokládanou formu a dobu pobytu, fiktivní podklady. Naprostá většina těchto osob procházela hraniční kontrolou na letišti Praha – Ruzyně. Z těchto 311 osob bylo odhaleno v souvislosti s nelegální migrací přes vnější schengenskou hranici 179 osob, které se prokázaly neregulérním cestovním dokladem (viz. tabulka 5). Výrazné snížení počtu nelegální migrace v roce 2011 je dle této zprávy přičítáno ukončení provozování leteckého spojení do některých z pohledu nelegální migrace vysoce rizikových destinací národním dopravcem Českými aeroliniemi bez náhrady jiným dopravcem. Mezi tyto destinace patřily zejména Káhira, Damašek a Bejrút.

4.2 Dopady nelegální migrace na letecké společnosti

Společnosti podnikající v letecké dopravě, stejně jako v jakémkoli jiném odvětví, jsou zřizovány především za účelem vytváření zisku.

K zamezení nelegální migrace a zvyšování bezpečnosti jsou státy a dopravci vyzýváni, aby vyvíjeli co největší míru spolupráce, která by zvyšovala bezpečnost, flexibilitu a integritu hranic. ICAO Annex 9, doporučuje příslušným orgánům veřejné správy smluvních států, aby přijala opatření jako např. memoranda o porozumění se subjekty poskytující mezinárodní dopravu. Státy by měly stanovit obecné zásady pro vzájemnou podporu a spolupráci v boji proti zneužívání cestovních dokladů. Bohužel pro letecké dopravce ne vždy jsou tato doporučení vyslyšena.

Jak již bylo zmíněno, dle platných předpisů jsou provozovatelé letadel povinni přijmout v místech nástupu taková opatření, která zajistí, že jsou všichni cestující řádně vybaveni pro kontrolní účely doklady předepsanými státy tranzitu a cíle cesty. Pokud nastane skutečnost, že dopravce přepraví cestujícího, který nesplňuje podmínky vstupu do daného státu, stane se takovýto cestující nežádoucím. Pro dopravce, který je zodpovědný za přepravu takového cizince, je dle vnitrostátních právních předpisů stanovena maximální doba, během níž je dopravce povinen cizince dopravit zpět do místa přijetí k přepravě nebo tam, kam splňuje vstupní podmínky daného státu včetně dalších povinností týkajících se péče o nežádoucího cestujícího. Doba k oznámení provozujícímu dopravci písemnou formou je stanovena ve většině případů do 24 hodin po přeletu.

V České republice se nežádoucí osobou rozumí cizinec, jemuž nelze umožnit vstup na území z důvodu, že by mohl ohrozit bezpečnost státu, veřejný pořádek, ochranu veřejného zdraví a ochranu práv a svobod druhých nebo obdobný zájem chráněný na základě závazku vyplývajícího z mezinárodní smlouvy (Předpis L9, 2011). Standardně jsou nežádoucí cestující (INAD) rozdělováni dle doporučení Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) do 3 kategorií. Z důvodu neexistence ekvivalentního českého překladu autorka ve své práci použila výrazy v anglickém jazyce.

1. Improperly documented passengers – cestující jež byli shledáni nežádoucími na základě nedostatku v jejich cestovních dokladech. Požadavkům přijímacího státu nebylo vyhověno z důvodu např. neplatnosti pasu nebo víza.
2. Fraudulently documented or undocumented passengers – tito cestující spadají do několika dílčích kategorií, ale téměř ve všech případech se snaží obejít či jinak vyhnout odhalení při kontrolách cestovních dokladů prováděných leteckým dopravcem, ale také při kontrolách hraničních. Tito cestující užili nezákonných prostředků - padělaných, nepravých, pozměněných cestovních dokladů či víz k nelegálnímu přechodu hranic. Do sub-kategorií „Fraudulently documented or undocumented passengers“ patří cestující, kteří orgánům pohraniční policie:
 - Nepředloží žádný doklad po přeletu – s výjimkou v ojedinělých případech, kdy cestující doklad ztratili, nebo byli okradeni, se z velké části jedná o cestující, kteří záměrně svůj cestovní doklad zlikvidují za účelem požádání o mezinárodní ochranu a tím zlegalizování svého pobytu.

- Předloží padělaný cestovní doklad - doklad ve kterém jsou známky nedovoleného zásahu.
 - Předloží originální doklad, který patří jiné osobě – tito cestující se identifikují dokladem, který byl vystaven pro někoho jiného, a vydávají se za něj.
3. Other admission refusals – přijímací státy mohou odmítnout vstup osobám, které se dopravci jeví jako dokladově plně vyhovující, nicméně důvodem odmítnutí vstupu mohou být zejména nedostatečné finanční prostředky, důvod cesty nekoresponduje s údaji poskytnutými při žádosti o vystavené vízum apod. Orgán hraniční kontroly je ten, kdo povoluje vstup na území bez ohledu na to, zda je cizinec vybaven požadovaným vízem.

Finanční postihy pro letecké dopravce za dopravení osob s neadekvátními cestovními doklady jsou v České republice realizovány na základě zákona o pobytu cizinců (§ 157 odst.1 z. č. 326/1999 Sb.), který byl v roce 2013 pětkrát novelizován a zákona o civilním letectví (§ 93 odst.1 z. č. 49/1997 Sb.). Správní delikty leteckého dopravce dle zákona o pobytu cizinců souvisí s dopravením cizince na území bez cestovního dokladu nebo víza, pokud je vyžadováno. Finanční sankce se pohybují v rozmezí 100 000 – 500 000 Kč¹¹ za cestujícího. Dle statistik Ředitelství služeb cizinecké policie bylo v roce 2012 vydáno celkem 147 pravomocných rozhodnutí o správním deliktu dle zákona o pobytu cizinců. Za těchto 147 rozhodnutí byly uloženy pokuty v úhrnné výši cca 21 milionů korun českých. Dopravcem, který v roce 2012 přepravil na území České republiky nejvíce cestujících nespĺňujících vstupní či tranzitní podmínky byla společnost České aerolinie a.s., která se se 47 delikty podílela téměř 32 % na celkovém počtu pravomocných rozhodnutí. Dalšími společnostmi, které dopravily značný počet INAD cestujících byly British Airways, Turkish Airlines, Easy Jet, a Aeroflot. Ve srovnání s rokem 2011, kdy bylo Českým aeroliniím uloženo 133 pravomocných rozhodnutí, z celkového počtu 201, se jedná o značný pokles správních deliktů na území České republiky této společnosti. Sankcionovat letecké dopravce lze také za nesplnění povinnosti dopravců sdělovat údaje o cestujících (viz kapitola 4.3). V roce 2012 bylo Ředitelstvím služby cizinecké policie

¹¹ § 157 odst. 1, písm. a) zák. 326/2006/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky ve znění pozdějších předpisů

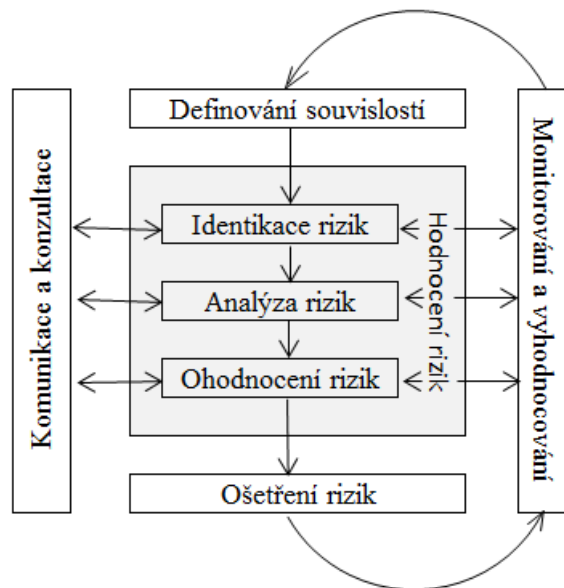
evidováno 25 pravomocných rozhodnutí o správním deliktu v úhrnné výši cca 345 tisíc korun českých. Většina případů se týkala nesplnění povinnosti za cestující odlétající z Ruské federace (Ministerstvo vnitra, 2012).

4.3 Řízení rizik

Cílem každé letecké společnosti je eliminovat riziko nelegální migrace v souvislosti s náklady vynaloženými na uhrazení pokut udělených za dopravení nežádoucích cestujících imigračními úřady, zamezit nárůstu vícenákladů spojených s těmito cestujícími, předcházet případným zpožděním letů, narušení odbavení cestujících či bezpečnosti letu. Naplnění těchto cílů lze dosáhnout prostřednictvím řízení rizik. Řízení rizik jakožto součást risk managementu představuje identifikaci, vyhodnocení a stanovení priorit rizika s cílem snížit až vyloučit jeho nastoupení. Risk management, pokud je správně prováděný se stává silným ofensivním nástrojem každé organizace. Těžiště risk managementu by nemělo spočívat v modelování různých katastrofických scénářů nebo přípravách budoucích reakcí v případě nepříznivé okolnosti, ale cílem je analyzovat jejich možné příčiny a pracovat na jejich odstranění respektive oslabení účinku. Ideálním přístupem je vlastní posouzení rizik a sdílení následných výstupů ve všech systémech založených na shodnosti rizika. Odpovědnost za řízení rizik by měla být v organizacích rozložena v rámci celého managementu. Kompetentní osobu za vyhodnocování rizik a zavádění opatření pro eliminaci rizika v oblasti protiprávních činů v letecké společnosti představuje bezpečnostní manažer s přímou podřízeností výkonnému řediteli organizace. Řízení bezpečnosti, jež představuje soustavnou a opakující sadu činností, které jsou navzájem provázány, zajišťuje bezpečný provoz a zamezuje bezpečnostním rizikům a hrozbám s dopadem na hmotná a nehmotná aktiva organizace.

