

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**MAGISTERSKÉ
KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2015–2017

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Jan Stejskal

**Bezpečnostní opatření v civilním letectví jako reakce
na mezinárodní terorismus**

Praha 2017

Vedoucí diplomové práce: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

MASTER COMBINED (PART TIME) STUDIES

2015-2017

DIPLOMA THESIS

Jan Stejskal

**Safety Precautions in Civil Aviation As Reaction to
International Terrorism**

Prague 2017

The Diploma Thesis Work Supervisor: PaedDr. Ing. Jan Zelinka

Prohlášení

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne

Jan Stejskal

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce, PaedDr. Ing. Jan Zelinkovi, za odborné vedení, cenné rady a připomínky a všestrannou podporu při psaní diplomové práce.

Anotace

Diplomová práce se ve své teoretické části zabývá vymezením základních pojmů, historií leteckého terorismu, uvádí předpisy v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, preventivní bezpečnostní opatření a v poslední řadě představuje organizace působící v civilním letectví. Praktická část na základě provedení dotazníkového šetření mezi laickou veřejností a na základě řízených rozhovorů s odborníky v oblasti bezpečnosti civilního letectví posuzuje, do jaké míry jsou bezpečnostní opatření v civilním leteckém provozu účinná a odpovídající.

Klíčová slova

Bezpečnost, cestovní ruch, civilní letectví, kontrola, letadlo, letecký provoz, letecký terorismus, ochrana, opatření, protiprávní čin, terorismus, útok.

Annotation

The Diploma Thesis deals – within its theoretical part – with definition of basic terms, history of air terrorism, states regulations within the field of civil aviation protection against tortious acts, prevention safety precautions and in the end describes organisations operating in civil aviation. The practical part of the thesis on the basis of carrying out questionnaire survey within laic public and controlled interviews with experts in the field of civil aviation safety reviews to which extent safety precautions in civil aviation are effective and appropriate.

Key words

Airplane, air terrorism, attack, aviation operation, civil aviation, precaution, safety, security, security check, tortious act, terrorism, tourism.

OBSAH

ÚVOD	9
TEORETICKÁ ČÁST	11
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	11
2 HISTORIE LETECKÉHO TERORISMU	15
2.1 Klasické únosy	16
2.2 Bombové útoky na letadla	18
2.3 Útoky na letištní infrastrukturu	19
2.4 Letadlo jako zbraň	21
2.5 Letecký terorismus na našem území	22
3 PŘEDPISY V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ	25
3.1 Mezinárodní úmluvy	25
3.2 Normy organizací ICAO a ECAC a Evropské unie	29
4 ORGANIZACE OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ	33
4.1 Mezinárodní organizace vládního typu	33
4.2 Mezinárodní organizace nevládního typu	35
4.3 Odpovědnost za bezpečnost v civilním letectví v České republice	36
5 PREVENTIVNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ	40
5.1 Vyhodnocování hrozeb	41
5.2 Ochrana širšího okolí letiště	41
5.3 Ochrana perimetru	42
5.4 Bezpečnostní kontrola a související postupy	43
5.5 Další standardy ochrany letiště	44
5.6 Bezpečnost paluby letadla	45
PRAKTICKÁ ČÁST	46
6 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ MEZI LAICKOU VEŘEJNOSTÍ	46
6.1 Stanovení pracovních hypotéz	47
6.2 Stanovení metody šetření	47
6.3 Výběrová skupina	48
6.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření	49

6.5 Dílčí závěr – shrnutí výsledků dotazníkového šetření	60
7 VYHODNOCENÍ ŘÍZENÝCH ROZHOVORŮ S EXPERTY V OBLASTI	
BEZPEČNOSTI V CIVILNÍM LETECTVÍ.....	64
7.1 Stanovení pracovních hypotéz	64
7.2 Stanovení metody šetření	64
7.3 Výběrová skupina	65
7.4 Vyhodnocení řízených rozhovorů	66
7.5 Dílčí závěr – shrnutí výsledků řízených rozhovorů	70
ZÁVĚR	77
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	79
SEZNAM ZKRATEK	82
SEZNAM TABULEK	83
SEZNAM GRAFŮ	84
SEZNAM PŘÍLOH	85

ÚVOD

Letecká doprava je nejrychlejší způsob, jakým se lidé v současnosti mohou dopravovat do nejrůznějších míst naší planety. I když se s ohledem na nehodovost jedná o jednu z nejbezpečnějších forem dopravy v cestovním ruchu, nese s sebou také svá bezpečnostní rizika. V posledních dvou dekáдах 21. století, a to zejména v souvislosti s teroristickými útoky z 11. září 2001, je téma „terorismus v civilní letecké dopravě“ exponováno, jelikož tento typ terorismu již zasáhl podstatnou část naší planety. Tyto protiprávní činy a jejich často fatální následky mají za následek vyvolání strachu mezi všemi zúčastněnými subjekty v civilním letectví. Aby byl tento strach eliminován na co nejnižší úroveň a aby neměl negativní vliv na cestovní ruch, je potřeba zajistit bezpečnost jak na palubě letadla, tak i na zemi.

Čelit hrozbám terorismu není nikterak jednoduchý úkol, je potřeba aplikovat velmi sofistikovaná bezpečnostní opatření, která mají za úkol zabránit teroristům v konání protiprávních činů a pokud možno, odhalit je již v procesu plánování. Tato opatření s sebou také ale přinášejí jednu nepříjemnost pro cestující a pro letecký personál, a to velice důkladné bezpečnostní kontroly. Ač jsou tyto kontroly důsledné a pro cestující občas nekomfortní, tak k eliminaci hrozby teroristické protiprávní činnosti se jejich existence zdá být nutná.

Cílem této diplomové práce je posouzení, do jaké míry jsou zvýšená bezpečnostní opatření v civilním letectví považována za efektivní a v jaké míře jsou vnímána jako opatření nezbytná nebo naopak svým rozsahem zbytečně exponovaná.

V teoretické části budou vymezeny základní pojmy používané v oblasti bezpečnosti v civilním letectví, bude zmíněna také stručná historie leteckého terorismu. Další nedílnou součástí této práce bude uvedení předpisů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a mezinárodních organizací působících v této oblasti. Závěrečná část teoretické části věnuje pozornost jednotlivým bezpečnostním opatřením.

V praktické části bude provedeno vyhodnocení dotazníkového šetření mezi laickou veřejností, které bude mít za úkol potvrdit či vyvrátit stanovené pracovní hypotézy. Praktická část obsahuje vyhodnocení řízených rozhovorů s odborníky v oblasti

bezpečnosti civilního letectví a detailní analýzu řízeného rozhovoru s jedním z pilotů civilního letectví.

Závěrem bude shrnutí cílů této diplomové práce a návrh možných opatření souvisejících s bezpečností cestovního ruchu v civilní letecké dopravě.

Informace pro tuto práci byly získány na základě studia základní odborné a legislativní dokumentace a příslušné odborné databáze a také na základě konzultací se svým vedoucím diplomové práce.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Mezinárodní normy a následně i na ně navázané národní bezpečnostní programy ochrany civilního letectví před protiprávními činy obsahují níže uvedené definice těchto termínů, ale v praxi bývají tyto termíny často nepřesně vykládány a překládány¹. Níže jsou tyto definice základních termínů uvedeny přesně tak, jak jsou uvedeny v leteckém předpisu L17², který je překladem Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví³. Některé termíny jsou v této diplomové práci vynechány, jelikož nemají přímou souvislost s oblastí bezpečnosti v civilním letectví.

Bezpečnost (Security) – ochrana civilního letectví před protiprávními činy. Tohoto cíle se dosáhne kombinací bezpečnostních opatření, lidských a materiálních prostředků.

Bezpečnostní audit (Security Audit) – důkladná komplexní kontrola a vyhodnocení zavádění a dodržování Národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Bezpečnostní doprovod letů (In-flight security officer) – osoba schválená orgánem státní správy státu provozovatele a státu zápisu do rejstříku, která má být nasazena v letadle za účelem ochrany tohoto letadla a cestujících na palubě proti protiprávnímu činu. Za tuto osobu se nepovažují osoby, jako jsou osobní tělesní strážci, kteří v letadle poskytují výhradní osobní ochranu konkrétnímu jedinci nebo skupině osob.

Bezpečnostní inspekce (Security Inspection) – kontrola a vyhodnocení dodržování určitých bezpečnostních opatření Národního bezpečnostního programu ochrany civilního

¹ KOVERDYNŠKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 6.

² LETECKÝ PŘEDPIS L 17. *Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy*. Ministerstvo dopravy ČR: Úřad pro civilní letectví. [online]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>

³ KOVERDYNŠKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 6.

letectví leteckou společností, letištěm nebo jiným subjektem, který může ovlivnit bezpečnost civilního letectví.

Bezpečnostní kontrola (Security Control) – soubor opatření včetně detekční kontroly a fyzické kontroly, jimiž lze předejít tomu, aby zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení, předměty a látky byly použity ke spáchání protiprávního činu.

Bezpečnostní kontrola letadla (Aircraft Security Check) – kontrola interiéru letadla, do kterého měli přístup cestující, a kontrola nákladního prostoru za účelem odhalení ponechaných zakázaných, nebezpečných a podezřelých předmětů, jako jsou zbraně, výbušniny a jiné zakázané předměty a látky.

Bezpečnostní prohlídka letadla (Aircraft Security Search) – důkladná kompletní prohlídka interiéru i exteriéru letadla za účelem odhalení v něm umístěných zakázaných a nebezpečných předmětů.

Bezpečnostní průzkum (Security Survey) – průzkum sloužící k vyhodnocení zranitelných míst, která by mohla být zneužita k provedení protiprávního činu, a stanovení bezpečnostních opatření, nezbytných ke splnění povinností spojených s ochranou civilního letectví před protiprávními činy.

Bezpečnostní test (Security test) – tajná nebo veřejná zkouška dodržování bezpečnostních opatření, která je realizována simulací pokusu o provedení protiprávního činu.

Detekční kontrola (Screening) – aplikace technických nebo jiných prostředků, které mají za úkol odhalit zbraně, výbušniny a jiná nebezpečná zařízení nebo látky, kterých je možno použít pro spáchání protiprávního činu.

Lidská výkonnost (Human performance) – schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost, ochranu před protiprávními činy a účinnost leteckého provozu.

Náklad nebo pošta s vysokým rizikem (High-risk cargo or mail) – náklad nebo pošta předkládaná neznámým subjektem nebo vykazující známky neoprávněné manipulace musí být pokládána za vysoce rizikovou, pokud navíc splňuje jedno z následujících kritérií:

a) konkrétní informace naznačuje, že náklad nebo pošta představují hrozbu pro civilní letectví,

- b) náklad nebo pošta vykazují odlišnost vzbuzující podezření,
- c) povaha nákladu nebo pošty je taková, že základní bezpečnostní opatření sama o sobě pravděpodobně neodhalí zakázané předměty, které by mohly ohrozit letadlo.

Bez ohledu na to, zda náklad nebo pošta pochází od známého nebo neznámého subjektu, může být zásilka na základě konkrétní informace státu považována za zásilku s vysokým rizikem.

Neidentifikované zavazadlo (Unidentified Baggage) – zavazadlo na letišti, s označením nebo bez označení zavazadlovou visačkou, které není vyzvednuto nebo identifikováno cestujícím.

Nepředvídatelnost (Unpredictability) – provedení bezpečnostních opatření za účelem zvýšení jejich odrazujících účinků a účinnosti tím, že jsou prováděna s nepravidelnou četností, na odlišných místech a/nebo různými prostředky v souladu s definovaným rámcem.

Nepřizpůsobivý cestující (Disruptive Passenger, Unruly Passenger) – cestující, který nerespektuje pravidla chování na letišti nebo na palubě letadla nebo neplní pokyny zaměstnanců letiště nebo členů posádky, a tím narušuje pořádek a dodržování platných předpisů na letišti nebo na palubě letadla.

Neveřejný prostor (Airside) – provozovatelem letiště určená neveřejná část letiště, sestávající z pohybové a odbavovací plochy, přilehlého terénu a staveb nebo jejich částí, k nimž je přístup kontrolován.

Osvědčování (Certification) – formální hodnocení a schválení příslušným úřadem pro ochranu před protiprávními činy v civilním letectví, nebo jeho jménem, zaručující, že osoba je způsobilá pro výkon přidělených funkcí na přijatelné úrovni, stanovené příslušným úřadem.

Ověření spolehlivosti (Background Check) – kontrola totožnosti osoby a její spolehlivosti a bezúhonnosti včetně předcházející praxe a záznamů o trestech jako součást posouzení vhodnosti osoby pro provádění bezpečnostní kontroly a/nebo přístup bez doprovodu do vyhrazených prostor letiště.

Protiprávní činy (Acts of Unlawful Interference) – činy nebo pokusy o činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a letecké dopravy, tj.:

- protiprávní zmocnění se letadla za letu,
- protiprávní zmocnění se letadla na zemi,
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení,
- držení zbraně, nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem ho nezákonně použít na palubě letadla nebo na letišti,
- sdělení nebo klamná informace, která ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádku, pozemní personál nebo veřejnost na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.

Schválený agent (Regulated Agent) – odpovědná osoba (fyzická nebo právnická) zastupující leteckého dopravce, která jeho jménem zajišťuje potřebné formality (včetně požadovaných bezpečnostních kontrol), které jsou přijatelné nebo vyžadované příslušným úřadem při dopravě nákladu a pošty.

Veřejný prostor letiště (Landside) – provozovatelem letiště určená veřejná část, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti.

Vyhrazený bezpečnostní prostor (Security Restricted Area) – provozovatelem určená část neveřejného prostoru letiště, do níž je kontrolován přístup pro zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Taková oblast za běžných podmínek zahrnuje mimo jiné všechny prostory pro odlet cestujících mezi místem detekční kontroly a letadlem, rampu, prostory pro třídění a nakládku zavazadel, sklady zboží, poštovní střediska, přípravný cateringu v neveřejném prostoru letiště a prostory pro úklidové služby zajišťující úklid letadel.

Známý odesílatel (Known consignor) – odesílatel, který je původcem vlastního nákladu nebo pošty a jehož postupy dostatečným způsobem splňují společná pravidla a standardy ochrany před protiprávními činy, a dovolují mu tak přepravovat náklad nebo poštu v jakémkoli letadle.