Proces řízení rizik představuje vybudování vhodné infrastruktury a systematického přístupu ke zjištění souvislostí, identifikaci, analýze, vyhodnocení, zvládnání, sledování a hlášení rizik takovým způsobem, který dovolí minimalizovat ztráty a maximalizovat zisky. Hlavní prvky procesu řízení rizik tvoří komunikace a konzultace, vytvoření kontextu, identifikace rizika a analýza rizika viz obrázek 4.

Obrázek 3 – Proces řízení rizik



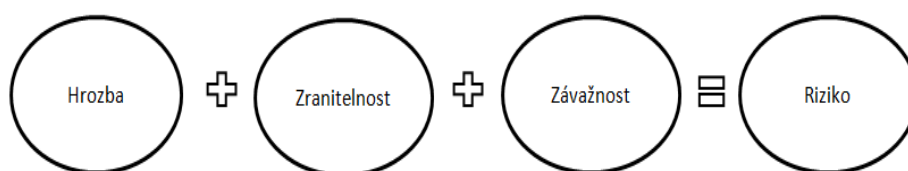
Zdroj: zpracováno podle IATA IATA Security Manual, 2007

Právě komunikace a konzultace s interními a externími zúčastněnými subjekty v každé fázi procesu řízení rizik představují nejdůležitější prvky procesu řízení rizik. Dialog je upřednostňován před jednosměrným tokem informací. K definování souvislostí stanovující kritéria, podle kterých je riziko vyhodnocováno, je nutné zahrnout vnější i vnitřní prostředí. Toto rozhraní nesmí být podceňováno. Krok identifikace rizika stanovuje, kterými riziky se bude proces zabývat. Identifikace by měla být postavena na správně navrženém postupu, poněvadž neidentifikovatelné riziko může být v následné analýze vynecháno. Analýza rizika poskytuje podklady pro rozhodnutí o nutnosti zabývat se danými riziky a navrhuje efektivní strategie zvládání rizik. Rozhodnutí následuje po vyhodnocení analýzy rizik. Vyhodnocení srovnává závažnost rizik s měřítky rizik zavedenými při stanovení kontextu. Výběr nejvhodnější varianty pro zvládání rizik spočívá ve vyvážení nákladů na zvládání rizik proti ziskům, které tato varianta přináší. Rizika lze také podstoupit záměrně a to zejména pokud se je nepodaří identifikovat, vhodně sdílet nebo jinak zvládat. K tomu, aby plán řízení rizik zůstal stále aktuální, je nutné ho průběžně upravovat. Podmínky ovlivňující následky a jejich pravděpodobnosti se mohou měnit, stejně tak jako okolnosti ovlivňující náklady nebo vhodnost různých přístupů ke zvládání rizika. Sledování, posuzování a vyhodnocování stávajících kontrol přináší

poučení z probíhajícího procesu řízení prostřednictvím hodnocení událostí, plánů zvládnutí rizik i jejich výsledků.

Správné posouzení míry rizika umožní letecké společnosti posílit opatření z oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Jakékoliv nedostatky zjištěné během analýzy rizik by měly být odstraněny. Riziko a hrozba jsou dva odlišné, ale související pojmy. Oba mohou vést ke ztrátám majetku a výnosů, jestliže nejsou přijata příslušná protipatření. Hrozba představuje přírodní nebo člověkem podmíněný proces představující potenciál, tj. schopnost zdroje hrozby být aktivován a způsobit škodu. Tento potenciál může být spuštěn záměrně nebo náhodně a využit pro atakování (Božek, Urban; 2008). Identifikace hrozeb může mít pro-aktivní nebo re-aktivní přístup. Pro-aktivní přístup znamená, že hrozba je vyhledávána dříve než se může projevit způsobením škody, re-aktivní přístup představuje hledání příčiny analýzou specifické události. Událost v tomto případě představuje jakákoliv neplánovaná skutečnost s negativním vlivem. Adekvátní inteligence (lidský zdroj) je schopna pomoci identifikovat nebezpečný záměr. Riziko vyplývá z výsledku hrozby v kombinaci s úrovní zranitelnosti. Do rovnice je nutné zakomponovat také schopnost potenciálních pachatelů k provedení specifického útoku. Stupeň pravděpodobnosti ztráty může být alespoň tímto snížena.

Obrázek 4 – Skladba rizika



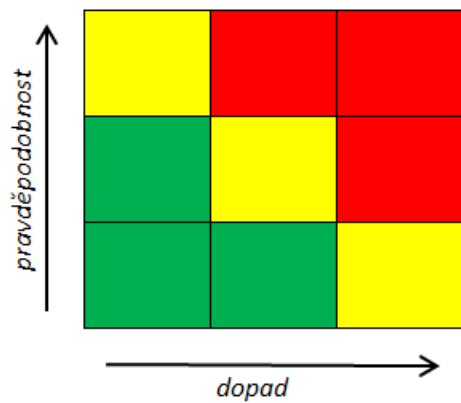
Zdroj: zpracováno podle IATA Security Manual, 2007

4.4 Analýza rizik

Cílem analýzy rizik je posouzení pravděpodobností a dopadů rizik. Analýza poskytuje informace s jakou prioritou přistupovat k jednotlivým rizikům. Na obrázku 5 je znázorněna matice, představující způsob posouzení závažnosti rizika pomocí dopadu a pravděpodobnosti. Výběr stupnic u jednotlivých veličin, které jsou použity pro analýzu rizik, představují možnosti, které zpracovatelé v daném momentu mají. Podkladová data

mohou být údaje vycházející z odhadů či předpokladů expertů, nebo mohou vycházet z dlouhodobých záznamů. Výstup matice je určení stupně významnosti rizik (Smejkal, Rais; 2013). Nejzávažnější rizika jsou na obrázku znázorněna červenou barvou, nejméně závažná barvou zelenou. Matice může být přizpůsobena a rozšířena v závislosti na rozhodovacích kritériích (přidáním dalších sloupců a řádků).

Obrázek 5 – Matice významnosti rizik



Zdroj: <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-eng.aspx?id=20010§ion=text>

4.5 Vlastní návrh řešení

Jelikož se téma diplomové práce vztahuje k dopadům nelegální migrace na letecké společnosti, bude v následující části práce představen způsob využití metodiky řízení rizik vztahující se k této oblasti. Vyhodnocování rizik umožňuje leteckým dopravcům nejen efektivně řídit rizika, ale také srovnávat a měřit svou míru zabezpečení např. s programy jiných leteckých dopravců a doporučenými standardy. Metodika řízení rizik z bodů 4.3 a 4.4 bude rozpracována a následně demonstrována na národní letecké společnosti České aerolinie a.s.

Praktická část diplomové práce bude zaměřena na zvládnutí hrozby v souvislosti s nelegální migrací a jejími dopady na letecké společnosti. Identifikace hrozby je prvním krokem v procesu zjišťování míry rizika. Hrozbu z pohledu letecké společnosti představuje přijetí k přepravě cestujícího, který se snaží užít nezákonných prostředků k nelegálnímu přechodu hranic, cestujícího který nesplňuje podmínky vstupu nebo tranzitu, cestujícího kterému bude odmítnut vstup na území. Takovýto cestující představuje bezpečnostní riziko a zvýšené finanční náklady. Lze očekávat narušení plynulosti provozu, ohrožení letu, spolucestujících i posádky letadla. V souvislosti s přepravou nežádoucího cestujícího vznikají vícenásobné náklady ve formě finanční pokuty udělené státními orgány. Další přidružené náklady představuje dopravení takového cestujícího zpět do výchozího bodu či místa původu, náklady na pobyt v tranzitním prostoru či detenční místnosti, náklady na zajištění eskorty v případě potřeby apod.

4.5.1 Případová studie České aerolinie a.s.

Letecká společnost České aerolinie a.s. (ČSA), která je vlajkovým dopravcem České republiky, patří mezi nejstarší stále operující letecké společnosti na světě. České aerolinie se specializují na přepravu cestujících na pravidelných linkách. Od svého založení, 6. října 1923, tato společnost přepravila více než 120 milionů cestujících (Český aeroholding, 2014). ČSA jsou zakládajícím členem Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA. Spojení, které tento dopravce aktuálně z Prahy ale také přes Prahu zajišťuje, směřují do významných destinací na evropském kontinentu, Zakavkazska i Asie.

České aerolinie jsou od roku 2005 držitelem certifikátu podle požadavků IOSA¹², který dokládá, že bezpečnost a kvalita provozu je plně v souladu se standardy IATA. V červnu 2012 schválila vláda České republiky začlenění ČSA do skupiny Český aeroholding¹³. Téhož roku byla i podepsána smlouva o vkladu akcií ČSA do této skupiny, která tak nahradila Ministerstvo financí ČR a stala se většinovým akcionářem. Dalším odsouhlasením vlády byl prodej 44% majetkové účasti Českých aerolinií korejské letecké společnosti Korean Air s cílem získání strategického partnera pro budoucí rozvoj.

Páteř dopravní sítě Českých aerolinií tvoří lety mezi západní Evropou a destinacemi v zemích Společenství nezávislých států¹⁴ v čele s Ruskou federací. Společnost se současně zaměřuje i na lokální cestující, tzv. point-to-point, kteří při svých cestách začínajících či končících v Praze, nepřestupují. K 31.12.2013 České aerolinie zaměstnávaly 923 zaměstnanců a jejich letadlovou flotilu tvořilo 24 letounů, které v roce 2013 přepravily 2 844 585 cestujících (Český aeroholding, 2014).

V následujících kapitolách bude na společnosti České aerolinie prezentováno využití metodiky řízení rizika nelegální migrace. V prvním kroku v kapitole 4.5.3 bude představen způsob stanovení pravděpodobnosti výskytu sledované události, poté následuje v kapitole 4.5.4 stanovení míry dopadu a v kapitole 4.5.5 pomocí matice řízení rizik určení míry rizika sledovaného jevu. V kapitole 4.5.7 na základě vypočtené míry rizika bude navrženo doporučení.

4.5.2 Stanovení míry rizika u nové destinace

Přístup, který byl autorkou vybrán, patří do skupiny kvantitativních metod, a vychází ze závažnosti dopadu incidentu a z pravděpodobnosti tohoto výskytu. Je důležité neopomínat, že tento vztah závisí na mnoha dílčích faktorech, které mohou ovlivňovat jak samotné riziko, tak i jednotlivé parametry systému.

Stanovení míry rizika se tedy skládá ze dvou samostatných částí, stanovením míry pravděpodobnosti, se kterou může událost nastat a stanovením závažnosti dopadu.

¹² IOSA – IATA Operational Safety Audit

¹³ Český aeroholding je skupina firem, která sdružuje společnosti působící v oblasti letecké přepravy a souvisejících pozemních službách a jehož jediným akcionářem je Ministerstvo financí ČR.

¹⁴ Organizace sdružující 12 z 15 bývalých svazových republik Sovětského svazu

V procesu zjišťování míry rizika jednotlivých událostí (hrozeb) představuje identifikace hrozby první krok. Krokem dalším je určení pravděpodobnosti výskytu dané hrozby a jejího dopadu s následným hodnocením, při kterém je utvářen úsudek o přijatelnosti rizika.

Pro stanovení míry rizika je použita různá metoda u destinací nově zaváděných a u destinací již zavedených.

4.5.3 Míra pravděpodobnosti

Pro stanovení objektivní pravděpodobnosti je důležité zvolit takové faktory, které mají největší vliv na to, že daný jev, událost či skutečnost nastane. Klíčový faktor je zde představován destinací, kam letecká společnost plánuje operování svých letů.

Díličními parametry destinace z pohledu civilního letectví jsou:

- geopolitická situace
- způsob a úroveň zajištění odbavení cestujících z hlediska kontroly cestovních dokladů v dané destinaci

Součtem těchto dvou dílčích parametrů získáme ohodnocení destinace a tím i úroveň míry pravděpodobnosti. Součtová hodnota dílčích parametrů bude promítnuta v tabulce 7.

Geopolitická situace

Podkladová data o geopolitické situaci je možné získat zejména ze zdrojů vládní zpravodajské a bezpečnostní agentury, policejních a vojenských orgánů, velvyslanectví a konzulátů, nevládních organizací včetně IATA (výsledky auditů), ostatních leteckých společností, médií apod. Na procesu získávání požadovaných informací o geopolitické situaci zájmové destinace by se měly letecké společnosti sami aktivně podílet. Shromažďování informací by nemělo být selektivní, ale každá informace, z jakéhokoliv zdroje by měla být přijata.

Otevření nových destinací by mělo být plánováno pečlivě právě s ohledem na geopolitickou situaci, neboť v důsledku měnící se geopolitické situace dochází i ke změnám představující bezpečnostní důležitost.

Stupně hodnocení geopolitické situace:

- *** situace v dané zemi je bezpečná a stabilní
- ** území s potenciálním bezpečnostním ohrožením
- * na území se nachází místa velkého napětí, ozbrojených konfliktů

Úroveň zajištění odbavení cestujících

Úroveň zajištění odbavení cestujících v dané destinaci lze ohodnotit dle několika kritérií, které následně představují stupeň zabezpečení. Odbavení cestujících letecké společnosti je standardně zajišťováno prostřednictvím handlingových společností, které poskytují pozemní služby, neboli zajišťují odbavení cestujících a letadel. Jedná se o soubor dílčích služeb v procesu odbavování letadel, které se neúčtují jednotlivě ale jako celek. Handlingová společnost pracuje i jako přímý zástupce letecké společnosti, pokud letecká společnost nemá v místě odbavení přítomného svého zástupce. Nicméně na samotném procesu odbavení cestujících se může podílet několik subjektů. Riziko lze přenést přesunutím odpovědnosti na jiné subjekty nebo sdílením rizika na základě smlouvy.

Stupně hodnocení úrovně zajištění odbavení cestujících:

- *** nejsilnější zabezpečení prostřednictvím handlingové společnosti, která ponese veškeré finanční náklady v případě pokuty, nebo prostřednictvím externí specializované agentury poskytující garanci uhrazení nákladů v případě pokuty
- ** střední zabezpečení prostřednictvím handlingové společností (bez finanční spoluúčasti) společně s vlastními zaměstnanci nebo prostřednictvím vlastních zaměstnanců
- * nejnižší zajištění prostřednictvím handlingové společností (bez přenesených nákladů)

Popsaný postup ohodnocení nových destinací, který je směrodatný pro určení míry pravděpodobnosti, je demonstrován v tabulce 6. Vzhledem k tomu, že ČSA v současné době (letní letový řád 2014, zimní letový řád 2014/2015) nezavádí žádnou novou non-

schengenskou destinaci, jsou v tabulce použity pouze obecné údaje bez konkrétního příkladu. Výstupem je součet (numerický údaj), který se pohybuje v rozmezí hodnot 2-6.

Tabulka 6 – Evaluace nových destinací

Destinace	Geopolitická situace	Úroveň zajištění odbavení	Součet
Destinace 1	***	**	5
Destinace 2	***	*	4
...

Zdroj: vlastní zpracování

Součet z tabulky 6 vstupuje do tabulky 7, která již udává požadovanou míru pravděpodobnosti.

Tabulka 7 – Míra pravděpodobnosti

Evaluace destinace	Úroveň	Pravděpodobnost	Popis
2	4	Téměř jistá	Očekává se, že daná událost nastane ve většině případů, předpokládá se, že se bude i opakovat.
3-4	3	Pravděpodobné	Je pravděpodobné, že událost nastane.
5	2	Možná	Událost může nastat v jistých případech.
6	1	Nepřavděpodobná	Událost by mohla nastat pouze v ojedinělých případech.

Zdroj: vlastní zpracování

4.5.4 Míra dopadu

Dopad je ohodnocen mírou následků pro danou leteckou společnost ve stupnici 1-3 viz tabulka 8.

Tabulka 8 – Míra dopadu

Úroveň	Vážnost dopadu	Popis
3	Významný	Ohrožující bezpečnost letového provozu i obchodní zájmy v dané destinaci, eliminující zisk.
2	Střední	Zvýšené náklady na provoz v dané destinaci.
1	Nepatrný	Minimální dopad na náklady.

Zdroj: vlastní zpracování

Numerické údaje v tabulce 8 nevyjadřují hodnotu nebo kvantitu veličiny, ale příslušnost k dané oblasti. Reálná míra dopadu je představována výší pokuty udělenou kompetentními orgány jednotlivých států, která je ukotvena v legislativě daných států. Je důležité se zaměřit zejména na destinace v těch státech, které jsou z hlediska represivních nástrojů vůči dopravcům nejpřísnějšími.

Pro dopravce operujícího své lety z České republiky představuje nejnižší dopad dopravení cestujících na přímých linkách do destinací v jiných státech schengenského prostoru, nebo z jiných schengenských států do České republiky, neboť dle Schengenského hraničního kodexu¹⁵ kontroly prováděné dopravci „*by neměly ověřovat, má-li státní příslušník třetí země vízum či povolení k pobytu, neboť se jedná o pouhé kontroly totožnosti pro komerční účely či účely dopravní bezpečnosti. Dopravci sami nemohou od státních příslušníků třetích zemí ani požadovat, aby prokazovali oprávněnost svého pobytu předložením víza či povolení k pobytu*“. Nicméně při odbavení cestujících, kteří při své cestě přestupují, vzniká povinnost vůči navazujícímu dopravci, který očekává, že cestující z předchozí linky má své doklady plně v souladu s požadavky přijímajících i tranzitních států.