2 HISTORIE LETECKÉHO TERORISMU

Vznik první letecké společnosti se datuje do roku 1909 do Frankfurtu, ale skutečný rozvoj osobní letecké dopravy spatřujeme až po první světové válce. První skutečný linkový let byl uskutečněn v roce 1933, kdy jednoplošník Boeing 247 dokázal překonat vzdálenost mezi oběma pobřežími USA⁴. Teroristické činy na sebe nenechaly dlouho čekat. Bezesporu nejznámějším a nejtragičtějším teroristickým útokem v dějinách civilního letectví je událost z 11. září 2001, kdy dvě ze čtyř unesených civilních letadel narazila do dvou budov Světového obchodního střediska v New Yorku. Další unesené letadlo zasáhlo sídlo Pentagonu, poslední se za pomoci odvážných cestujících na palubě zřítilo do neobydlené oblasti nedaleko města Washingtonu D.C.⁵. Tato tragická událost měla za následek 2996 lidských obětí⁶.

Útoky proti civilnímu letectví nejsou však novým jevem přelomu druhého a třetího tisíciletí, jejich kořeny sahají až do 30. let 20. století⁷. V následujícím textu jsou uvedeny další podstatné teroristické činy v civilním letectví, jsou rozděleny do čtyř oblastí:

- klasické únosy,
- bombové útoky na letadla,
- útoky na letištní infrastrukturu,
- letadlo jako zbraň.

Zmíněny jsou také případy leteckého pirátství v České republice, respektive v bývalém Československu.

⁴ DUNSTAN, S. *Blesková operace izraelských speciálních jednotek: Útok na letiště Entebbe v roce 1976*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010, s. 14. ISBN 978-80-247-3402-6.

⁵ KOVERDYNŠKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 13.

⁶ CENTRUM PRO BEZPEČNOSTNÍ ANALÝZY A PREVENCÍ. *Teroristické útoky proti státům NATO a EU od 11. září 2001* [online]. 9. 4. 2016 [cit. 2016-11-15]. Dostupné z: <http://www.cbap.cz/archiv/3009>

⁷ KOVERDYNŠKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 10. ISBN 978-80-87567-51-7.

2.1 Klasické únosy

K prvnímu únosu letadla obchodní letecké společnosti s tragickými následky došlo 16. června 1948, kdy se únosci pokusili unést letoun DC-3 společnosti Cathay Pacific. Letadlo směřovalo z Macau do Hongkongu, když chvíli po vzletu tři ozbrojení muži po vstupu do kokpitu po pilotu požadovali, aby jim předal řízení. Pilot odmítl a byl následně zastřelen. Jeho tělo se však sesunulo na ovládací páku a letadlo se zřítilo do moře⁸.

Značný podíl na terorismus v civilním letectví mělo vítězství Fidela Castra na Kubě v roce 1959. Prvních pár let komunistického režimu na Kubě bylo charakterizováno mnoha leteckými emigracemi. Kuba se stala útočištěm osob nenávidících západní kulturu a právě na toto území docházelo k mnoha únosům osob západního světa, přičemž většina unesených letadel byla americká⁹. Teroristé učinili z únosů spolehlivý způsob jak získat finanční prostředky a přístup do médií. Skrz ně vyvíjeli nátlak na vlády za účelem politických ústupků a také za účelem propuštění vězněných teroristů¹⁰. K radikálnímu omezení únosů došlo až po podpisu americko-kubánské smlouvy o vydávání únosců do země původu a o přísném trestání únosců¹¹.

Terorismus jako celek, v civilním letectví nevyjímaje, je úzce spojen s problematickou politicko-náboženskou otázkou Středního východu. Vzdušný terorismus je v této oblasti relativně nový, k prvním protiprávním činům v oblasti civilního letectví začalo docházet až koncem 60. let 20. století. Docházelo k jednomu z nejhrůznějších únosů a k ničivým sabotážím. Ukázalo se, že ani lety směřující mimo oblast Středního východu nejsou před hrozbami terorismu v bezpečí¹².

Další významný útok v dopravním letectví se stal v září 1970. Dne 6. září se teroristé zmocnili letadla z Frankfurtu do New Yorku, kapitán byl donucen změnit letový kurz. V tentýž den bylo také uneseno letadlo společnosti Swissair při odletu

⁸ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 9.

⁹ GERO, D. *Hrůza v oblacích*. 1. vyd. Praha: Jan Vašut, 1999, s. 22 - 23. ISBN 80-7236-082-5.

¹⁰ HURNÍK, Z. a TŮMA, P. *Encyklopedie: Světový terorismus*. 1. vyd. Praha: Svojtka & Co., 2001, s. 216. ISBN 80-7237-340-4.

¹¹ Tamtéž, s. 218.

¹² GERO, D. *Hrůza v oblacích*. 1. vyd. Praha: Jan Vašut, 1999, s. 66. ISBN 80-7236-082-5.

z Curychu. Obě letadla posléze přistála v jordánském městě Zarga. Další teroristická skupina unesla dopravní letadlo společnosti Pan Am, které nakonec přistálo v Káhiře, kde bylo posléze zničeno. Čtvrtým uneseným letadlem se mělo stát letadlo izraelské letecké společnosti El Al při odletu z Amsterdamu. K únosu díky ozbrojeným ochráncům nakonec nedošlo, jeden z pachatelů byl zastřelen, druhý byl po přistání na letišti Heathrow v Londýně předán policii. Tento zmařený únos měl za následek únos letadla společnosti BOAC Lidovou frontou pro osvobození Palestiny, která posléze zaslala ultimátum vládám Velké Británie, Spolkové republiky Německa a Švýcarska s požadavkem na propuštění všech palestinských extremistů vězněných v těchto zemích. Jako rukojmí si teroristé ponechali více než 200 osob z unesených letadel. Po několika dnech únosci obdrželi zprávu o propuštění extremistů, což mělo za následek propuštění všech rukojmích¹³.

Terorismus v civilním letectví je charakterizován velkou pozorností médií. V červenci 1985 bylo uneseno letadlo americké společnosti TWA. Následovalo dvoutýdenní drama, unesené letadlo střídavě měnilo pozice v rámci Středního východu, došlo také k vraždě jednoho cestujícího a v souvislosti s tímto protiprávním činem bylo pořizeno několik rozhovorů s propuštěnými cestujícími. Toto vše bylo okamžitě přenášeno v amerických televizních stanicích. Důsledky této medializace byly nemalé: mnoho obyvatel USA odmítlo létat mimo území jejich domovské země. Polovina již zamluvených pobytů v Itálii a téměř jedna třetina v Řecku byla zrušena, což vyústilo ve velmi negativní dopad na turistický průmysl v těchto destinacích¹⁴.

Dne 24. listopadu 1985 bylo uneseno letadlo společnosti Egypt Air z Athén do Káhiry. Na palubě letadla došlo k přestřelce mezi únosci a egyptským bezpečnostním ochráncem, jeden únosce byl zabit a bezpečnostní ochránce byl zraněn. Letadlo s 96 cestujícími bylo donuceno přistát na Maltě, kde jim za propuštění 13 žen bylo umožněno doplnit palivo. Maltská vláda však přistoupila ke zpomalení doplnění paliva, což rezultovalo v zastřelení několika rukojmích. Následující den se pokusila o osvobození rukojmích speciální jednotka, která po vniknutí do letadla použila výbušniny, které způsobily požár.

¹³ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 10.

¹⁴ Tamtéž, s. 10.

Ve vzniklém dýmu a plamenech a v následné přestřelce zahynulo 58 cestujících a dva členové posádky. Do 11. září 2001 byl tento únos v černých kronikách zapsána jako únos letadla s největším počtem obětí v historii letectví¹⁵.

2.2 Bombové útoky na letadla

Prvním výraznějším protiprávním činem se smrtelnými následky byl čin Američana Jacka Grahama, který si odpálením bomby v zavazadle své matky chtěl zajistit vyplacení vysoké pojistné částky. K tomuto činu došlo 1. listopadu 1955. Výbuch měl za následek zřícení letadla a usmrcení všech 44 osob na palubě. Grahamovi tento protiprávní čin vynesl trest smrti¹⁶.

Z hlediska dopadů na systém ochrany civilního letectví měly podíl zejména tři události – útok na indické letadlo Air India v roce 1985, pád amerického letadla Pan Am nad skotským městem Lockerbie v roce 1985 a takzvaný transatlantický komplot z roku 2006. Tento posledně zmiňovaný a velmi sofistikovaný teroristický čin se od prvních dvou zmíněných liší ale v tom, že naštěstí nedošlo k jeho uskutečnění¹⁷.

Air India byl pravidelným letem indické letecké společnosti na trase Montreal – Bombaj. Letadlo explodovalo dne 23. června 1985 nad Atlantským oceánem. Při vyšetřování bylo zjištěno, že bomba explodovala v zavazadlovém prostoru. Následky byly tragické, zahynulo všech 307 pasažérů a 22 členů posádky. Konkrétní pachatelé útoku jsou doposud neznámí, vyšetřovatelé však předpokládají, že za útokem stojí členové sikhské separatistické organizace Babbar Khalsa a dalších zpřízněných skupin, které bojují za nezávislost sikhského státu v indické oblasti Pandžáb¹⁸.

Jedním z nejtragičtějších případů tohoto druhu lze považovat událost z 21. prosince 1988, kdy nad britským městem Lockerbie explodovalo letadlo společnosti Pan Am. Následky byly obrovské – zahynulo 259 osob na palubě a 11 na zemi. Přestože se na palubě vyskytovali pasažéři z celkového počtu 21 zemí, většina z nich byli Američané.

¹⁵ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 11.

¹⁶ Tamtéž, s. 11.

¹⁷ Tamtéž, s. 38-39.

¹⁸ Tamtéž, s. 40.

Vyšetřovatelé jsou přesvědčeni, že za útokem stáli dva Libijští agenti tajných služeb a že se jednalo o odvetu za americké bombardování libijského hlavního města Tripolis. Libijský prezident Muammar Kádáfí nejdříve tuto souvislost odmítal, nicméně v roce 2001, po dokončení rozhovorů s 15 000 osobami a po dokončení expertýz se 180 000 vzorky z leteckého neštěstí libijský podíl na tomto teroristickém činu přiznal. Libijská vláda následně přiznala odškodnění rodinám všech obětí¹⁹.

V noci z 9. na 10. srpna 2006 bylo britskou policií zadrženo více než 20 osob, které byly podezřelé z přípravy útoků na minimálně 10 transatlantických letů mezi Londýnem, USA a Kanadou. Většina zadržených osob byla již předtím dlouhodobě sledována. Útoky měly být realizovány na palubách letadel amerických leteckých společností Continental Airlines, United Airlines a American Airlines. Dle vyšetřování měli zadržení v úmyslu pomocí plastové láhve, šumivého nápoje, elektrických baterií a peroxidu vodíku sestrojít výbušninu, která by byla aktivována mobilním telefonem. Motivem tohoto teroristického činu měla být odvěta za invazi amerických ozbrojených složek do Iráku. Původně měla tato událost za následek úplný zákaz vnášet na palubu letadel odlétajících ze Spojeného království Velké Británie a Severního Irska jakákoli zavazadla, později byla tato restrikce modifikována pouze s ohledem na povolené množství tekutin, aerosolů a gelů²⁰.

2.3 Útoky na letištní infrastrukturu

K útokům dochází také ve veřejných prostorách letiště, kde je vysoká koncentrace cestujících a letištního personálu. Přístup do těchto veřejných částí není nijak zabezpečen, což usnadňuje teroristům na tyto místa pronášet zbraně a výbušniny²¹.

¹⁹ ENCYCLOPAEDIE BRITANNICA. *Pan Am flight 103 Disaster* [online]. 23. 11. 2015 [cit. 2016-11-15]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/event/Pan-Am-flight-103-disaster>

²⁰ ABEYRATNE, R. *Aviation Security Law*. New York: Springer, 2010, s. 36. ISBN 978-3-642-11701-5. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=tw8g6C479vUC&printsec=frontcover&dq=Aviation+security+law&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwiMv6uRjIrSAhVFTSYKHbF5DDgQ6AEIJDA#v=onepage&q=Aviation%20security%20law&f=false>

²¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 11.

Jedním z nejkrvavějších protiprávních činů v civilním letectví se stal paralelní útok na letišti v Římě a ve Vídni. Čtyři stoupeneci skupiny Abu Nidala přistoupili v Římě 27. prosince 1985 k přepážce izraelské letecké společnosti El-Al, kde zahájili palbu automatickými zbraněmi a granáty. Než byli zneškodněni, stačili usmrtit 16 lidí a 99 jich zranit. O několik minut později zaútočila skupina tří teroristů v letištní hale ve Vídni. Za pomoci ručních granátů usmrtili dva cestující a dalších 39 jich zranili. Dva útočníci byli při pokusu o únik v předem připraveném automobilu zatčeni, jeden zastřelen. Následné vyšetřování ukázalo, že teroristé měli v plánu obě letadla unést a zničit je nad Tel Avivem²².

Ani po zvýšení bezpečnostních opatření po útocích z 11. září 2001 se nedokázalo podobným teroristickým činům zabránit. Na mezinárodním letišti v Los Angeles zaútočil 4. července 2002 Egyptan Hesham Mohamed Hadayet. Ozbrojený pistolí zahájil palbu na cestující čekající na odbavení leteckou společností El-Al. Zastřelena byla jedna letištní pracovnice a jeden cestující, několik dalších cestujících bylo útočníkem pobodáno²³.

Z nejnovějších protiprávních činů v civilním letectví lze uvést událost ze dne 22. března 2016, kdy se odehrály dvě sebevražedné exploze na bruselském letišti Zaventem. Čin byl proveden osobami napojenými na Islámský stát. Útok byl proveden jen čtyři dny poté, kdy byl zadržen jeden z hlavních atentátníků z listopadového teroristického útoku z předchozího roku v Paříži. Atentáty si vyžádaly 10 obětí, několik desítek lidí bylo zraněno²⁴.

Další útok na letištní infrastrukturu se datuje k 29. červnu 2016, kdy na Atatürkově letišti v Istanbulu zaútočily nejméně tři atentátníci. Útoky byly nejdříve vedeny palbou z automatických zbraní, po přestřelce s policií teroristé následně odpálili výbušniny. Za tímto útokem stála teroristická organizace Islámský stát, zemřelo 44 osob²⁵.

²² KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 12.

²³Tamtéž, s. 12.

²⁴ AKTUÁLNĚ.CZ. *Letištěm v Bruselu otřásl exploze. Na místě jsou mrtví a ranění, z budovy stoupá dým* [online]. 22. 13. 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/na-letisti-v-bruselu-se-ozvaly-dve-exploze-nekolik-lidi-je-z/r~a146dacaefff11e5a6b7002590604f2e/?redirected=1487936407>

²⁵ IDNES:CZ. *Na istanbulském letišti útočil Čečenec, Uzbek a Kyrgyz, tvrdí Turci* [online]. 30. 6. 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/istanbul-letiste-utok-nejasnosti-dlh-/zahranicni.aspx?c=A160630_104825_zahranicni_aba

2.4 Letadlo jako zbraň

Následky použití letadla jako zbraně plně poznaly Spojené státy americké. Letecký průmysl je nezbytným článkem životnosti ekonomiky USA, což ho v očích teroristů činí vhodným terčem. Také komplexnost a široký záběr leteckého průmyslu je velmi lákavé prostředí pro spáchání protiprávního činu²⁶. V roce 1970 bylo leteckými civilními dopravci USA přepraveno 172 milionů cestujících, o 30 let později se jednalo již o 642 milionů cestujících²⁷.

Často se říká, že když nic neskrýváme, tak není důvod se ničeho obávat. Toto se ale zdá jako špatný předpoklad, který neplatil před 11. zářím 2001 a jeho neplatnost se ukázala i po něm²⁸. Útoky z 11. září 2001 znamenaly převrat ve vývoji letecké bezpečnosti. Změny vyvolané touto událostí lze srovnat s přelomením v oblasti zavedení zvýšených bezpečnostních opatření v souvislosti s přelomením šedesátých a sedmdesátých let, charakterizovaným teroristickými činy páchanými Palestinci²⁹.

Tento teroristický čin je relativně novým typem útoku proti letecké dopravě. Myšlenka použití letadla jako zbraně se objevovala již dříve, nikdy předtím nebyla ale takto detailně rozpracována a uskutečněna. Útok z 11. září 2001 byl plánován již od 90. let minulého století. V roce 1999 absolvovali klíčoví velitelé útoků výcvik

²⁶ PRICE, Jeffrey C. a FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. 3. vyd. Oxford: Elsevier Science & Technology, s. 27. ISBN 978-0-12-804293-9. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=yIt4CgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Practical+aviation+security:+predicting+and+preventing+future+threats&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwjJnqPzi4rSAhWB2SYKHUECAqcQ6AEIJDA#v=onepage&q=Practical%20aviation%20security%3A%20predicting%20and%20preventing%20future%20threats&f=false>

²⁷ SWEET, Kathleen M. *Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns*. 2. vyd. Boca Raton: CRC Press, 2008, s. 8. ISBN 978-1-4398-9473-6. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=bXMBQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Aviation+and+Airport+Security:+Terrorism+and+Safety+Concerns&hl=cs&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=Aviation%20and%20Airport%20Security%3A%20Terrorism%20and%20Safety%20Concerns&f=false

²⁸ LYON, D. *Surveillance after September 11*. 1. vyd. Cambridge: Polity Press, 2003, s. 1. ISBN 0-7456-3180-0. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=OjKMh_8CVKsC&printsec=frontcover&dq=11.z%3A%20A1%20C5%2099%20C3%20AD&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwjZ3eru2I3SAhWK7SYKHUrMBYoQ6AEIMjAF#v=onepage&q&f=false

²⁹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 61. ISBN 978-80-87567-51-7.

nejednalo o letecké nehody. Pojem „letecká nehoda“ Víšek vysvětluje jako „mimořádnou událost spojenou s provozem letadla, která proběhla mezi dobou, kdy jakákoliv osoba vstoupí na palubu letadla a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustí, a při které dojde k úmrtí nebo těžkému zranění osob či osoby nebo k poškození či zničení letadla³⁵. V této práci nejsou uvedeny všechny únosy či pokusy o únos civilních letadel, zmíněny jsou jen ty obecně nejznámější, či svým charakterem nejzajímavější.

První únos v bývalém Československu se odehrál 6. dubna 1948. Šlo o první politicky motivovaný únos ze zemí bývalého sovětského bloku. Bylo uneseno letadlo Československých aerolinií na lince Praha – Bratislava, letový kurz byl změněn, aby následně dopravní letadlo přistálo v americké zóně v Německu poblíž Mnichova. Na únosu se podílela většina z 26 cestujících na palubě včetně jednoho pilota a dvou členů posádky³⁶.

V roce 1950 došlo k paralelnímu únosu tří letadel Československých aerolinií. Důvěrný přítel jednoho z pilotů Československých aerolinií a bývalý letec Royal Air Force získal informaci o připravovaných procesech proti bývalým vojákům Československé armády na Západě. Dne 24. března vzlétla do Prahy tři letadla z Bratislavy, Ostravy a z Brna, kurz byl ale změněn do americké vojenské zóny poblíž německého Mnichova. Celkem 27 z 85 účastníků útěku požádalo o politický azyl, ti, kteří se vrátili, byli velmi intenzivně vyšetřováni Státní bezpečností. Osm organizátorů únosů bylo v nepřítomnosti odsouzeno k trestu smrti, dalších 19 cestujících bylo odsouzeno k trestu odnětí svobody v délce trvání 25 let³⁷.

Drama s tragickým koncem se odehrálo 8. června 1972. Deset osob uneslo letadlo na lince Mariánské Lázně – Praha – Bratislava – Lučenec. Únosci měli v plánu emigrovat na Západ. Po vzletu nejdříve napadli několik cestujících, poté za pomoci dvou pistolí donutili piloty změnit kurz letu. Piloti se snažili únosce oklamat, což mělo za následek zastřelení jednoho z nich, otce tří dětí. Druhý pilot přistál v západoněmeckém Weidenu, kde byli všichni únosci zatčeni. I přes oficiální žádost

³⁵ VÍŠEK, J. *Organizace záchranných činností v České republice*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2012, s. 142. ISBN 978-80-7452-028-0.

³⁶ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 14.

³⁷ Tamtéž, s. 14.

tehdejší vlády Československa nebyli únosci vydáni zpět do své země, vrah pilota se ještě před začátkem soudního procesu oběsil³⁸.

Další případ protiprávního činu je neobyklý z důvodu, že únosci byli dva mladiství ve věku 15 a 16 let. Dne 29. března 1989 se na letišti Praha – Ruzyně za použití zbraní a rukojmích podařilo těmto dvěma mladíkům vniknout na palubu letadla společnosti Malev na lince Budapešť – Praha – Amsterdam. Piloti byli donuceni letět do Barcelony, letadlo nakonec přistálo ve Frankfurtu nad Mohanem, kde se únosci vzdali. Jakožto i ve všech ostatních případech odmítla Spolková republika Německo únosce vydat zpět do Československa. Tento čin je kromě nízkého věku pachatelů významný také tím, že ukázal bezpečností nedokonalosti tehdy nového terminálu ruzyňského letiště³⁹.

Další pokus o únos se odehrál z důvodu psychické nemoci únosce, který se 28. prosince 1999 pokusil unést letadlo německé společnosti Lufthansa na lince Praha – Düsseldorf. Libanonský cestující se překvapivě dožadoval přistání v německém Düsseldorfu, kam ale letadlo i tak směřovalo. Po přistání se psychicky nemocný únosce nechal zatknout německou policií⁴⁰.

K poslednímu pokusu o únos na našem území došlo 28. prosince 2006, kdy letadlo ruské společnosti Aeroflot letělo z Moskvy do Ženevy. Podnapilý ruský občan nejdříve verbálně napadal ostatní cestující, poté všem hrozil zabitím údajnou výbušninou ve své kapse. Členům posádky se však podařilo zabránit dalšímu napadání cestujících a vyhrožování jim zabitím a letadlo nouzově přistálo v Praze na Ruzyni, kde byl únosce zadržen policií České republiky. Dne 22. února 2007 byl pachatel vydán k trestnímu stíhání do Ruské federace⁴¹.

³⁸ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 15.

³⁹ Tamtéž, s. 18.

⁴⁰ Tamtéž, s. 18.

⁴¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídél, 2014, s. 136 - 138. ISBN 978-80-87567-51-7.

3 PŘEDPISY V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ

Civilní letecká doprava vykazuje již od samého začátku mezinárodní charakter, v její regulaci mají velký význam mezinárodní předpisy. Vzhledem k faktu, že Česká republika je členem Evropské unie, tak významným regulačním rámcem jsou také evropská pravidla. V oblasti ochrany civilního letectví jsou tyto normy přímo aplikovatelné, není třeba je zvlášť provádět v národním právu⁴². Toto se však netýká norem, které jsou definovány Mezinárodní organizací pro civilní letectví ICAO⁴³. Následující text stručně přiblíží jednotlivé mezinárodní úmluvy, jejichž hlavním úkolem je úprava oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dále bude uveden přehled bezpečnostních norem a doporučení mezinárodních organizací, jako jsou již výše zmíněná ICAO, ale také Evropská konference pro civilní letectví ECAC⁴⁴ a Evropská unie.

3.1 Mezinárodní úmluvy

Úmluva o mezinárodním civilním letectví

K podpisu Úmluvy o mezinárodním civilním letectví došlo v Chicagu 7. prosince 1944, dle místa podpisu je označována také jako Chicagská. Tvoří základní mezinárodní předpis pro oblast civilního letectví a neméně významná je i v oblasti letecké bezpečnosti⁴⁵.

Článek 1 úmluvy zakotvuje jeden ze základních principů, který má značný význam také pro řešení mimořádných situací a protiprávních činů v civilním letectví. Každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím. To znamená, že na každé letadlo se vztahují zákony státu, nad jehož územím přelétá nebo v němž přistane. Úmluva o mezinárodním civilním letectví dále ustanovuje ICAO

⁴² KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 171. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁴³ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION [online]. Dostupné z: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

⁴⁴ EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE [online]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org/>

⁴⁵ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 171. ISBN 978-80-87567-51-7.

jako vrcholnou mezinárodní organizaci, která je odpovědná za rozvoj v oblasti letectví a za prosazování jednotlivých ustanovení úmluvy. V neposlední řadě tento dokument také definuje organizační strukturu ICAO a její pravomoci v dané oblasti⁴⁶.

V bývalém Československu byla tato úmluva vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č.147/1947 Sb., platnosti nabyla 4. dubna 1947⁴⁷.

Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla

Tato úmluva byla podepsána v Tokiu 14. září 1963, dle místa podpisu je také známa jako Tokijská. Vztahuje se k ochraně letadla, cestujících a posádky⁴⁸.

Tato úmluva se vztahuje na protiprávní činy páchané na palubě letadla za letu. Opravňuje velitele letadla, aby proti osobě, která spáchala či se chystala spáchat protiprávní čin, učinila přiměřená opatření, která povedou k ochraně bezpečnosti letadla, osob a majetku v letadle. To samé se týká také zachování pořádku a kázně na palubě. Takovouto osobu má velitel letadla právo předat příslušným orgánům nebo ji vysadit na nejbližším letišti, kde je možné přistát. Úmluva současně ukládá smluvním státům povinnost vzít takovouto osobu do vazby a zároveň, aby daný stát následně vrátil veliteli letadla kontrolu nad letadlem⁴⁹.

Tehdejší Československo tento dokument přijalo 23. května 1984 a k jeho uveřejnění došlo ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí č.102/1984 Sb⁵⁰.

Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel

Dne 16. prosince 1970 byla v Haagu podepsána Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, označována také jako Haagská úmluva. Dohoda se zabývá řešením problematických otázek, jakými je například trestní stíhání pachatele. Výsledkem je nařízení, že každý členský stát musí pachatele buď vydat ke trestnímu stíhání do své země

⁴⁶ CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION. *International Air Services Transit Agreement*. 7. 12. 1944 [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I243EN.pdf>

⁴⁷ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 171. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁴⁸ Tamtéž, s. 171.

⁴⁹ ŠTURMA, P. *Mezinárodní smlouvy proti terorismu* [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://files.svses.webnode.cz/200004812-ee477f0380/sturma.pdf>

⁵⁰ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 172. ISBN 978-80-87567-51-7.

nebo jej sám trestně stíhat a vystavit ho přísného trestu. Haagská úmluva dále například zavádí třístupňové uplatnění jurisdikce – jurisdikci státu registrace letadla, dále jurisdikci státu prvního přistání uneseného letadla a v poslední řadě jurisdikci státu, v němž má provozovatel letadla své hlavní působiště nebo trvalé bydliště⁵¹.

V Československu vstoupil tento dokument v platnost 6. května 1972 a ve Sbírce zákonů byl zařazena jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb⁵².

Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví

Tato úmluva je třetí nejdůležitější mezinárodní konvencí v oblasti bezpečnosti civilního letectví. K podpisu úmluvy došlo v Montrealu 23. září 1971, běžně bývá označována jako Montrealská úmluva. Hlavní bod této úmluvy se týká účinného boje proti sabotážím a bombovým útokům na letadla. Jsou zde definována jednání, která musí být jednotlivými smluvními stranami uzákoněny jako trestné činy⁵³.

V Československu nabyl tento dokument platnosti 9. září 1973 a byl vyhlášen ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí pod č. 16/1974 Sb⁵⁴.

Dodatkový protokol k Montrealské smlouvě

V 80. letech minulého století docházelo k teroristickým útokům na mezinárodních letištích v poněkud větší míře, v tehdejší době ale nebylo možno tyto činy očividně mající mezinárodní charakter postihovat jako mezinárodně trestné činy. Proto v roce 1986 vzešlo z 26. shromáždění ICAO doporučení vypracovat nový mezinárodně platný dokument o potlačování násilných činů na mezinárodních letištích. Tento dokument byl vypracován a přijat na mezinárodní diplomatické konferenci o leteckém právu v Montrealu ve dnech 9.–24. února 1988⁵⁵.