U letů mimo schengenský prostor je důležité neopomenout oboustranný dopad, tzn. jak při letech z Prahy, tak při letech do této destinace. Poněvadž České aerolinie a.s. bázují svá letadla na pražském letišti a Praha je současně dopravním uzlem, všechny pravidelné linky ČSA jsou vypravovány z České republiky a do České republiky také směřovány, Praha představuje nejfrekventovanější bod.

S odvoláním na letový řád Českých aerolinií a.s. jaro/léto 2014 jsou v tabulce 9 uvedeny částky, které mohou být v daných destinacích formou sankcí vůči dopravcům uplatňovány.

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 526/2006 ze dne 15. března 2006

Tabulka 9 – Přehled finančních sankcí uplatňovaných státními orgány za dopravení cestujících s neadekvátními cestovními doklady

Destinace	Zkratka	Výše pokut daného státu	Převod do Kč
Praha	PRG	100 000 - 500 000 Kč	100 000 - 500 000 Kč
Almaty	ALA	0	0
Jerevan	EVN	1 000 – 2 000 USD	22 263 – 44 526 Kč
Nižnij Novgorod	GOJ	100 000 RUB	51 340 Kč
Soul	ICN	0	0
Kyjev	KBP	500 – 1 000 EUR	13 853 – 27 790 Kč
Samara	KUF	100 000 RUB	51 340 Kč
Petrohrad	LED	100 000 RUB	51 340 Kč
Minsk	MSQ	0	0
Oděsa	ODS	500 – 1 000 EUR	13 853 – 27 790 Kč
Bukurešť	OTP	5 000 – 15 000 RON	31 140 – 93 420 Kč
Perm	PEE	100 000 RUB	51 340 Kč
Rostov na Donu	ROV	100 000 RUB	51 340 Kč
Moskva	SVO	100 000 RUB	51 340 Kč
Jekatěrinburg	SVX	100 000 RUB	51 340 Kč
Taškent	TAS	0	0
Tbilisi	TBS	0	0
Tel Aviv	TLV	0	0
Ufa	UFA	100 000 RUB	51 340 Kč

Poznámka: Převod měn byl uskutečněn podle kurzovního lístku ČNB (střední varianta) platného k 4. 11.2014.

Zdroj: vlastní zpracování

Stanovení míry dopadu

Pro účely stanovení míry dopadu byly v diplomové práci zvoleny finanční sankce uplatňované na území České republiky, tzn. za dopravení cestujících s neadekvátními cestovními doklady z destinací mimo schengenský prostor, viz tabulka 9 (kromě Prahy). Důvodem zvolení je nejvyšší sankční rozpětí (100 000 - 500 000Kč)¹⁶ a nejfrekventovanější destinace (všechny pravidelné lety ČSA jsou směřovány do České republiky). U destinací, kde finanční sankce nejsou uplatňovány, je dopad z hlediska finančních nákladů zanedbatelný.

¹⁶ § 157 odst. 1, písm. a) zák. 326/2006/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky ve znění pozdějších předpisů

Tabulka 10 – Míra dopadu

Nepatrný	0 - 80 000 Kč
Střední	80 001 – 200 000 Kč
Významný	≥ 200 001 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

4.5.5 Matice míry rizika

Výsledkem kombinace tabulek 7 a 8 je číslo udávající úroveň rizika dle matice v tabulce 11.

Tabulka 11 – Matice rizik

PRAVDĚPODOBNOST	DOPAD		
	Nepatrný	Střední	Významný
Téměř jistá	2	3	3
Pravděpodobná	2	2	3
Možná	1	2	2
Nepravděpodobná	1	1	2

Zdroj: vlastní zpracování podle BOŽEK, R., URBAN, R. Management rizik: Obecná část 1. vyd. Brno: Univerzita obrany, 2008. 145 s. ISBN 978-80-7231-259-7

Míra rizika 1 představuje akceptovatelné riziko, není nutné přijímat žádná opatření, nicméně průběžné monitorování je mandatorní.

Míra rizika 2 představuje riziko, u kterého je vyžadováno rozhodnutí o přijatelnosti rizika. Následné intenzivní monitorování je mandatorní.

Míra rizika 3 ukazuje na kritickou oblast a vyžaduje okamžité přijetí opatření.

4.5.6 Stanovení míry rizika u zavedené destinace

U zavedené destinace je možné vycházet z vlastních statistických údajů a shromážděných záznamů o incidentech. Z toho důvodu není potřeba ohodnocovat geopolitickou situaci a způsob zajištění odbavení, ale při využití vlastních údajů lze

vypočíst ukazatele **Risk Priority Number RPN**, který určuje míru rizika. RPN je číselné vymezení rizik přiřazené k určitému procesu. Je měřítkem pro srovnání v rámci jednoho procesu. Pravděpodobnost je určována dle záznamů za období jednoho měsíce. Dopad je určován z průměrných pokut za konkrétní destinace s ohledem na frekvenci linek. Kvantitativní metody pracují s veličinami spadajícími do jasně definovaných intervalů, tím se do jisté míry různá kvalita dat eliminuje. RPN lze vyjádřit následujícím vzorcem¹⁷:

$$\text{RPN} = \text{počet INAD} / \text{počet letů}$$

Tabulka 12 – Stanovení mezních přípustných hodnot míry rizika

RPN 1	Míra rizika 1	$\leq 0,1$ INAD
RPN 2	Míra rizika 2	0,1 - 0,2 INAD
RPN 3	Míra rizika 3	$\geq 0,2$ INAD

Poznámka: hodnoty v průměru na lety z dané destinace za kalendářní měsíc

Zdroj: vlastní zpracování

Míra rizika 1 představuje akceptovatelné riziko, není nutné přijímat žádná opatření, nicméně průběžné monitorování je mandatorní.

Míra rizika 2 představuje riziko, u kterého je vyžadováno rozhodnutí o přijatelnosti rizika. Následné intenzivní monitorování je mandatorní.

Míra rizika 3 ukazuje na kritickou oblast a vyžaduje okamžité přijetí opatření.

U zavedené destinace mimo průběžného sledování RPN, se nadále monitoruje počet vyloučených cestujících ve sledované destinaci. Současně se průběžně vyhodnocují vícenáklady vynaložené na zabezpečení úrovně odbavení pro stanovení efektivnosti.

K demonstraci zvolené metodiky byl vybrán letový řád Českých aerolinií a.s. jaro/léto 2014. Uvedené úrovně zajištění odbavení u jednotlivých destinací korespondují s aktuálně implementovanými opatřeními v ČSA. Přehled je vypracován z podkladů

¹⁷ Upraveno dle interní dokumentace letecké společnosti

měsíce srpen 2014. Implementovaná opatření v destinacích vyjadřují odbavení handlingovým agentem H/A, vlastními zaměstnanci (S/M - station manager) či riziko je ošetřováno na základě smlouvy o přenesení nákladů.

Tabulka 13 – Evaluace zavedených destinací pomocí RPN

Destinace	Zkratka	Počet INAD	Počet letů	Výpočet	RPN	Implementovaná opatření v destinaci
Almaty	ALA	1	8	0,125	2	H/A + S/M
Jerevan	EVN	2	26	0,07	1	H/A + S/M
Nižnij	GOJ	0	8	0	1	H/A + S/M
Soul	ICN	0	18	0	1	H/A + S/M
Kyjev	KBP	1	18	0,05	1	H/A + S/M
Samara	KUF	1	23	0,04	1	H/A + S/M
Petrohrad	LED	1	31	0,03	1	H/A + S/M
Minsk	MSQ	0	0	0	1	H/A + S/M
Oděsa	ODS	0	0	0	1	H/A + S/M
Bukurešť	OTP	0	22	0	1	H/A + S/M
Perm	PEE	0	9	0	1	H/A + S/M
Rostov na	ROV	0	18	0	1	H/A + S/M
Moskva	SVO	2	143	0,01	1	smluvní zajištění
Jekatěrinburg	SVX	0	22	0	1	H/A + S/M
Taškent	TAS	1	8	0,125	2	H/A + S/M
Tbilisi	TBS	0	9	0	1	H/A + S/M
Tel Aviv	TLV	0	25	0	1	H/A + S/M
Ufa	UFA	3	10	0,3	3	H/A + S/M
Praha	PRG	x	x	x	x	smluvní zajištění

Zdroj: vlastní zpracování

Z výše uvedené tabulky 13 vyplývá, že většina destinací, ty, které spadají do kategorie míry rizika 1, představují zanedbatelnou míru rizika. Riziko, o které by mělo být rozhodnuto, představují destinace ALA a TAS. Do kritické oblasti z pohledu nákladů vynaložených na uhrazení pokut za nežádoucí cestující spadá destinace UFA.

4.5.7 Doporučení na základě výsledků matice rizik

Na základě výsledků matice rizik, v případě zavádění nové destinace, je třeba u jednotlivých rizik postupovat nejlépe následovně:

Nové destinace

Míra rizika 1

Před zahájením operování do destinací, kde riziko představuje míru 1, není potřeba přijímat žádná zvláštní opatření. Přesto je průběžné vyhodnocování a monitorování této destinace po zahájení operování na předem stanovené bázi doporučeno.

Míra rizika 2

V případě výsledku míry rizika 2 by měla letecká společnost vypracovat plán možností posílení kontroly cestovních dokladů v dané destinaci vlastními zdroji. Současně je doporučeno na základě zjištěných informací sestavit seznam dostupných poskytovatelů služeb v oblasti kontroly cestovních dokladů pro případ zajištění této kontroly třetí stranou. Přestože míra rizika 2 představuje přijatelné riziko, doporučuje se monitorovat na měsíční bázi pro případ, kdyby došlo ke změně míry rizika.

Míra rizika 3

Pokud je výsledek z matice rizik 3, který představuje vysokou míru rizika, letecká společnost by měla přijmout opatření proti dopadům nelegální migrace ještě před zahájením operování. Mezi možnosti jak posílit odbavení cestujících a kontroly jejich dokladů patří zejména kontroly vlastními zaměstnanci nebo prostřednictvím jiného poskytovatele služeb, na kterého bude tímto riziko přeneseno.

Při vynaložených vícenákladech na zajištění kontroly cestovních dokladů je doporučeno následné zpracování statistických údajů o vyloučených cestujících v dané destinaci, které dále slouží ke stanovení efektivnosti daného smluvního vztahu.

Zavedené destinace

U již zavedených destinací dle stanovené míry rizika postupuje letecká společnost obdobně jako u destinací nově otevřených.

Míra rizika 1 reprezentuje přijatelné riziko bez nutnosti přijímat další opatření, nicméně průběžné monitorování je doporučeno.

Míra rizika 2 představuje určité riziko, které je však stále přijatelné, nicméně letecký dopravce již disponuje souhrnem dílčích opatření, která mohou být v případě

potřeby ihned aplikována. Mezi ně patří seznam poskytovatelů služeb v oblasti kontroly cestovních dokladů či zpracovanými postupy k zajištění kontrol prostřednictvím vlastních kapacit, které mohou být dle potřeby ihned implementovány. Vhodné opatření, které by mělo být aplikováno a představuje určitou úroveň zabezpečení je proškolení stávajících zaměstnanců (jak vlastních, tak případně handlingového agenta) působících v dané destinaci.

Míra rizika 3 zahrnuje kritickou oblast, kdy by měly letecké společnosti neprodleně přijmout dodatečné opatření představující přenos rizika např. nadstavbou handlingové smlouvy nebo smluvním vztahem se třetí stranou.

Doporučení pro České aerolinie a.s.

Na základě výsledků matice rizik vyznačených v tabulce 13 lze konstatovat, že většina non-schengenských destinací, ze kterých České aerolinie a.s. operují své lety do Prahy, spadají do kategorie míry rizika 1 (zelené pole), tedy do kategorie, která nepředstavuje téměř žádné riziko. Doporučení pro tyto kategorie destinací spočívá v průběžném monitorování a vyhodnocování výsledků. Letecké společnosti by však měly zejména u priority 1 sledovat i efektivnost, tzn. zda se nevynakládají příliš velké náklady na zabezpečení destinací. Z tabulky 13 současně vyplývá, že v destinaci Moskva mají České aerolinie a.s. zajištěno odbavení prostřednictvím třetí strany. Pro zjištění efektivity tohoto smluvního vztahu by České aerolinie a.s. měly průběžně vyhodnocovat počty vyloučených cestujících v dané destinaci s výší možné pokuty v cílové destinaci (tzn. Praze).

Do kategorie míry rizika 2 (žluté pole), která již určité riziko představuje, ale stále se jedná o riziko akceptovatelné, spadají destinace Almaty a Taškent. Odpovídajícím doporučením pro následující období je prověření frekvencí operování z těchto destinací i v následující sezóně podzim zima 2014/2015 a proškolení stávajících zaměstnanců. Následné prověření u handlingového agenta, zda je nabízena možnost uzavření SLA¹⁸ o úrovni poskytovaných služeb v oblasti cestovních dokladů se stanovením určité odpovědnosti a úhrady nákladů souvisejících s nedodržením služeb stanovených v SLA. V těchto destinacích by měla být dále prověřena možnost uzavření smluvního vztahu se

¹⁸ SLA – Service-level agreement (dohoda o úrovni služeb)

třetí stranou, která by poskytovala služby v oblasti cestovních dokladů, pokud taková společnost na těchto letištích vůbec působí. I když destinace Almaty a Taškent představují přijatelné riziko z pohledu dopadu nelegální migrace je následné monitorování a vyhodnocování výsledků na měsíční bázi doporučeným.

Ve výsledné matici rizik se u společnosti České aerolinie a.s. nachází i destinace spadající do míry rizika 3 (červené pole), představující kritickou oblast vyžadující přijetí okamžitých opatření. V prvním kroku je nezbytné prověření zda nedošlo případně ke změně handligového partnera a zda se skutečně vlastní zaměstnanci aktivně podíleli na dokladovém odbavení všech cestujících u všech linek. Pokud nedošlo k žádným nestandardním postupům během sledovaného období je doporučením okamžité proškolení všech zaměstnanců podílejících se na odbavení a posílení odbavení vlastními kapacitami. Následně otevření jednání k uzavření smlouvy se třetí stranou, která převezme částečnou nebo úplnou odpovědnost za kontrolu cestovních dokladů a za případná pochybení. Pokud míra rizika přetrvává i v následujícím měsíci, uzavření smlouvy se stává klíčovým východiskem.

4.5.8 Porovnání získaných dat

Na základě výsledků studie¹⁹, kterou publikovalo v roce 2012 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA a do které se zapojilo 121 členů IATA (leteckých společností) lze konstatovat, že 85% z těchto leteckých společností poskytuje údaje o svých cestujících jednotlivým státním orgánům. Letecké společnosti poskytují čtyři různé soubory dat o cestujících. Soubory API, PNR, APP²⁰ a AQQ²¹. Průměrné náklady na jednu leteckou společnost, které jsou ročně vynakládány na aktualizování a správu systémů, prostřednictvím nichž jsou data odesílána, činí 382 000 USD²². Přesto, že se IATA a další organizace snaží o zjednodušení formalit a sjednocení souborů dat, které jsou

¹⁹ Campaign Results – Passenger Data, z roku 2012

²⁰ APP – Advance Passenger Processing, údaje formátu API předávané australským imigračním orgánům

²¹ AQQ – Quick Query, po odeslání údajů ve formátu API umožňuje zpětnou vazbu pro letecké společnosti

²² 8 492 624 Kč (převod byl uskutečněn podle kurzovního lístku ČNB (střední varianta) platného k 24. 11.2014)

jednotlivými státy požadovány, je z uvedené studie zřejmé, že vlády jednotlivých států nevychází leteckým společnostem vstříc, spíše naopak, různost dat je evidentní. A to i přesto, že letecké společnosti tato data pro své účely nijak nevyužívají a sběr dat je určený výhradně vyhovění požadavku státních orgánů.

Dalším cílem studie bylo identifikování, zda státy uplatňují sankce vůči dopravcům za dopravení nežádoucích cestujících. Z výsledků studie vyplynulo, že 80% ze 121 členů IATA, kteří se studie zúčastnili, je pokutováno za dopravení cestujících s neadekvátními cestovními doklady. 57 dopravců obdrželo celkem 11 227 pokut, což představuje 197 pokut na jednoho dopravce. Celková suma zaplacená za tyto pokuty činila 14 miliónů USD²³, v průměru 286 000 USD²⁴ na dopravce.

Ze statistických údajů Ředitelství služby cizinecké policie z let 2011 a 2012 uvedených v bodě 4.2, je zřejmé že letecká společnost České aerolinie a.s. vynaložila na uhrazení pokut za dopravení cestujících s nedostatečnými cestovními doklady na území České republiky minimálně 4 700 000 Kč v roce 2012 a 13 300 000 Kč v roce 2011, bereme-li v úvahu dolní hranici sankčního rozpětí. Vůči průměru stanovenému studií IATA, náklady vynaložené na uhrazení pokut Českými aeroliniemi a.s. silně tento průměr převyšovaly. Jedním z hlavních důvodů může být výše penalizace na území České republiky. V tabulce 12 jsou znázorněna sankční rozpětí vybraných členských států Evropské unie. Pokud srovnáme uvedené údaje, dojdeme k závěru, že Česká republika uplatňuje vůči dopravcům jedny z nejsilnějších represivních opatření.