⁵¹ ZÁKONY PRO LIDI^{CZ} VYHLÁŠKA ministra zahraničních věcí ze dne 15. srpna 1974 o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. Československá socialistická republika. 1974, částka 17/1974 [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1974-96#Sum>

⁵² KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 173. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁵³ Tamtéž, s. 174.

⁵⁴ Tamtéž, s. 174.

⁵⁵ KOVERDYNSKÝ, B. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, 2007, s. 23.

Pro naši republiku vstoupil protokol v platnost dne 18. dubna 1990 a byl vyhlášen ve Sbírce mezinárodních smluv jako sdělení ministra zahraničních věcí č. 138/2002 Sb⁵⁶.

Úmluva o označování plastických trhavin pro účely jejich identifikace

K jejímu podpisu došlo v Montrealu dne 1. března 1991. Úmluva obsahuje dvě části – samostatnou úmluvu a technické přílohy, jakožto její nedílnou součást. Cíl úmluvy je definován zlepšením kontroly a omezením použití neoznačených a nezjistitelných plastických trhavin. Každý ze států se zavázal k zajištění efektivní kontroly nad plastickými trhavinami, které neobsahují žádný z detekčních prostředků popsanych v technické příloze této úmluvy. Každý stát musí také přijmout efektivní opatření k zákazu výroby neoznačených plastických trhavin. Součástí úmluvy je také omezení jejich přepravy na národní i mezinárodní bázi⁵⁷.

Vláda ČSFR tuto úmluvu schválila 18. prosince 1991 a jako nástroj mezinárodního práva nabyla účinnosti 21. června 1998⁵⁸.

Pekingská úmluva a Pekingský protokol

Diplomatická konference, která se konala mezi 30. srpnem a 10. zářím 2010, si na základě rozhodnutí Rady ICAO určila za cíl přijmout změny Montrealské a Haagské úmluvy. Změny těchto dvou úmluv reagovaly na snahy mezinárodního společenství a ICAO odpovědět na nové hrozby, které se objevily v civilním letectví – zvláště na hrozby vzniklé v souvislosti s teroristickými útoky 11. září 2001. Jedná se hlavně o použití civilního letadla jako zbraně, dále o jeho použití k protiprávnímu rozptýlení biologických, chemických a jaderných látek a v poslední řadě o použití takovýchto látek k útoku na civilní letadlo⁵⁹.

Původním úmyslem konference bylo jen přijetí protokolu upravujícího Montrealskou úmluvu. Výsledně ale došlo k přijetí úmluvy nové, a to proto, že

⁵⁶ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 174. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁵⁷ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 174. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁵⁸ Tamtéž, s. 174.

⁵⁹ Tamtéž, s. 175.

Montrealská úmluva byla již jednou v minulosti změněna Protokolem o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví z roku 1988. Zavedením trestného činu přepravy nebezpečných materiálů se mění předmět úmluvy, který již nemá za cíl jen bezpečnost civilního letectví, proto bylo namístě tuto skutečnost odrazit i v názvu úmluvy. Konference tedy přijala novou úmluvu, přičemž tato Pekingská úmluva má mít mezi smluvními stranami přednost před Montrealskou úmluvou⁶⁰.

Česká republika souhlas se sjednáním Úmluvy o potlačování protiprávních činů souvisejících s mezinárodním civilním letectvím a s Protokolem doplňujícím Úmluvu o potlačení protiprávního zmocnění vyslovila vládním usnesením a dohoda pak byla českou stranou podepsána v listopadu 2011 v Montrealu⁶¹.

3.2 Normy organizací ICAO a ECAC a Evropské unie

Normy ICAO a ECAC

Příloha 17 Úmluvy o Mezinárodním civilním letectví

Z důvodu zvýšeného výskytu protiprávních útoků v civilním letectví na konci 60. let 20. století, které měly za následek velké množství lidských životů, se v roce 1970 uskutečnilo mimořádné zasedání Shromáždění ICAO. Objevila se potřeba stanovení základních pravidel ochrany civilního letectví před protiprávními činy, která posléze vyústila ve vznik nového dokumentu, ve vznik nové přílohy číslo 17. Tato příloha se stala jednou z příloh Úmluvy o Mezinárodním civilním letectví, radou ICAO byla schválena v roce 1974⁶².

Příloha 17 se zabývá hlavně administrativními a koordinačními aspekty ochrany civilního letectví před protiprávními činy a technickými detaily ochrany. Dle této přílohy musí každý smluvní stát vytvořit národní program ochrany civilního letectví před

⁶⁰ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 174. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁶¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 176. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁶² Tamtéž, s. 176.

protiprávními činy, dále určuje leteckým dopravcům primární odpovědnost za ochranu svých cestujících a majetku, což neodmyslitelně souvisí s vytvořením jejich vlastních systémů bezpečnosti⁶³.

Příloha 17 není jedinou přílohou, vztahující se k ochraně civilního letectví. K tomuto tématu se vyjadřují i přílohy jiné, nicméně pouze jejich vybraná ustanovení. Jedná se například o Přílohu 8, která definuje požadavky na vybavení letadel, Přílohu 9, upravující usnadnění odbavovacích procesů a požadavků na bezpečnost cestovních dokladů a dále Přílohu 10, definující kód sekundárního radaru v případě nouze, včetně zvláštního kódu nastaveného v případě spáchání protiprávního činu⁶⁴.

Dokument 30, část II. Evropské konference pro civilní letectví

Evropská konference pro civilní letectví (ECAC) byla založena v roce 1955. Založena byla devatenácti evropskými zeměmi, Česká republika se jejím členem stala až v roce 1991. Základním předpisem členských zemí pro bezpečnostní oblast je druhá část Dokumentu 30 – Security⁶⁵.

Předpis se zabývá obecnými bezpečnostními principy, organizacemi a rozdělením odpovědností za jednotlivá bezpečnostní opatření. Dále je zde stanovena povinnost zpracovat bezpečnostní letištní program. Dokument dále popisuje standardy týkající se jednotlivých bezpečnostních opatření a v neposlední řadě uvádí základní principy řešení protiprávních činů v civilním letectví. Velká část tohoto dokumentu má tajný charakter, není tedy v celkovém znění přístupna veřejnosti⁶⁶.

Evropské předpisy

Požadavky na bezpečnost v civilním letectví doznaly výrazných změn po teroristických útocích v USA z 11. září 2001. O rok později, 16. prosince 2002 bylo vydáno Evropským parlamentem a Radou nařízení číslo 2320/2002, které stanovuje

⁶³ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 176. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁶⁴ Tamtéž, s. 177.

⁶⁵ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 177. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁶⁶ AVSEC & EMERGENCY TRAINING. *Předpisy ECAC* [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.avsectraining.cz/predpisy-ecac.html>

společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Nařízení bylo zformulováno na základě doporučení uvedených v Dokumentu 30 ECAC, přičemž již nešlo jen o doporučení, ale už o formu závazného mezinárodního předpisu⁶⁷.

Dne 11. března 2008 bylo Evropským parlamentem a Radou vydáno nové nařízení číslo 300/2008, které zrušilo předchozí nařízení číslo 2320/2002. Smyslem tohoto nařízení je zjednodušení, harmonizování a ujasnění stávajících pravidel. Zároveň je zde zmíněna snaha zvýšit úroveň ochrany. Nařízení stanovuje společné základní normy a požadavky na letiště sloužící pro civilní letectví, na provozovatele poskytující služby na těchto letištích a na ostatní subjekty mající obchodní vztahy s těmito letišti⁶⁸. Koverdinský však spíše než ke zjednodušení a zpřehlednění jednotlivých bodů nařízení došlo k pravému opaku. Koverdinský tvrdí, že *„komplex předpisů působí na první pohled nepřehledně, některá ustanovení se v různých předpisech opakují, jiná jsou z důvodu těžkého hledání kompromisu upravena ve zvláštních právních předpisech, často se nedaří sladit vůli hlavních protagonistů nové úpravy s technickými parametry nového bezpečnostního nařízení zavedení a dochází k opakovaným posunům účinnosti jednotlivých norem“*⁶⁹. Koverdinský se domnívá, že tento fakt pramení z šířky a různorodosti společnosti Evropské unie, kde je velice obtížné hledat vzájemné kompromisy. Svou roli zde sehrávají také vyjednávací pozice jednotlivých členských států. Koverdinský také tvrdí, že *„svou roli zcela určitě hrály také tlaky lobbystických skupin – zejména silných profesních organizací a zástupců průmyslu jako jsou například výrobci bezpečnostních zařízení“*⁷⁰.

Národní právní úprava

Národní právní úpravu v oblasti bezpečnosti v civilním letectví upravují právní předpisy a letecké předpisy⁷¹.

⁶⁷ KOVERDYNŠKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 178. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁶⁸ ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008* [online]. [cit. 2016-11-20]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/předpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-300-2008>

⁶⁹ KOVERDYNŠKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 178. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁷⁰ Tamtéž, s. 178.

⁷¹ Tamtéž, s. 185.

Právní předpisy

Základ úpravy ochrany civilního letectví před protiprávními činy je reprezentován zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, zejména zákona č. 225/2006 Sb. Zákon upravuje obecné podmínky týkající se provozování letišť, leteckých staveb, leteckých činností, ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V poslední řadě jsou zde uvedeny podmínky výkonu státní správy včetně sankcí v případě porušení zákona. Centrálním orgánem státní správy odpovědným za vytváření, zavádění, koordinaci a kontrolu bezpečnosti bylo stanoveno Ministerstvo dopravy ČR. V zákoně jsou také uvedeny pravomoce Policie České Republiky, přičemž tato ozbrojená složka se řídí policejním zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Jmenovitě jde o pravomoce týkající se oprávnění k zastavení a prohlídce dopravního prostředku a jeho detailní prohlédání s ohledem na zavazadla, věci i osoby v něm obsažené. V zákoně jsou dále vymezena práva a povinnosti provozovatelů letišť, leteckých dopravců a poskytovatelů letových provozních služeb⁷².

Ministerstvo dopravy ČR v roce 2006 vydalo prováděcí vyhlášku k zákonu o civilním letectví, vyhlášku č. 410/2006. Ve vyhlášce jsou uvedeny náležitosti bezpečnostních programů, které jsou zpracovávány provozovateli letišť, leteckými dopravci a dalšími působícími subjekty v oblasti civilního letectví. Dále stanoví postupy pro provádění bezpečnostních kontrol a jejich technickou stránku věci a pro kontrolu veškerých vozidel při vjezdu do neveřejných prostor letiště. Součástí vyhlášky je samozřejmě také postup při ověřování spolehlivosti všech zmíněných částí⁷³.

Letecké předpisy

V oblasti bezpečnosti civilního letectví došlo k překladu Přílohy 17 Úmluvy o mezinárodním letectví a základního bezpečnostního předpisu Evropské konference pro civilní letectví – Dokumentu 30. Závaznost těchto předpisů je odvozena od § 102, odstavec 2 zákona o civilním letectví⁷⁴.

⁷² KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 186. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁷³ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 186. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁷⁴ Tamtéž, s. 187.

4 ORGANIZACE OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ

Ochrana civilního obyvatelstva před protiprávními činy je v dnešní globalizované společnosti a s ní spojeného vzniku nových konfliktů stále aktuálnějším tématem. Z mezinárodního hlediska je nejvýznamnější organizací zajišťující ochranu civilního obyvatelstva Organizace spojených národů. Ta prostřednictvím svých orgánů může v případě ohrožení civilního obyvatelstva činit různá bezpečnostní opatření⁷⁵.

Letectví má nadnárodní charakter, jehož mezinárodní regulace s ohledem na bezpečnost sahají do 20. let minulého století. Od té doby výrazně vzrostl význam mezinárodních organizací, došlo také k posílení jejich regulatorní, kontrolní a sankční pravomoci. Nedílnou součástí ochrany civilního letectví před protiprávními činy tvoří také jednotlivé úřady státní správy, provozovatelé letišť, letečtí dopravci a další subjekty aktivní v civilním letectví⁷⁶. V textu níže jsou uvedeni nejdůležitější aktéři, kteří se podílí na ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

4.1 Mezinárodní organizace vládního typu

Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO

Mezinárodní organizace pro civilní letectví patří mezi mezivládní organizace přidružené k OSN, která pomáhají regulovat mezinárodní civilní letectví. Posláním ICAO je rozvoj mezinárodního civilního letectví tak, aby mezinárodní doprava byla založena na rovnosti příležitostí a mohla fungovat spolehlivě a ekonomicky. Důraz klade na bezpečnost a plynulost civilního letectví v takové míře, aby byly zcela eliminovány vážné nehody. Organizace ICAO definuje pojem vážná nehoda v případě, kdy dojde k vážnému zranění či úmrtí nejméně jedné osoby, vážnému poškození či celkové destrukci letadla

⁷⁵ VÍŠEK, J. a kol. *Ochrana civilního obyvatelstva v globálním měřítku*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2013, s. 120. ISBN 978-80-7452-030-3.

⁷⁶ Tamtéž, s. 197.

a nebo ke vzniku požáru před nehodou či po nehodě letadla⁷⁷. ICAO je těsně navázána na státní úřady členských zemí, na jejich příslušná ministerstva a na příslušné letecké úřady. Tato organizace také modernizuje letiště a letištní zabezpečovací zařízení, což má vést ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. V neposlední řadě jsou regionální úřady ICAO spolu s OSN a členskými státy ICAO nápomocny chudým zemím ve výstavbě nových řízených letišť⁷⁸.

Evropská konference pro civilní letectví ECAC

Evropská konference pro civilní letectví je mezivládní organizace sdružující 44 členských zemí. Organizace byla založena v roce 1955 a jejím primárním cílem je podpora rozvoje bezpečné, efektivní a udržitelné letecké dopravy v kontextu Evropy. Všechny členské země ECAC se řídí Přílohou 17 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví a také standardy Dokumentu 30. ECAC provádí dobrovolné bezpečnostní audity a účastní se také technické pomoci, která pomáhá členským zemím v implementaci bezpečnostních pravidel⁷⁹.

Evropská komise a její pracovní orgány EC

Evropská komise zastupuje zájmy Unie jako celku. Předkládá návrhy právních předpisů Evropskému parlamentu a Radě Evropské unie a zároveň zajišťuje, že jsou členskými státy řádně uplatňovány⁸⁰.