²³ 311 248 000 Kč (převod byl uskutečněn podle kurzovního lístku ČNB (střední varianta) platného k 24. 11.2014)

²⁴ 6 358 352 Kč (převod byl uskutečněn podle kurzovního lístku ČNB (střední varianta) platného k 24. 11.2014)

Tabulka 14 – Finanční sankce uplatňované vybranými státy Evropské unie za dopravení cizinců s nedostatečnými cestovními doklady

Členský stát Evropské unie	Výše pokuty v místní měně	Přepočet do Kč
Bulharsko	6 000 - 10 000 BGN	84 852 - 141 420 Kč
Česká republika	100 000 - 500 000 Kč	100 000 - 500 000 Kč
Finsko	do 3 000 EUR	do 82 980 Kč
Francouzská republika	do 5 000 EUR	do 138 300 Kč
Itálie	3 500 - 5 500 EUR	96 810 - 152 130 Kč
Litva	11 000 - 18 000 LTL	88 121 - 144 198 Kč
Lucembursko	4 000 EUR	110 610 Kč
Portugalská republika	3 000 - 6 000 EUR	82 980 - 165 960 Kč
Řecko	5000 - 30 000 EUR	138 300 - 829 800 Kč
Republika Rakousko	5 000 - 15 000 EUR	138 300 - 414 900 Kč
Slovenská republika	3 000 - 5 000 EUR	82 980 - 138 300 Kč
Španělské království	5 000 - 10 000 EUR	138 300 - 276 600 Kč
Spojené království Velké Británie a Severního Irska	2 000 GBR	69 632 Kč
Spolková republika Německo	1 000 - 5 000 EUR	27 660 - 138 300 Kč

Poznámka: Převod měn byl uskutečněn podle kurzovního lístku ČNB (střední varianta) platného k 16.11.2014.

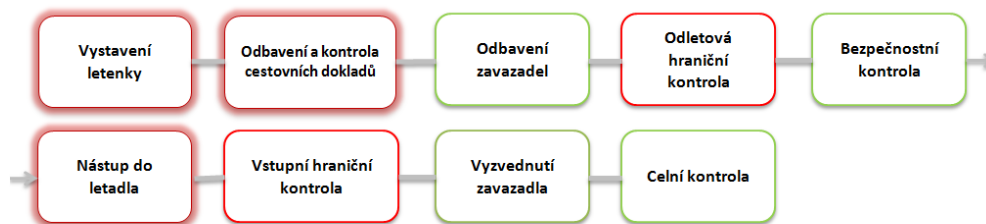
Zdroj: vlastní zpracování podle právních předpisu jednotlivých států

4.5.9 Podpůrné nástroje letecké společnosti proti dopadům nelegální migrace

V následujících bodech budou autorkou představeny základní podpůrné nástroje k zamezení přepravy cestujících s nedostatečnými cestovními doklady.

Na obrázku 6 je znázorněn diagram průběhu odbavení cestujícího počínaje zakoupením letenky až po následné proclení zavazadel v přijímacím státě. Vlastní odbavení se liší dle jednotlivých cílových a tranzitních bodů. Letecké společnosti by měly klást největší důraz na kontrolu cestovních dokladů v průběhu odbavení a následně pak před nástupem do letadla. Kontrola cestovních dokladů při nástupu do letadla (tzv. gate check) je poslední kontrolou, která může odhalit cestujícího, který nesplňuje vstupní nebo tranzitní podmínky. Při uzavírání smluvního vztahu tzn. při koupi letenky, by měly letecké společnosti ve vlastním zájmu informovat cestující o možných vízových povinnostech. Na diagramu je červenou barvou znázorněno, kolik kontrol cestovního dokladu cestující při mezinárodních letech podstoupí.

Obrázek 6 – Průběh odbavení



Zdroj: vlastní zpracování

Travel Information Manual TIM

Ke zjišťování přeshraničních požadavků pro cestující používají letecké společnosti a cestovní agentury informace z databáze TIM, která je spravována i vlastněna Mezinárodní asociací leteckých dopravců IATA. Tento zdroj informací obsahuje oficiální a ucelené informace vztahující se k požadavkům na cestovní doklady, vízovou politiku, celní předpisy, letištní poplatky atd. Databáze TIM, která je schopna ověřit na základě určení státního občanství, vstupní i tranzitní podmínky cílových států je využívána prostřednictvím rezervačních a odbavovacích systémů téměř každou leteckou společností na světě. Představuje základní nástroj pro získávání informací o vstupních a tranzitních podmínkách všech států. Databáze je automaticky aktualizována i několikrát denně s ohledem na probíhající změny, tištěná verze, která byla poprvé vydána v roce 1963, je publikována jedenkrát měsíčně.

Timatic AutoCheck je automatizovaný proces kontroly cestovních dokladů, který umožňuje kontrolovat shodu cestovního dokladu s údaji zadanými při koupi letenky v tzv. itineráři u všech cestujících. Tato kontrola je prováděna při odbavení cestujících na self check-in kiosku, bag-drop přepážkách nebo při odbavení on-line. Výstupem je komparace dokladu s vízovou povinností a údaji zadanými při koupi letenky. Při vízové povinnosti či jiných neshodách je cestující automatizovaným systémem odeslán k zástupci letecké společnosti, který nadále manuálně postupuje dle interních postupů. Databáze je aktualizována více než 50x denně.

Výhody plynoucí z Timatic AutoChecku:

- Nižší provozní a personální požadavky
- Snížené náklady na školení zaměstnanců
- Zvýšení využívání samoobslužného check-in
- Snížení pokut a nákladů na repatriaci
- Snížení kompenzací pro cestující za nesprávné odmítnutí z přepravy
- Zvýšení spokojenosti cestujících

TimaticAutoCheck je odpovědí na novinky a trendy v metodách odbavení, které eliminují čekání ve frontách u odbavovacích přepážek. Mezi letecké společnosti, které se v současné době řadí k uživatelům TimaticAutocheck jsou např. Delta Airlines, KLM, British Airways, Singapore Airlines.

Platný cestovní doklad a platné vízum ovšem negarantují vstup, finální rozhodnutí je vždy na imigračním úředníkovi.

Vlastní oddělení

V souladu s ustanoveními ICAO, IATA, ECAC má letecký dopravce zodpovědnost za to, že jím přepravovaní cestující jsou na základě svých dokladů oprávněni vstoupit na území států, do kterého jsou přepravováni. Problematika vstupu je upravována legislativou daných zemí. Aby finanční postihy jednotliví dopravci minimalizovaly, zřizují vlastní oddělení, jehož hlavní činnosti představují odhalování cestujících, kteří předkládají padělané, pozměněné nebo neplatné cestovní doklady a tím předcházejí pokutám, které by byly v případě dopravení těchto cestujících na dopravce uvaleny.

Rentabilita vlastního oddělení závisí zejména na objemu přepravovaných cestujících, destinacích, kam dopravce své lety operuje, a požadavcích jednotlivých států. Vybrané státy požadují garance dopravců, že všichni cestující směřující do jejich státu byly podrobeny bezpečnostnímu pohovoru, který je spojen s kontrolou cestovních dokladů kvalifikovanými pracovníky s cílem snížení rizika přepravy nelegálních migrantů (např. Kanada, Spojené státy americké).

Externí agentury

Mezi přední agentury zabývající se kompletním bezpečnostním řešením patří např. ICTS Europe. Tato společnost je schopna poskytnout kompletní bezpečnostní řešení, která pokrývají celý proces odbavení. Počátky ICTS se datují ke vzniku moderní ochrany civilního letectví před protiprávními činy tj. roku 1980, kdy byla společnost založena jako IKT – mezinárodní konzultanti na cílené bezpečnosti. Bezpečnostní služby ICTS Europe jsou zejména využívány americkými leteckými společnostmi operujícími do Evropy, neboť jejich postupy plně odpovídají postupům požadovaným US Transport Security Administration (TSA) a místním regulačním orgánům. Mezi klienty ICTS z řad evropských dopravců patří např. Air France, British Airways, KLM, Lufthansa.

5 Zhodnocení výsledků a doporučení

Snížení rizika souvisejícího s nelegální migrací autorka spatřuje ve strategii redukce nebo převodu rizika. Jedním ze systémových opatření je uzavírání smlouvy se společnostmi, které mají úplnou nebo částečnou odpovědnost za dokladové odbavení cestujících a za náklady vynaložené na krytí finančních sankcí uvalených na dopravce v případě pochybení.

Pracovní postupy by měly vycházet zejména z provádění kategorizací destinací dle míry rizika na základě pravděpodobnosti²⁵ a dopadu²⁶ včetně pravidelného vyhodnocování s ohledem na frekvenci operování jednotlivých linek. Přijímaná operativní opatření by měla vycházet následně z komplexních zpráv o počtech správních deliktů, z podkladů poskytovanými zaměstnanci, kteří působí v daných destinacích, informací poskytovaných na základě auditu a informací o bezpečnostní situaci v daném regionu. Stanovení výcvikového plánu s cílem zvýšení povědomí o cestovních dokladech je základním předpokladem pro eliminování chyb a de facto snížení rizika chybovosti při odbavení.