Jedním z orgánů Komise je Výbor pro bezpečnost civilního letectví. Členy výboru jsou zástupci každé členské země, mají možnost ovlivňovat výslednou podobu právních

⁷⁷ GRIFFIN, Thomas G.C., YOUNG, Mark S. a STANTON, Neville A. *Human Factors Models for Aviation Accident Analysis and Prevention*. Brookfield: CRC Press, 2015, s. 14. ISBN 978-1472432759. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=bWfVBgAAQBAJ&pg=PT227&dq=INTERNATIONAL+AIR+TRANSPORT+ORGANISATION.+Security+manual:+3rd+Edition&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKewje0-ikj4rSAhXE4SYKHf1uAjlQ6AEIGTAA#v=onepage&q=INTERNATIONAL%20AIR%20TRANSPORT%20ORGANISATION.%20Security%20manual%3A%203rd%20Edition&f=false>

⁷⁸ VELVYSLANECTVÍ.COM. *Mezinárodní organizace pro civilní letectví* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://velvyslanectvi.com/info/icao.php>

⁷⁹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 198. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁸⁰ EVROPSKÁ KOMISE. *Decision-making* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/atwork/index_cs.htm

předpisů. Za Českou republiku ve Výboru jednají zástupci odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR. Komise zároveň sestavila poradní skupinu zástupců subjektů, jejichž členy jsou také zájmové organizace civilního letectví a jejichž cílem je ochrana civilního letectví před protiprávními činy⁸¹.

4.2 Mezinárodní organizace nevládního typu

Mezinárodní organizace kriminálních policí INTERPOL

International Criminal Police Organisation vznikla v roce 1923. Mezinárodní organizace kriminální policie – INTERPOL je největší policejní organizací na světě a jako mezinárodní mezivládní organizace zabezpečuje policejní spolupráci v kriminálně-policejní oblasti mezi smluvními státy organizace. V současné době sdružuje INTERPOL 188 členských států. Hlavním úkolem Interpolu je zabezpečování spolupráce členských zemí v potírání trestné činnosti při plném respektování národního zákonodárství dotyčné země a jejich povinností plynoucích z mezinárodních smluv⁸².

Mezinárodní organizace letecké dopravy IATA

International Air Transport Association byla založena na Kubě v roce 1945. IATA představuje sdružení leteckých společností, podporujících rozvoj spolehlivé, efektivní a bezpečné letecké dopravy ve prospěch zákazníků. K dnešnímu dni má IATA více než 270 členů z více než 140 zemí. Vydává různé doporučující materiály, například Bezpečnostní manuál, účastní se jednání organizací ICAO a ECAC – snaží se prosazovat zájmy leteckých společností. Rovněž také pořádá konference a vzdělávací programy ohledně bezpečnosti civilního letectví⁸³.

⁸¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 199. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁸² POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Národní ústředna Interpolu* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/narodni-ustredna-interpolu.aspx>

⁸³ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 200. ISBN 978-80-87567-51-7.

Mezinárodní federace pilotů leteckých společností IFALPA

International Federation of Airline Pilots Associations vznikla v roce 1948 s účelem ochrany zájmů obchodních pilotů na všech úrovních. Kromě podpory udržitelnosti bezpečnosti v civilním letectví se jako pozorovatel účastní setkání řady mezinárodních organizací, zejména ICAO a ECAC⁸⁴.

Mezinárodní rada letišť ACI

Airports Council International je nezisková organizace. Jejím úkolem je posilování spolupráce letišť. Organizace patří mezi nejstarší asociace v letectví, její vznik se datuje již do roku 1948. Při prosazování zájmů svých členů spolupracuje s organizacemi ICAO, IATA a IFALPA⁸⁵.

4.3 Odpovědnost za bezpečnost v civilním letectví v České republice

Základní rozdělení mezi resorty je dáno zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, jehož novela v roce 2006 přinesla řadu změn. Aktivitu dalších státních orgánů definuje zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, a zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. Kompletní rozpis jednotlivých subjektů je uveden v Národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy⁸⁶.

Ministerstvo dopravy České republiky

Odbor civilního letectví ministerstva dopravy je vrcholným orgánem odpovědným za civilní letectví a jeho bezpečnost. Mezi nejdůležitější úkoly tohoto odboru patří nastavení systému ochrany před protiprávními činy, koordinace vztahů mezi jednotlivými aktéry v této oblasti a schvalování bezpečnostních programů provozovatelů leteckých

⁸⁴ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 200. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁸⁵ Tamtéž, s. 200.

⁸⁶ Tamtéž, s. 201.

činností. Důležitou funkcí je dále certifikační agenda – ministerstvo vydává osvědčení odborné způsobilosti osob provádějící bezpečnostní kontrolu – a v neposlední řadě musí být také zmíněna kontrolní činnost a sankční pravomoc⁸⁷.

Úřad pro civilní letectví v České republice

Úkolem úřadu je především ověřování spolehlivosti leteckého personálu a certifikace technického a bezpečnostního vybavení. Tyto uvedené úkoly jsou úzce navázané na pravomoc úřadu vykonávat státní dozor a jako prvoinstanční úřad řešit případné správní delikty⁸⁸.

Ministerstvo vnitra České republiky

Ministerstvo vnitra odpovídá za veřejný pořádek a bezpečnost, za zbraně a střelivo a za řízení v krizových situacích. Odbor bezpečnostní politiky vyhodnocuje bezpečnostní hrozby a informuje o nich jednotlivé subjekty na národní úrovni. V neposlední řadě také vyhodnocuje požadavky jiných států ohledně povolení cesty ozbrojených bezpečnostních doprovodů na území České republiky⁸⁹.

Policie České republiky

Policie ČR prakticky na letištích vykonává činnosti, které se nijak neliší od činností vykonávaných na ostatních územích České republiky, jako je ochrana veřejného pořádku a majetku, dále odhaluje pachatele přestupků a trestných činů, zajišťuje ochranu ústavních činitelů. Z dalších činností typických pro oblast civilního letectví by měla být zmíněna pravomoc připomínkovat bezpečnostní programy provozovatelů leteckých činností a povinnost podílení se na zpracování letištních pohotovostních plánů⁹⁰.

⁸⁷ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 200. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁸⁸ Tamtéž, s. 202.

⁸⁹ Tamtéž, s. 202.

⁹⁰ Tamtéž, s. 202–203.

Celní orgány

Celní úřady provádí na letištích celní kontrolu a dohlíží nad přepravovaným zbožím a kontrolují nezbytné doklady k vývozu, dovozu a tranzitu definovaného zboží. Novým opatřením je také oprávnění vymáhat pokuty, které byly uloženy jinými správními úřady, prakticky tedy Celní úřady disponují pravomocí zadržet cestujícího a požadovat po něm úhradu dlužné částky⁹¹.

Ministerstvo obrany České republiky a Armáda České republiky

Kromě úlohy obrany státu před vnějším napadením plní tyto dva orgány úkoly spojené s ochranou civilního letectví před protiprávními činy. Hypoteticky se tedy případně jedná o pravomoc sestřelit civilní letadlo v případě hrozby jeho použití jako zbraně. Z běžných úloh těchto orgánů lze zmínit využívání vojáků v činné službě k posílení Policie ČR a také celá problematika vojenského řízení letového provozu⁹².

Provozovatelé letišť

Dle zákona o civilním letectví a prováděcích předpisů zodpovídají především za koordinaci a zavádění bezpečnostních opatření a postupů na letištích, která mají ve své správě. Ke klíčovým úkolům provozovatele letiště je zajištění kontroly při vstupu do něj, dále je provozovatel aktivní v bezpečnostní kontrole osob, zavazadel, nákladu, pošty a palubního vybavení – přičemž při výkonu těchto činností spolupracuje s policií. Provozovatel rovněž odpovídá za zavedení systému vnitřní kontroly bezpečnostních opatření tak, aby byly v co nejvyšší míře efektivní⁹³.

Letečtí dopravci

Z ekonomického hlediska představují letečtí dopravci nejdůležitější aktéry průmyslu v letectví. Pokud se jim nedaří dosáhnout kýženého zisku, tak tato situace má také dopady

⁹¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 203. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁹² Tamtéž, s. 203.

⁹³ Tamtéž, s. 203–204.

na bezpečnost. I přes snahu nabídnout svým potenciálním zákazníkům komfort vysoké kvality, musí dopravci zajistit kontrolu kvality bezpečnostních opatření. Těmito opatřeními je myšleno například přijmout taková opatření, která zabrání vstupu nepovolaných osob na palubu letadla. Dopravce je také povinen zajistit, aby pracovníci realizující pro něj bezpečnostní kontrolu, byli řádně certifikováni a aby technické prostředky k této kontrole určené měly všechna potřebná osvědčení technické způsobilosti. V neposlední řadě je povinnost leteckých dopravců zajistit ochranu zavazadel na palubě letadla a provádět bezpečnostní prohlídku letadla před uvedením do provozu a během průletové údržby⁹⁴.

Provozovatelé letových provozních služeb

Tyto subjekty jsou odpovědné za provozní bezpečnost, narozdíl od provozovatelů letišť a leteckých dopravců mají ale často svá sídla nebo technická navigační zařízení umístěna mimo oblast letiště. Národní bezpečnostní úřad z tohoto důvodu ukládá provozovatelům letových provozních služeb povinnost evidovat seznam leteckých staveb a zařízení a zajistit jejich ochranu před vstupem neoprávněných osob⁹⁵.

Soukromé bezpečnostní služby

Působení soukromých bezpečnostních agentur ve prospěch subjektů, kteří působí v civilním letectví je podmíněno získáním souhlasu letištního výboru pro bezpečnost nebo statutárního orgánu provozovatele letiště. V roce 2012 byla vydána státní norma ČSN EN 16082, přejímající evropskou normu stejného čísla z roku 2011. Tato norma definuje základní parametry zajištění letištních a leteckých bezpečnostních služeb, tudíž tato norma slouží jako referenční rámec pro nastavení požadované kvality bezpečnostních agentur aktivních na daném letišti⁹⁶.

⁹⁴ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 204–205. ISBN 978-80-87567-51-7.

⁹⁵ Tamtéž, s. 205.

⁹⁶ Tamtéž, s. 206–207.

5 PREVENTIVNÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Člověk pro zajištění svého bezpečí provádí opatření a činnosti, kterými se ochraňuje a zajišťuje si život. K tomuto cíli potřebuje systematicky získávat nové poznatky a zkušenosti a posléze je v souvislosti s eliminací rizik přeměňovat v odstraňování svých slabých stránek a posilování svých stránek silných⁹⁷.

Bezpečnostní hrozby dnešní doby mají jiný charakter než ty, na které jsme byli v minulosti zvyklí a podle kterých jsme formovali svoji bezpečnostní politiku. Nové bezpečnostní prostředí vzniklo jako důsledek změny teritoriálního rozložení v mezinárodním kontextu. V minulosti byly jednotlivé státy jasně teritoriálně vymezeny, disponovaly přímou kontrolou nad svým územím a měly přehled nad osobami překračujícími státní hranice. V důsledku globalizace a technického rozvoje již takovéto možnosti již státy nemají, a to platí obzvláště pro oblast Evropy⁹⁸.

Ochrana letecké dopravy je tvořena komplexem bezpečnostních opatření a postupů, které jednak plní preventivní úlohu a zároveň také umožňují operativní akci při spáchání protiprávního činu. Tato kapitola slouží jako výčet preventivních opatření, které mají za úkol takovému spáchání protiprávnímu činu zabránit. Vytvořit, aplikovat a zpětně kontrolovat jejich efektivnost vyžaduje velké úsilí a vysokou odbornost, zároveň ale musí být dohlédnuto nad tím, aby tato bezpečnostní opatření nebyla pro cestující omezující nad únosnou mez. V opačném případě by mohlo dojít ke snížení konkurenceschopnosti letecké přepravy ve vztahu k jiným způsobům dopravy. Většina postupů a opatření uvedených v této kapitole vychází ze standardů, které jsou zformulované v Příloze 17 k Úmluvě o mezinárodním letectví nebo v doporučícím Bezpečnostním manuálu ochrany civilního letectví před protiprávními činy organizace ICAO a evropské legislativě. S ohledem na bezpečnost nemohou být uvedena všechna opatření či jejich jednotlivé detaily. V opačném případě by tyto informace mohly být zneužity a bezpečnost v civilním letectví by mohla být ohrožena⁹⁹.

⁹⁷ PROCHÁZKOVÁ, D. *Bezpečnost, krizové řízení a udržitelný rozvoj*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010, s. 7. ISBN 978-80-86723-97-6.

⁹⁸ WEISS, T. *Role policie a armády v Evropské unii: Analýza evropské a národní úrovně s využitím případových studií České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2014, s. 12. ISBN 978-80-246-2381-8.

⁹⁹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 208. ISBN 978-80-87567-51-7.

5.1 Vyhodnocování hrozeb

Bezpečnostní manuál ICAO detailně popisuje způsoby vyhodnocování hrozeb, na základě přidělení bodového ohodnocení jednotlivým rizikovým faktorům je určena celková míra rizika pro danou zemi. Mezi tyto faktory patří například zabezpečení portálu extremistických skupin, socio-ekonomické faktory, jako jsou například nepokoje v dané zemi či nepříznivá ekonomická situace. Svoji roli hraje také celkový objem letecké přepravy nebo přítomnost rizikových letů. Další body umožňující kvalitní vyhodnocení hrozeb jsou následující:

- výměna informací mezi jednotlivými zpravodajskými a bezpečnostními složkami,
- pravidelná informovanost o výsledcích vyhodnocování hrozeb,
- letiště by mělo mít zpracovanou matici hrozeb a jim odpovídajících bezpečnostních opatření,
- neodkladné zavedení dalších bezpečnostních opatření v případě potřeby¹⁰⁰.

V České republice se ohrožením civilní letecké dopravy zabývá především zpravodajské služby jako například Bezpečnostní informační služba a specializované útvary Policie ČR a Ministerstvo vnitra ČR. Analýza bezpečnostních rizik je prováděna také provozovateli letišť, leteckými dopravci a dalšími právníckými osobami činnými v civilním letectví, přičemž se zástupci všech výše zmíněných složek společně pravidelně setkávají a diskutují nad riziky a nad prevencí terorismu¹⁰¹.

5.2 Ochrana širšího okolí letiště

Pojem „širší okolí letiště“ definuje pásmo do deseti kilometrů od hran vzletové a přistávací dráhy nebo i dále. Ochrana tohoto pásma je důležitá z hlediska hrozbě potenci-

¹⁰⁰ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 209–210. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹⁰¹ Tamtéž, s. 211–212.

álního použití ručních raketových střel MANPADS¹⁰² nebo laserových přístrojů proti letadlům. ICAO vypracovala metodiku identifikace míst v okolí letiště, která by mohla posloužit k provedení útoku proti letadlům. Jedná se především o místa s těmito charakteristikami:

- místo není přehledné z oblastí s větším pohybem osob,
- místo není pokryto kamerovým systémem,
- v těchto místech se letadla pohybují ve výšce, ve které je možné ho zasáhnout,
- místo je snadno přístupné a poskytuje dobrý výhled na přistávající a startující letadla,
- v okolí místa není velký provoz, pachatelé se tak nabízejí možnost po spáchání protiprávního činu nepozorovaně uniknout¹⁰³.

V České republice byly uskutečněny dva průzkumy orientované na zabezpečení pražského letiště Letiště Václava Havla, přičemž jedno z těchto hodnocení bylo zpracováno Izraelskou bezpečnostní agenturou ve spolupráci s izraelskou leteckou společností El Al, druhé vyhodnocení bylo poté provedeno zástupci amerického Úřadu pro bezpečnost dopravy¹⁰⁴.

5.3 Ochrana perimetru

Ochranou perimetru se rozumí zejména oplocení nebo jiné ohraničení neveřejného prostoru letiště. Účelem oplocení je jednoznačné vymezení prostoru letiště, odrazení před neoprávněným vstupem a před spácháním protiprávního činu. Perimetrická ochrana musí být přehledná, pohyb případného narušitele musí být neprodleně monitorován a daný narušitel musí být co nejrychleji zajištěn. ICAO vydalo konkrétní parametry oplocení, jsou definovány takto:

¹⁰² MANPADS – přenosné raketové zbraně, které mohou být vypáleny z vozidla, z lodě či ze země. Mohou být vypáleny pouze jednou osobou, jsou schopny zasáhnout objekt až do výšky 5500 metrů. Zdroj: PRICE, Jeffrey C., FORREST, Jeffrey S. *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. 3. vyd. Oxford: Elsevier Science & Technology, 2016, s. 493. ISBN 978-0-12-804293-9. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=yIt4CgAAQBAJ&pg=PA571&dq=Practical+Aviation+Security:+Predicting+and+Preventing+Future+Threats&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKewifqdO-xKjSAhVM0FQKHbdrCN8Q6AEIHjAA#v=onepage&q=Practical%20Aviation%20Security%3A%20Predicting%20and%20Preventing%20Future%20Threats&f=false>

¹⁰³ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2014, s. 220. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹⁰⁴ Tamtéž, s. 221.

- doporučená minimální výšky byla stanoveno na 2, 44 metru,
- oplocení obsahuje ostnatý nebo žiletkový drát,
- provedení fixace dolní části plotu pro zabránění podhrabání se pod ním¹⁰⁵.

V České republice jsou požadavky na zabezpečení perimetru brány velmi vážně. Naprostá většina mezinárodních letišť v naší zemi jsou dnes již kompletně oplocena, řada z nich disponuje také doplňkovým vybavením jako jsou například prostředky termovize¹⁰⁶.

5.4 Bezpečnostní kontrola a související postupy

Bezpečnostní kontrola před vstupem do bezpečnostních prostorů letiště se týká všech cestujících i členů posádky včetně pilotů. Kontrola může být prováděna technickými zařízeními nebo ručně. Technická zařízení jsou reprezentována detektorem kovů, rentgenovými zařízeními a detektory výbušnin. Osoba odmítající se podrobit bezpečnostní kontrole nemůže být vpuštěna do prostorů bezpečnostních prostorů letiště a tato událost je hlášena policejním složkám a zároveň také ostatním dopravcům na daném letišti. Je také vhodné, aby si státy v národních legislativách upravily povinnost provádění náhodné ruční kontroly, která by se týkala určitého procenta cestujících¹⁰⁷.

Bezpečnostní kontroly se nevztahují na tranzitní cestující a jejich kabinová zavazadla. Toto však platí v případě, pokud standardy bezpečnostních kontrol v zemi, odkud osoba přilétá, jsou na stejné či vyšší úrovni než v daném přijímajícím státě. Výjimečné oprávnění mají často diplomaté. I když mohou být tito cestující v letecké dopravě chráněni diplomatickou imunitou, i oni se musí podrobit bezpečnostní kontrole. Výjimečnost těchto osob spočívá v kontrole jejich zavazadel, které můžou, ale nemusí být bezpečnostní kontrole podrobeny, toto je na rozhodnutí každého státu. Některé státy zároveň nestanovují nutnost provádění bezpečnostních kontrol hlav států, v tomto případě musí být jejich příchod oznámen v dostatečném předstihu. Co se ozbrojeného doprovodu zástupců cizích států týká, toto je také umožněno v případě, kdy

¹⁰⁵ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 221. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 222.

¹⁰⁷ Tamtéž, s. 222–228.

je jeho přítomnost v předstihu nahlášena a jsou splněné veškeré podmínky stanovené přijímajícím státem¹⁰⁸.

V České republice jsou za bezpečnostní kontroly odpovědní provozovatelé letišť, kteří mají možnost pověřit kontrolami své zaměstnance nebo k tomuto delegovat jiné subjekty, například soukromé bezpečnostní agentury. V České republice jsou využívány oba přístupy. Na letišti Letiště Václava Havla v Praze jsou kontroly zajištěny vlastními zaměstnanci provozovatele – pracovníky Bezpečností kontroly a Ostrahy letiště. Na menších českých letištích, například v Pardubicích a Karlových Varech je tato kontrola prováděna soukromou bezpečnostní agenturou G4S¹⁰⁹.

5.5 Další standardy ochrany letiště

V dalším přehledu jsou uvedena některé další základní doporučení s ohledem na bezpečnost v civilním letectví, nicméně v důsledku citlivého charakteru bezpečnostních opatření nejsou uváděny opatření vztahující se k České republice:

- veřejné i neveřejné části letiště musí být pod neustálým dohledem policie nebo bezpečnostního personálu letiště,
- odpadkové koše, toalety či jiná místa, která by mohla sloužit k umístění výbušnin, musí být pravidelně kontrolovány,
- cestující jsou před vstupem do vyhrazených prostor letiště povinni se prokázat platnou letenkou a průkazem totožnosti,
- bezpečnostní kontrole musí být podrobeny všechna zavazadla, která jsou určená k přepravě,
- všechny dveře, schodiště a nástupní mosty vedoucí na odbavovací plochu nebo do letadel musí být uzamčeny – pokud nejsou zrovna používány,
- vozidlům by neměl být umožněn přístup blíže než 50 metrů od čelní části terminálu¹¹⁰.

¹⁰⁸ KOVERDYNŠKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídél, 2014, s. 222 - 228. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 229.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 229–234.

5.6 Bezpečnost paluby letadla

Po teroristických útocích ve Spojených státech amerických v roce 2001 docházelo k pronášení nebezpečných předmětů na paluby letadel i přes zpřísněná bezpečnostní opatření¹¹¹. Níže jsou uvedena některá další bezpečnostní opatření, chránící před spácháním protiprávních činů na palubě letadla:

- letadla s maximální vzletovou hmotností vyšší než 45,5 tuny nebo s kapacitou sedadel vyšší než 60 musí disponovat zodolněnými dveřmi vedoucími do kokpitu a tyto dveře musí být zároveň uzamykatelné z každého sedadla pilotů,
- dveře musí být odolné vůči střelám ráže 9 mm a střelám ráže 44 Magnum,
- ozbrojený bezpečnostní doprovod vykonávající na palubě službu musí být držitelem zvláštních oprávnění v souladu s legislativou státu, odkud doprovod přilétá, a státu, do kterého přilétá,
- nasazení ozbrojeného bezpečnostního doprovodu musí být veřejnosti utajen,
- kapitán letadla musí být informován o počtu doprovodců a o jejich umístění v letadle¹¹².

Na palubě letadla je také umístěna takzvaná černá skříňka. Ta sice svou existencí k bezpečnosti nijak primárně nepřispívá, nicméně má velice praktické využití. Je nejdůležitějším nástrojem při vyšetřování leteckých nehod. Poprvé byla černá skříňka instalována do letadel USA v 50. letech 20. století. Za úkol má zaznamenávat údaje ohledně výšky, rychlosti, směru, vertikální akceleraci a času letu a zvukového záznamu z pilotní kabiny¹¹³.

¹¹¹ KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 235. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹¹² KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: Historie, organizace, standardy a postupy*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2014, s. 235 - 237. ISBN 978-80-87567-51-7.

¹¹³ SOEKKHA, Hans M. *Aviation Safety: Human Factors, System Engineering, Flight Operations, Economics, Strategies, Management*. Utrecht: VSP BV, 1997, s. 15. ISBN 90-6764-258-4. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=-siPJeF_nRYC&printsec=frontcover&dq=aviation+safety+-+the+human+factor&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwj7wtaZjorSAhWMVhoKHV_XDdwQ6AEIGzAA#v=onepage&q=aviation%20safety%20-%20the%20human%20factor&f=false

PRAKTICKÁ ČÁST

6 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ MEZI LAICKOU VEŘEJNOSTÍ

Praktická část diplomové práce si klade za úkol potvrdit či vyvrátit nastolené pracovní hypotézy, a tím splnit cíle práce. Praktická část obsahuje kvantitativní a kvalitativní výzkum, jedná se tedy o smíšený výzkum. Ke smíšenému výzkumu bylo přistoupeno z důvodu, aby byl na danou problematiku poskytnut pohled jak z laické, tak i z profesionální části účastníků v civilním letectví. Hendl za rozumné považuje sběr a analýzu dat pomocí několika metod tak, aby vznikla směs nebo kombinace dat a výsledků využívající síly a komplementarity jednotlivých přístupů¹¹⁴. Reichel vnímá oba přístupy stejným způsobem, tedy jako rovnocenné a zároveň navrhuje, aby každý výzkumný problém byl podroben analýze jak z kvantitativního, tak z kvalitativního hlediska¹¹⁵.

Fenomén teroristických útoků spáchaných v civilním letectví je zejména po události z 11. září 2001 v médiích a na veřejnosti skloňován ve všech pádech. S tím souvisí i zvýšená bezpečnostní opatření, která byla postupně zaváděna. Tato opatření se týkají všech účastníků v civilním letectví, všichni cestující jsou povinni je přijmout a podrobit se jim. Již před vstupem do letištní haly mají cestující minimálně obecné povědomí o tom, jakým způsobem budou před vstupem na palubu letadla kontrolováni a jaká pravidla musí na palubě dodržovat, již méně je však věnována pozornost tomu, jak tato bezpečnostní opatření vnímají. A právě tímto se zabývá kvantitativní část.

Pro grafické znázornění jednotlivých dílčích výsledků a celkových výsledků autor použil tabulky a sloupcové grafy. Počet respondentů se v jednotlivých dílčích vyhodnoceních může lišit, jelikož ne na všechny otázky byli respondenti schopni odpovědět nebo nesplnili autorem stanovené podmínky pro zařazení jejich odpovědí do výzkumu.

¹¹⁴ HENDL, J. *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, s. 62. ISBN 80-7367-040-2.

¹¹⁵ REICHEL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. 1. vyd. Praha: Grada. Sociologie, 2009, s. 42. ISBN 978-80-247-3006-6.

6.1 Stanovení pracovních hypotéz

Jedním z cílů práce je posouzení vnímání bezpečnostních opatření v civilním letectví z pohledu cestujících. K tomuto účelu byly autorem zformulovány dvě hlavní pracovní hypotézy:

Hypotéza č. 1: *Většina cestujících obecně nepovažuje zvýšená bezpečnostní opatření za zbytečně přehnaná.*

Hypotéza č. 2: *Minimálně dvě třetiny cestujících považují alespoň jedno bezpečnostní opatření za zbytečné.*

Dále byla autorem zformulována ještě jedna pracovní hypotéza, která sice není úzce spojena s cílem výzkumu, nicméně se jeví jako aktuální a má celospolečenský charakter:

Hypotéza č. 3: *Minimálně dvě třetiny cestujících znervózní, je-li na palubě letadla cestující arabské identity.*

6.2 Stanovení metody šetření

Pro účely výzkumu byla zvolena metoda dotazníkového šetření. Dotazník obsahoval 11 otázkových položek. Dotazníky byly respondentům k dispozici od 8. listopadu 2016. Vyplnění dotazníku bylo zcela anonymní, po respondentech bylo vyžadováno jen uvedení jejich věku a pohlaví. Aby odpovědi uvedené v dotazníku byly co nejvíce relevantní a v co největší míře autentické, autor dle svého úsudku zařazení osob do výběrového souboru podmínil třemi podmínkami. Konkrétně se jedná o podmínku dosažení věku respondentů alespoň 20 let, dále může do výběrové skupiny být zařazena jen ta osoba, která ve svém životě absolvovala nejméně pět letů letadlem, přičemž alespoň tři lety tato osoba absolvovala v posledních pěti letech.

6.3 Výběrová skupina

Cestující, jakožto konzumenti služeb civilního letectví nejsou nijak segmentováni, nelze tedy specifikovat typologii klasického cestujícího. Dávno již také neplatí, že využívání leteckých služeb se týká jen osob ekonomicky silnějších. Díky existenci nízkonákladových leteckých přepravců si tento „luxus“ může dovolit čím dál tím širší spektrum obyvatelstva. Dotazníkové šetření nebylo tedy cíleno na určitou skupinu osob a bylo provedeno v těchto institucích a skupinách:

- zaměstnanci ZŠ Dobřichovice, 5. května 40, Dobřichovice, 252 29,
- zaměstnanci ZŠ Rudná, Masarykova 878, Rudná, 252 19,
- zaměstnanci firmy Stadler Praha s.r.o., Kutvirtova 339/5, Praha 5 – Radlice, 150 00,
- zaměstnanci Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, Sněmovní 176/4, Praha 1 – Malá strana, 118 00,
- studenti Univerzity Jana Amose Komenského, Roháčova 63, Praha 3 – Žižkov, 130 00.