Po celá desetiletí letecká doprava spolupracuje s regulačními orgány na ochranu hranic s cílem zabránění přepravy nežádoucích cestujících. Kontroly jsou leteckými společnostmi prováděny na všech mezinárodních letech. Složitost a rozmanitost cestovních dokladů po celém světě, stejně tak jako zvýšené možnosti zločinců produkovat vysoce kvalitní padělané dokumenty, však ztěžují detekování těchto potencionálních cestujících. V této souvislosti je podpora a informovanost ze strany státních orgánů směrem k leteckým společnostem nezbytná. Obecný represivní přístup, který je standardně přijímán by měl být nahrazen školením a dialogem mezi leteckými společnostmi a státními orgány. Memoranda o porozumění mezi leteckými společnostmi a státními orgány by měla být podepisována zejména se zaměřením na individuální posuzování míry sankce v závislosti na úsilí, snaze a úrovni dodržování předpisů. Tento přístup nesporně představuje účinnější nástroj ke snížení počtu dopravených nežádoucích cestujících. Ze strany přijímacích států

²⁵ nepravděpodobná, možná, pravděpodobná, téměř jistá

²⁶ nepatrný, střední a významný

by měly být učiněny takové kroky, které by dopravce nejen sankcionovaly, ale především napomáhaly ke snížení počtu nežádoucích cestujících.

6 Závěr

Cílem diplomové práce bylo zpracování metodiky rizik souvisejících s dopadem nelegální migrace na letecké společnosti a ověření její funkčnosti. Za účelem dosažení cíle bylo postupováno následovně. V první části práce byly osvětleny pojmy vztahující se k problému migrace. Pozornost byla věnována zejména vývoji světové populace včetně prognózy vývoje ve světě a jednotlivých regionech. Dále byla pozornost zacílena na demografickou revoluci a migrační vlny. Součástí první části práce bylo také identifikování jednotlivých faktorů ovlivňujících migraci. Byla provedena analýza legislativy vztahující se k civilnímu letectví a migraci včetně identifikace povinností z ní vyplývajících. V praktické části byl znázorněn vývoj nelegální migrace na území České republiky a úroveň přijatých opatření státními orgány. Analýza legislativní úpravy umožnila vymezení dopadů nelegální migrace na letecké společnosti. Zvolená metodika, která byla přizpůsobena na danou oblast, umožnila stanovit míru pravděpodobnosti a míru dopadu negativního jevu (dopravení cizince s nedostatečnými cestovními doklady). V následné matici byla tato data, s cílem stanovení míry rizika evaluována, a na základě výsledku bylo stanoveno doporučení o přijetí adekvátního opatření. Zpracovaná metodika byla současně ověřena na konkrétním případě letecké společnosti. Stanovený cíl byl naplněn analyzováním dopadů nelegální migrace na letecké společnosti a navržením funkčního systému prevence před těmito dopady jako věcně využitelnou metodiku.

Dle statistik OSN počet mezinárodních migrantů v období 1990 až 2013 vzrostl na celém světě o více než 77 mil, tedy více než 50%. Nejvíce migrantů, tj. až dvě třetiny migrovaly do Evropy a Asie. 60% z celkového počtu 232 mil. mezinárodních migrantů bylo z rozvojových zemí. Rozvinuté regiony hostily téměř 59% z těchto 232 mil. migrantů (United Nations, 2013).

Intenzita mezinárodní migrace rozhodně nebude slábnout, spíše naopak dojde k jejímu zesílení a zmasovění. Migrace byla, je a bude existovat nezávisle na našich tužbách. Do Evropy se od 70. let 20. století přenášely různé kultury s přicházejícími imigranty z bývalých kolonií. Po uvědomění si skutečnosti, že se tyto imigranti do svých zemí již nevrátí, začaly jednotlivé státy se snahou asimilace. Integrace a asimilace byla

úspěšná tehdy, pokud imigranti přicházeli jednotlivě a z vlastního rozhodnutí. V případě masové imigrace, si imigranti zachovávali svůj jazyk a oddělené subkultury. Kritika multikulturalismu se později prohnala celým světem. Řešením by mohla být tzv. výběrová migrace a taková politika cílových zemí, kdy by stát imigraci řídil a reguloval. Česká republika je na tom ve srovnání se západními evropskými zeměmi z hlediska imigrace mnohem lépe, měla dostatek času se přiučít od ostatních států. Autorka by ráda ale také zmínila, že Česká republika uplatňuje velmi silná represivní opatření vůči dopravcům za dopravení cizinců s nedostatečnými cestovními doklady, a to i ve srovnání s ostatními státy Evropské unie. Tlaku na vnějších hranicích schengenského prostoru je intenzivně vystaveno několik rizikových oblastí. Tento stav je reakcí na zhoršující se socioekonomické a politické situace v tzv. třetích zemích.

Trendy v letecké dopravě kopírují vývoj globální ekonomiky. Poptávka po letecké dopravě pokračuje v expanzi. V roce 2013 bylo podle ICAO Annual Report of the Council 2013 přepraveno na pravidelných linkách 3,1 miliardy cestujících. Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA předpovědělo, že tento objem se během následujících dvaceti let více než zdvojnásobí. Počet cestujících by podle jejich prognózy měl v roce 2034 dosáhnout počtu 7,3 miliardy cestujících (IATA, 2014).

Na letecké společnosti bude vyvíjen čím dál silnější tlak ze strany přijímacích států s požadavky na předávání osobních údajů o cestujících a zajištění odbavení na takové úrovni, aby nedocházelo k přepravování nežádoucích osob. Metodika řízení rizik související s dopady nelegální migrace by proto měla být zpracována v každé letecké společnosti.

7 Seznam použitých zdrojů

Annual Report of the ICAO Council: 2013. In: *International Civil Aviation Organisation* [online]. 2013 [cit. 2014-11-23]. Dostupné z <http://www.icao.int/annual-report-2013/Pages/the-world-of-air-transport-in-2013.aspx>

BALABÁN, Miloš. Globální nerovnost jako globální bezpečnostní hrozba. *Obrana a strategie (Defence)* [online]. 2008-6-15, vol. 8, issue 1, s. 93-100 [cit. 2014-10-05]. DOI: 10.3849/1802-7199.08.2008.01.093-100. Dostupné z: <http://www.defenceandstrategy.eu/cs/aktualni-cislo-1-2008/clanky/globalni-nerovnost-jako-globalni-bezpecnostni-hrozba.html>

Ban Ki-moon: Lidstvo v pohybu. In: *Informační centrum OSN v Praze* [online]. 2007 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=1308>

BARŠOVÁ, Andrea a Pavel BARŠA. *Přistěhovalectví a liberální stát: imigrační a integrační politiky v USA, západní Evropě a Česku*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Mezinárodní politologický ústav, 2005, 308 s. ISBN 80-210-3875-6.

BÍNA, Ladislav a Zdeněk ŽIHLA. *Bezpečnost v obchodní letecké dopravě*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-707-9.

BOŽEK, F., URBAN, R. *Management rizik: Obecná část*. 1. vyd. Brno: Univerzita obrany, 2008. 145 s. ISBN 978-80-7231-259-7.

CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Základní pojmy* [online]. 2009 [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/evropska-unie/schengenska-dohoda/Stranky/zakladni-pojmy.aspx>

Cizinci: Nelegální migrace - metodika, legislativa. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/cizinci.nsf/o/ciz_nelegalni_migrace-metodika,_legislativa

ČESKO. Zákon č. 326 ze dne 30. listopadu 1999 o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999.

ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 4. dubna 2000 o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000

DRBOHLAV, Dušan. Hlavní důvody a důsledky mezinárodní migrace obyvatelstva. *Geografie: Sborník České geografické společnosti*. Praha: Česká geografická společnost, 1994.

DRBOHLAV, Dušan. *Migration trends in selected EU applicant countries*. Vienna: International Organization for Migration, 2004. ISBN 92-906-8182-9.

EDKINS, Jenny a Maja ZEHFUSS. *Global politics: a new introduction*. New York: Routledge, 2009. ISBN 04-154-3131-X

EUROPEAN COMMISSION. *Push and pull factors of international migration: a comparative report*. In: [online]. 2000. [cit. 2014-02-17]. ISBN 92-828-9721-4. Dostupné z: <http://www.nidi.knaw.nl/shared/content/output/2000/eurostat-2000-theme1-pushpull.pdf/view>

EVROPSKÁ KOMISE: *Komise zkontrolovala stav Schengenu* [online]. 2012 [cit. 2014-08-30]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/12_481_cs.htm.

GEDDES, Andrew. *The politics of migration and immigration in Europe*. Thousand Oaks, Calif.: SAGE Publications, 2003. ISBN 07-619-5669-7.

Guidelines for removal of inadmissibles passengers. In: *International Civil Aviation Organisation* [online]. 2002 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: http://www.icao.int/Meetings/FAL12/Documents/fal12wp035App_en.pdf

HAAS, Hein de. Migration and Development: A Theoretical Perspective 1 [online]. 2010 [cit. 2014-10-09]. ISBN 10.1111/j.1747-7379.2009.00804.x. Dostupné z: <http://www.heindehaas.com/Publications/de%20Haas%202010%20-%20IMR%20-%20Migration%20and%20development%20theory.pdf>

HRADEČNÁ, Pavla. *Řešení otázek neoprávněného pobytu cizinců: situace v ČR a ve vybraných evropských zemích*. Praha: Linde Praha, 2011, 267 p. ISBN 978-807-2018-697.