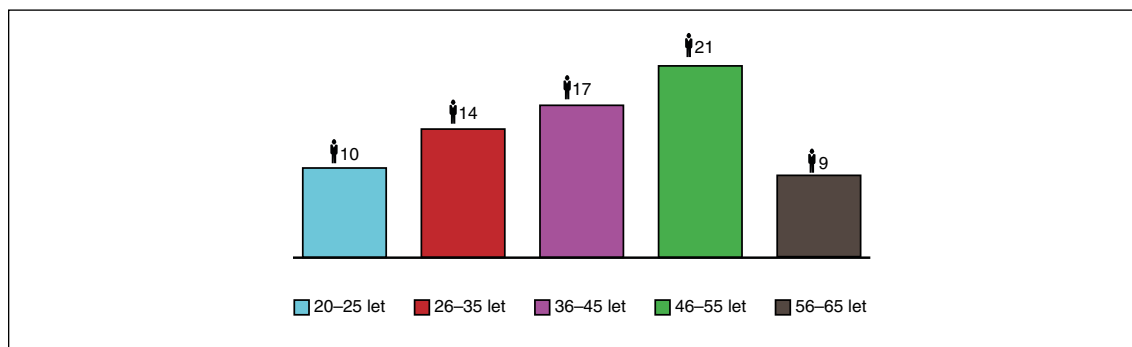
K 31. lednu 2017 bylo vyplněno a autorovi doručeno 71 vyplněných dotazníků, které splnily výše uvedená kritéria. Výběrová skupina je tedy tvořena 71 osobami, z nichž ženy tvoří 40 osob (56%) a muži 31 osob (44 %). Nejmladšímu jedinci je 21 let, nejstaršímu 63 let.

Tabulka 1: Věkové rozložení výběrové skupiny

	20–25 let	26–35 let	36–45 let	46–55 let	56–65 let
Počet osob	10	14	17	21	9
%	14	20	23	30	13

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 1: Věkové rozložení výběrové skupiny



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

6.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Cílem této kapitoly je interpretace výsledků kvantitativního šetření, která bude graficky zobrazena pomocí tabulek a sloupcových grafů. Výsledky budou s ohledem na jednotlivé otázky a odpovědi v dotazníku interpretovány jednotlivě.

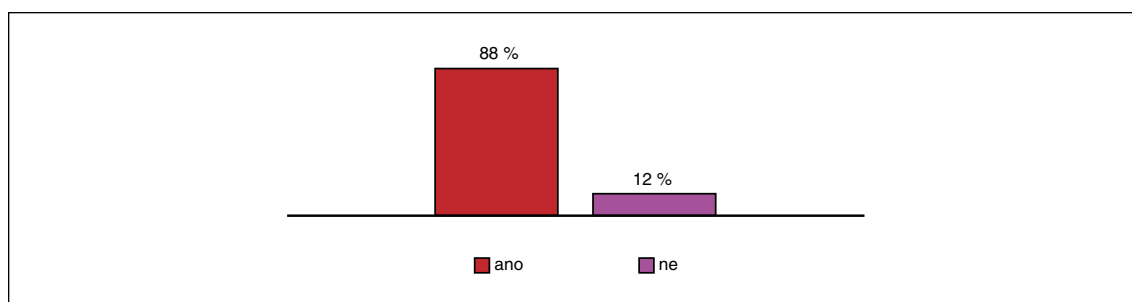
První dotazníková položka – *Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?* Tato položka si klade za úkol vyšetřit vnímání změn bezpečnostních opatření před vstupem na palubu letadla po 11. září 2001.

Tabulka 2: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?

	ano	ne
Počet osob	37	5
%	88	12

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 2: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Z šetření vyplývá, že 29 respondentů, respektive 41 %, se není z objektivního hlediska schopno k této otázce vyjádřit, jelikož před rokem 2001 byl jejich věk velice nízký, či nebyli pravidelnými účastníky letecké přepravy. Tito respondenti nebyli do interpretace této otázky zahrnuti, výběrovou skupinu pro tuto otázku tvoří tedy jen 42 respondentů.

Ze 42 zbylých odpovědí vyplývá, že 37 z nich, respektive 88 %, nárůst bezpečnostních opatření pocítli. Naopak žádný nárůst bezpečnostních opatření před vstupem na palubu letadla po roce 2001 nepocítilo jen 5 respondentů, kteří reprezentují 12 % výběrové skupiny.

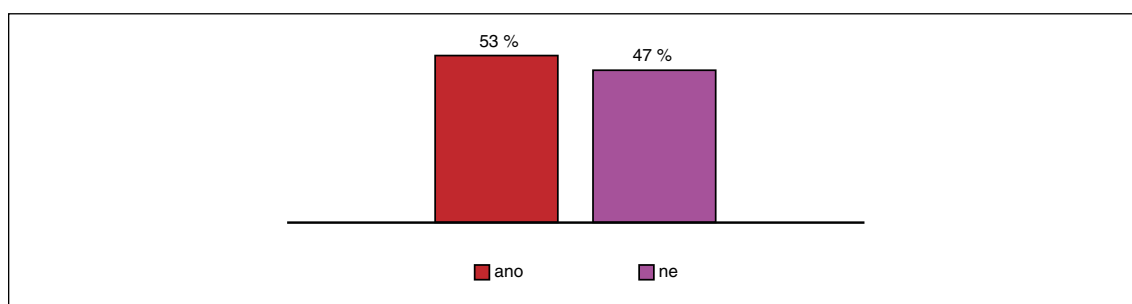
Druhá dotazníková položka – *Pocítily jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?* Tato položka je velice podobná položce 1, liší se jen definicí prostoru, kde mají být případná bezpečnostní opatření vnímána.

Tabulka 3: Pocítily jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?

	ano	ne
Počet osob	20	18
%	53	47

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 3: Pocítily jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Redukce respondentů schopných objektivně odpovědět na tuto otázku se nevyhnul ani této dotazníkové položce, ze stejných důvodů uvedených v souvislosti s dotazníkovou položkou 1 se nebylo schopno vyjádřit 33 respondentů, respektive 46%. Ze zúžené výběrové skupiny čítající 38 respondentů se kladně vyjádřilo 20 respondentů, respektive 53%, opačnou, negativní odpověď zvolilo 18 respondentů, respektive 47%.

V porovnání kladných odpovědí na otázky 1 a 2 je zřejmé, že respondenti spíše zaregistrovali zvýšená bezpečnostní opatření před vstupem na palubu letadla než přímo na ní. Jedná se o rozdíl 35 %, který si autor vysvětluje tím, že nárůst bezpečnostních opatření v letecké dopravě je primárně více viditelný a osobně pocíitelný při bezpečnostních kontrolách ihned po odbavení cestujících, než na samotné palubě letadla – například nutnost odepínat si pásek s kovovou sponou při rentgenové kontrole cestující zaregistruje spíše než zodolněné bezpečnostní dveře vedoucí do kokpitu letadla.

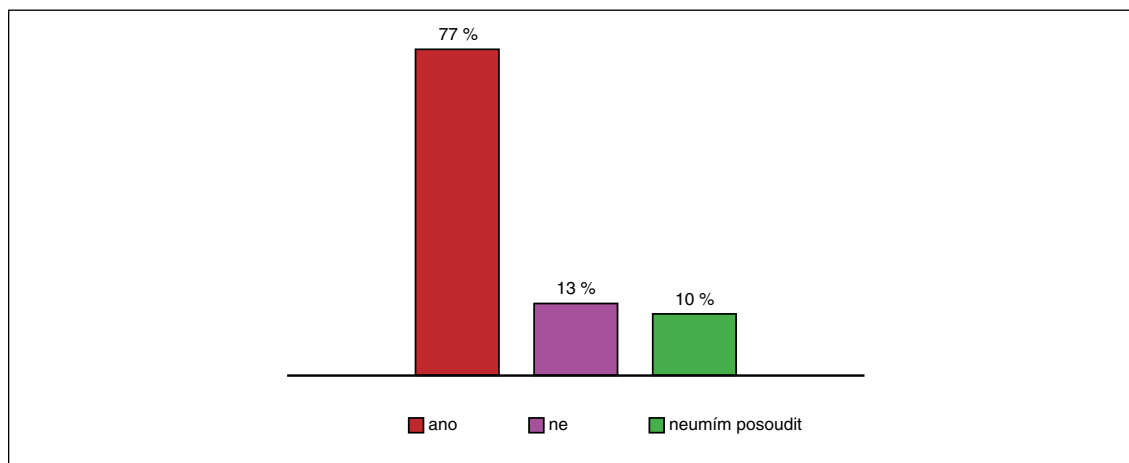
Třetí dotazníková položka – *Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?* Autor vědomě vynechal výraz „s ohledem na terorismus v civilním letectví“, jelikož nabyl dojmu, že by tím nepřímou odpovědí směřoval ke kladné odpovědi. Tato otázka si klade za cíl vyšetřit míru nutnosti existence zvýšených bezpečnostních opatření jako celek v obecné rovině.

Tabulka 4: Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?

	ano	ne	neumím posoudit
Počet osob	55	9	7
%	77	13	10

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 4: Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Převážná většina respondentů, konkrétně 55, to jest 77 %, zvolila kladnou odpověď, pouze 9 respondentů, respektive 13 %, se vyjádřilo negativně a 7 respondentů, respektive 10 % neví, k jaké odpovědi se přiklonit.

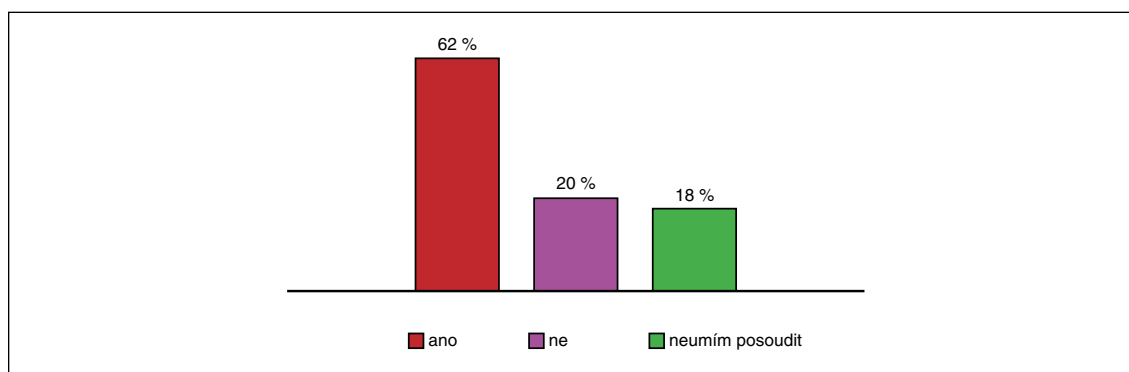
Čtvrtá dotazníková položka – *Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?* V porovnání s předchozí dotazníkovou položkou již respondenti nehodnotí existenci bezpečnostních opatření jen jako nutnost, ale již mají za úkol posoudit, zda-li ona opatření plní svůj účel, tedy účel prevence před spácháním protiprávních činů.

Tabulka 5: Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?

	ano	ne	neumím posoudit
Počet osob	44	14	13
%	62	20	18

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 5: Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Kladně se vyjádřilo 44 respondentů, respektive 62 %, zápornou odpověď zvolilo 14 z nich, respektive 20%. Kladně ani záporně odpovědět nedokázalo 13 respondentů, což odpovídá 18 % výběrové skupiny.

V porovnání se třetí dotazníkovou položkou zde došlo téměř ke dvojnásobnému nárůstu neutrálních odpovědí, autor se domnívá, že odpověď na tuto položku již vyžaduje hlubší zamyšlení a bližší orientaci a informovanost v dané oblasti.

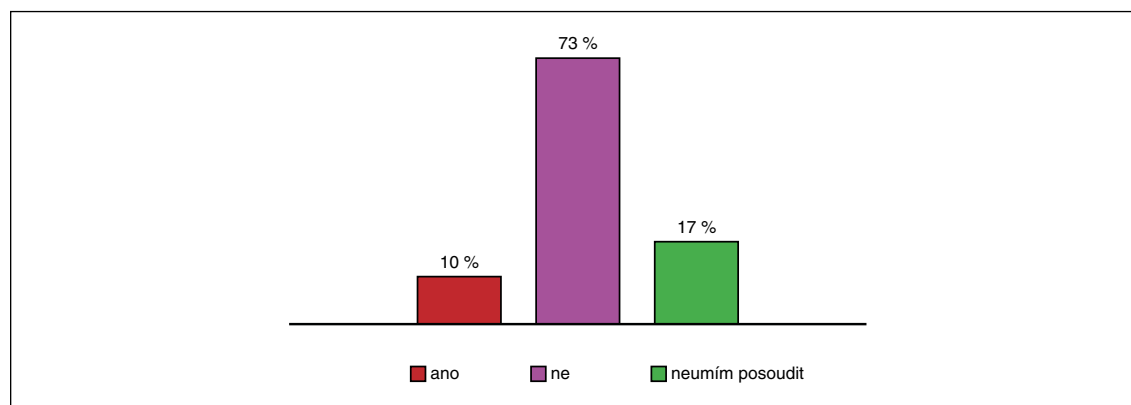
Pátá dotazníková položka – *Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?* Cílem této položky je získat od respondentů vyjádření ohledně vnímání rozsahu bezpečnostních opatření jako celku.

Tabulka 6: Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?

	ano	ne	neumím posoudit
Počet osob	7	52	12
%	10	73	17

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 6: Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Nejvíce respondentů, konkrétně 52, to jest 73 %, nepovažuje stávající bezpečnostní opatření jako celek za zbytečně přehnaná, opačný názor vyjádřilo pouhých 7 respondentů, to jest 10 %. Tuto položku nebylo schopno ani kladně ani záporně zodpovědět 12 respondentů, toto množství představuje 17 % výběrové skupiny.