HUBER, P. Inter-regional mobility in the accession countries : *A Comparison to EU-member States*. Working Paper 249/2005.

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION. *World migration 2003 managing migration challenges and responses for people on the move*. Geneva, Switzerland: IOM, 2003. ISBN 92-9068-144-6.

INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU EUROPEUM. *Evropa a proces mezinárodní migrace*. [online]. 2010 [cit. 2014-10-14]. Dostupné z: <http://www.europeum.org/cz/integrace/28-integrace--6/660-evropa-a-proces-mezinarodni-migrace-se-zvlastnim-durazem-na-zeme-evropske-unie-a-evropskeho-spolecenstvi-volneho-obchodu>

Irregular migration in the Czech Republic. In: *Clandestino: Database on Irregular Migration* [online]. 2009 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: http://irregular-migration.net/fileadmin/irregular-migration/dateien/4.Background_Information/4.2.Policy_Briefs_EN/CzechRepublic_PolicyBrief_Clandestino_Nov09_2.pdf

KOHN, Hans. *The age of nationalism: the first era of global history*. Westport, Conn.: Greenwood Press, 1962, xvi, 172 p. ISBN 08-371-9087-8.

Komise zkontrolovala stav Schengenu. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2014-08-30]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/12_481_cs.htm

KUNA, Zbyněk. *Demografický a potravinový problém světa*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-807-3575-885.

KUNC, Josef. *Geografie obyvatelstva*. In TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-807-3801-144.

KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Bezpečnost civilního letectví: historie, organizace, standardy, postupy*. 1.vyd. Praha, 2007.

MASSEY, Douglas S., Joaquin ARANGO, Graeme HUGO, Ali KOUAOUCI, Adela PELLEGRINO a J. Edward TAYLOR. *Theories of International Migration: A Review and Appraisal* [online]. Population Council, 2011 [cit. 2014-10-14]. ISBN 10.2307/2938462. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/2938462>.

MATOUŠEK, Oldřich. *Metody a řízení sociální práce*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-717-8548-2.

Mnohojazyčný demografický slovník: český svazek. 2. vyd. Editor Zdeněk Pavlík, Květa Kalibová. Praha: Česká demografická společnost, 2005, 182 s. Acta demographica, XV. ISBN 80-239-4864-4.

MORÁVEK, Jakub a David BURIAN. *Předávání osobních údajů do zahraničí: česká a evropská právní úprava, otázky a odpovědi*. Praha: Linde, 2012. ISBN 978-807-2018-789.

New IATA Passenger Forecast Reveals Fast-Growing Markets of the Future. In: *IATA* [online]. 2014 [cit. 2014-11-22]. Dostupné z: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2014-10-16-01.aspx>

PAVLÍK, Zdeněk. Socioekonomické souvislosti populačního vývoje světa. *Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy* [online]. 2012 [cit. 2014-10-06]. Dostupné z: <https://www.natur.cuni.cz/geografie/demografie-a-geodemografie/ceska-demograficka-spolecnost/ke-stazeni/prispevky-z-xlii.-konference->

PAVLÍK, Zdeněk a Květa Kalibová. *Mnohojazyčný demografický slovník: český svazek*. 2. vyd. Praha: Česká demografická společnost, 2005, 182 s. Acta demographica, XV. ISBN 80-239-4864-4.

PAVLÍK Zdeněk. *Nástin populačního vývoje světa*. 1. vyd. Praha: Československá akademie věd, 1964. ISBN 10.2307/1527719.

PENNINX Rinus: *A critical review of Theory and Practice: The Case of Turkey* [online]. 1982 <http://www.jstor.org/discover/10.2307/2546160?uid=3737856&uid=2&uid=4&sid=21105253585383>

Populační vývoj světa (1. část). *Geografické rozhledy* [online]. 2009 [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://geography.cz/geograficke-rozhledy/wp-content/uploads/2009/12/20-21.pdf>

Profil skupiny Český aeroholding. In: *Český aeroholding* [online]. 2014 [cit. 2014-10-29]. Dostupné z: http://www.cah.cz/cs/o-nas/profil-spolecnosti/Contents/0/ah_profil_final_verze_na_web.pdf

PORTES, Alejantro a Jozsef BOROCZ. Contemporary Immigration: *Theoretical Perspectives on Its Determinants and Modes of Incorporation*. In: [online]. [cit. 2014-02-17]. 1998. Dostupné z: <http://www.rci.rutgers.edu/~jborocz/apbjimr.pdf>

Počet obyvatel - metodika. In: *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_m

Předpis L9 Zjednodušení formalit. In: *Ministerstvo dopravy*. 2011. Dostupné z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

REES, P a KUPISZEWSKI. *Migrations internes et dynamique démographique régionale en Europe: une synthèse*. Strasbourg: Editions du Conseil de l'Europe, 1999, 126 p. ISBN 92-871-3955-5.

RABUŠIČ, Ladislav; BURJANEK, Aleš. *Imigrace a imigrační politika jako prvek řešení české demografické situace?*. Brno: VÚPSV, 2003.

SAXENIAN, Annalee. From Brain Drain to Brain Circulation: Transnational Communities and Regional Upgrading in India and China. In: *US Berkeley School of Information* [online]. 2005 [cit. 2014-10-13]. Dostupné z: <http://people.ischool.berkeley.edu/~anno/Papers/scid-2005.pdf>

SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2013, 483 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4644-9.

Stav světové populace 2004. In: *Informační centrum OSN v Praze* [online]. 2005 [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/zpravodajstvi/zpravy/zprava.php?id=957>

VALLIN, Jacques. *Světové obyvatelstvo*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1992. ISBN 80-200-0437-8.

VÍTKOVÁ, Lucie. *Populační vývoj zemí po demografické revoluci* [online]. Praha, 2011 [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/download/150010034>. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze.

Terminologický slovník. *Ministerstvo vnitra* [online]. 2014 [cit. 2014-10-26]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovník.aspx>

United Nations. *Population facts No 2013/2*. United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2013. Dostupné z: http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/popfacts/popfacts_2013-2.pdf

World Population Prospect, The 2012 Revision, UN, New York, 2013 (databáze: <http://esa.u.org/wpp/>)

Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2011. In: *Ministerstvo vnitra* [online]. 2012 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/migracni-a-azylova-politika-ceske-republiky-470144.aspx?q=Y2hudW09NA%3D%3D>

Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2012. In: *Ministerstvo vnitra* [online]. 2013 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/migracni-a-azylova-politika-ceske-republiky-470144.aspx?q=Y2hudW09NA%3D%3D>

Zpráva o situaci v oblasti migrace a integrace cizinců na území České republiky v roce 2013. In: *Ministerstvo vnitra* [online]. 2014 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/migracni-a-azylova-politika-ceske-republiky-470144.aspx?q=Y2hudW09NA%3D%3D>

8 Přehled obrázků

<i>Obrázek 1 – Hlavní migrační trasy od roku 1700.....</i>	<i>25</i>
<i>Obrázek 2 – Státy požadující zasilání osobních údajů cestujících a posádek leteckých společností ve 2000 a 2013.....</i>	<i>41</i>
<i>Obrázek 3 – Proces řízení rizik.....</i>	<i>53</i>
<i>Obrázek 4 – Skladba rizika.....</i>	<i>54</i>
<i>Obrázek 5 – Matice významnosti rizik.....</i>	<i>55</i>
<i>Obrázek 6 – Průběh odbavení.....</i>	<i>71</i>

9 Přehled tabulek

<i>Tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel ve světě a jednotlivých kontinentech</i>	21
<i>Tabulka 2 – Prognóza vývoje počtu obyvatel ve světě a jednotlivých kontinentech (střední varianta)</i>	21
<i>Tabulka 3 – Statistiky mezinárodní migrace za období 1990-2013 v milionech osob</i>	30
<i>Tabulka 4 – Přehled osob odbavených na vnější hranici České republiky</i>	48
<i>Tabulka 5 – Nelegální migrace v ČR znázorněná v počtu osob</i>	48
<i>Tabulka 6 – Evaluace nových destinací</i>	60
<i>Tabulka 7 – Míra pravděpodobnosti</i>	60
<i>Tabulka 8 – Míra dopadu</i>	60
<i>Tabulka 9 – Přehled finančních sankcí uplatňovaných státními orgány za dopravení cestujících s neadekvátními cestovními doklady</i>	62
<i>Tabulka 10 – Míra dopadu</i>	63
<i>Tabulka 11 – Matice rizik</i>	63
<i>Tabulka 12 – Stanovení mezních přípustných hodnot míry rizika</i>	64
<i>Tabulka 13 – Evaluace zavedených destinací pomocí RPN</i>	65
<i>Tabulka 14 – Finanční sankce uplatňované vybranými státy Evropské unie za dopravení cizinců s nedostatečnými cestovními doklady</i>	70

11 Přehled grafů

<i>Graf 1 - Vývoj počtu cizinců s povoleným pobytem na území České republiky (v tisících).....</i>	<i>32</i>
<i>Graf 2 - Vývoj nelegální migrace na území České republiky (v tisících).....</i>	<i>45</i>