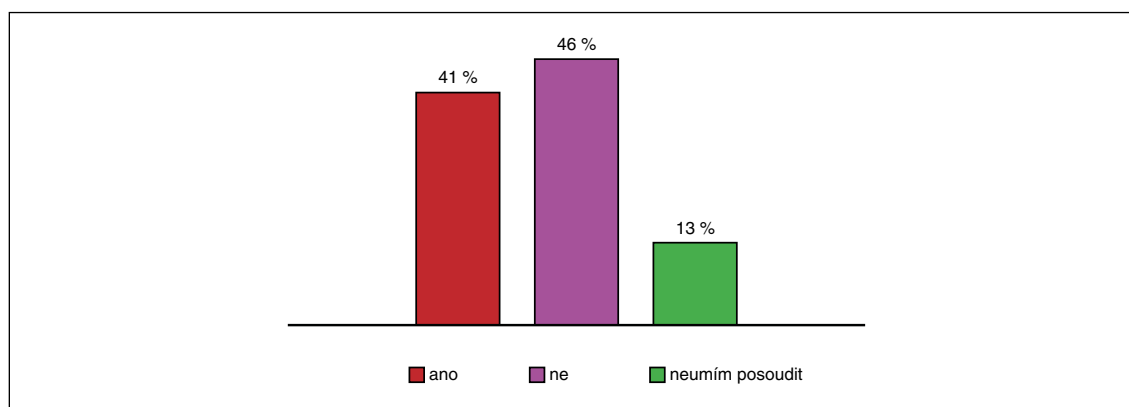
Šestá dotazníková položka – *Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?* Cílem této otázky je získat od respondentů odpovědi týkající se vnímání rozsahu již jednotlivých bezpečnostních opatření. Respondenti v rámci této položky měli možnost uvést jednotlivá bezpečnostní opatření splňující kritérium v ní uvedené.

Tabulka 7: Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?

	ano	ne	neumím posoudit
Počet osob	29	33	9
%	41	46	13

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 7: Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Celkem 33 respondentů zvolilo zápornou odpověď, což představuje 46 % ze všech respondentů. Alespoň jedno bezpečnostní opatření považuje svým rozsahem za zbytečně přehnané 29 respondentů, respektive 41 %. 9 respondentů, respektive 13 %, nebylo schopno odpovědět.

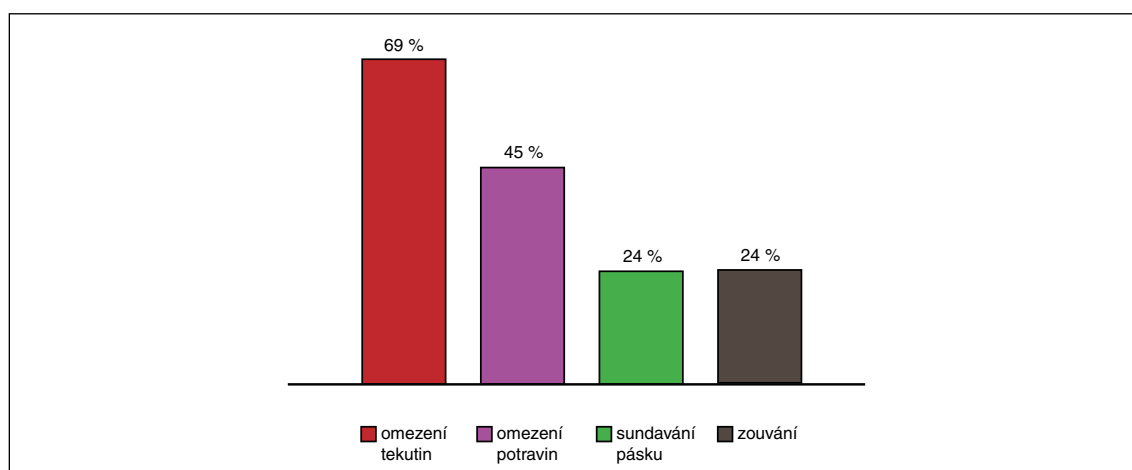
Kladně se k této položce vyjádřilo celkem 29 respondentů. Graf 8 znázorňuje četnost jednotlivých bezpečnostních opatření, která byla těmito 29 respondenty zmíněna, a která jsou tudíž jimi svým rozsahem vnímána za zbytečně přehnaná.

Tabulka 8: Četnost jednotlivých bezpečnostních opatření zmíněných respondenty v šesté dotazníkové položce

	omezení tekutin	omezení potravin	sundávání pásku	zouvání
Počet osob	20	13	7	7
%	69	45	24	24

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 8: Četnost jednotlivých bezpečnostních opatření zmíněných respondenty v šesté dotazníkové položce



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Z těchto 29 respondentů 20 z nich, to jest 69%, uvedlo za zbytečně přehnané opatření vnášet přes bezpečnostní kontroly omezené množství tekutin v maximálním množství 100ml, další nejčastěji zmiňované omezení se týká nemožnosti pronášet na palubu letadla některých leteckých společností vlastní potraviny, toto omezení uvedlo 13 respondentů, což představuje 45% dané skupiny. Jako třetí nejčastěji zmiňované omezení se týká sundávání pásku od kalhot společně s vyzutím se z obuvi při bezpečnostní kontrole, přičemž tato omezení byla uvedena shodně 7 respondenty, to jest 24%.

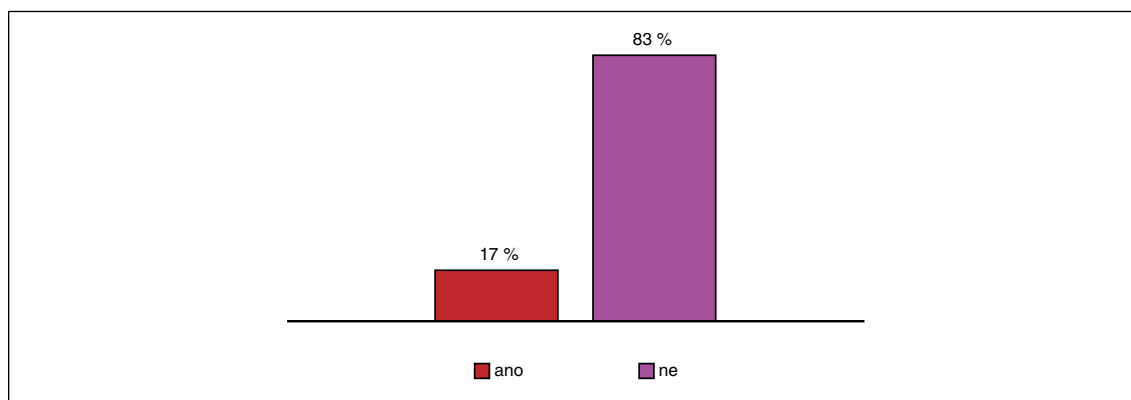
Sedmá dotazníková položka – *Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?* Cílem této otázky bylo získat informace, zda-li se respondenti obávají osobní zkušenosti s teroristickým činem mimo území České republiky. Poslední část této položky je zvýrazněna podtržením, aby se respondenti při uvádění svých odpovědí opravdu zaměřili jen na území mimo českou republiku.

Tabulka 9: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?

	ano	ne
Počet osob	12	59
%	17	83

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 9: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Kladnou odpověď uvedlo 12 respondentů, což odpovídá 17%, osobní zkušenosti s teroristickým útokem mimo území ČR se neobává 59 respondentů, to jest 83%.

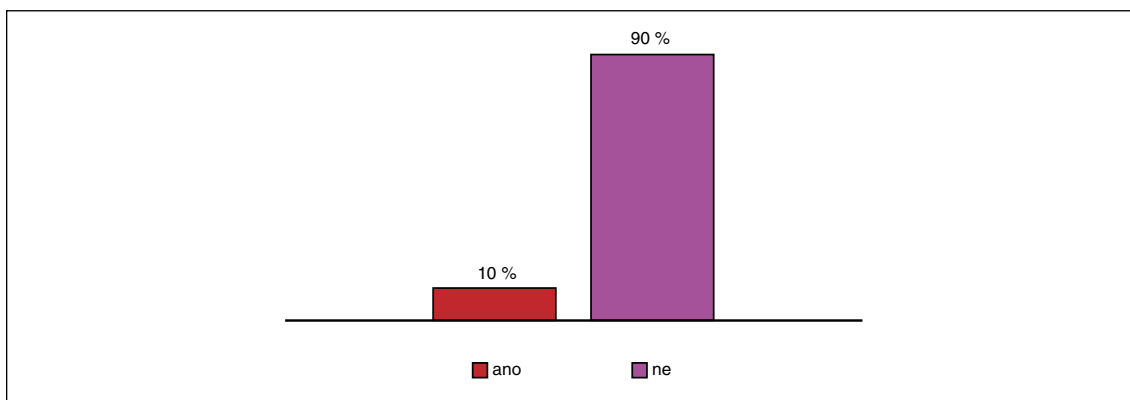
Osmá dotazníková položka – *Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?* Také u této položky byla poslední část podtržena, aby respondenti uváděli své odpovědi opravdu jen v souvislosti s územím ČR.

Tabulka 10: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?

	ano	ne
Počet osob	7	64
%	10	90

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 10: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Kladnou odpověď uvedlo pouhých 7 respondentů, což odpovídá 10 %, na území ČR se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem neobává 64 respondentů, to jest 90 %.

V porovnání se sedmou dotazníkovou položkou došlo k poklesu respondentů, kteří ve svých odpovědích uvedli, že se obávají reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem. Autor práce si tento jev vysvětluje tím, že v novodobé historii se doposud protiprávní činy v civilním letectví a v jiných oblastech České republiky vyhýbaly a v české společnosti není tedy zakořeněna zkušenost s žádným takovýmto protiprávním činem.

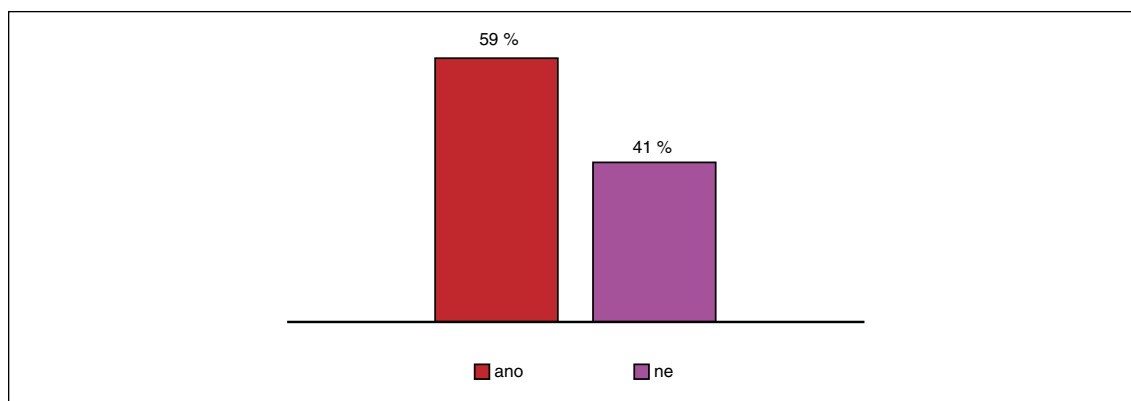
Devátá dotazníková položka – *Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?* Tato otázka byla zvolena v kontextu s teroristickými útoky posledních dvou dekad, kdy je otázka protiprávních činů spáchaných v civilním letectví úzce spojována právě s osobami pocházejícími z arabského světa. Autor do dotazníku tuto položku zařadil, aby získal povědomí o předsudcích vůči této etnické skupině ze strany obyvatel České republiky.

Tabulka 11: Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?

	ano	ne
Počet osob	42	29
%	59	41

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 11: Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Nadpoloviční většina svou odpovědí vyjádřila její zvýšenou nervozitu s ohledem na výskyt takovéto osoby na palubě letadla, konkrétně se jedná o 42 respondentů, kteří tímto reprezentují 59%. Na straně druhé, 29 respondentů, respektive 41%, uvedlo, že přítomnost osoby arabské identity nemá na jejich pocit bezpečí vliv.

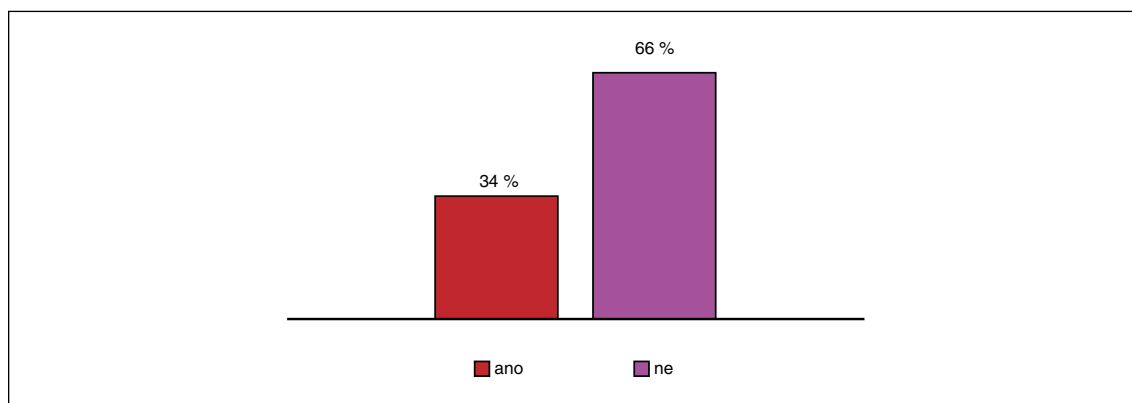
Desátá dotazníková položka – *Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?*

Tabulka 12: Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?

	ano	ne
Počet osob	24	47
%	34	66

Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Graf 12: Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?



Zdroj: vlastní zpracování, 2017

Kladná odpověď byla uvedena 24 respondenty, respektive 34 %. Zvýšenou pozornost osobám arabské identity nevěnuje 47 respondentů, respektive 66 %. V porovnání s devátou dotazníkovou položkou došlo k poklesu negativního vnímání osob arabské identity na palubě letadla o 25 %. Autor práce si tento jev vysvětluje tím, že prvotní kontakt s osobou arabské identity může automaticky vyvolat negativní pocit, který pramení z obecného povědomí spojitosti teroristických útoků s touto etnickou skupinou. Dle autora jde tedy a jakýsi prvotní reflex, který bývá posléze upozaděn.

6.5 Dílčí závěr – shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Dílčí závěr si klade za úkol vyhodnotit potvrzení či vyvrácení uvedených pracovních hypotéz. Dále zobecňuje a sumarizuje výsledky jednotlivých odpovědí uvedených členy výběrové skupiny, která svým počtem 71 reprezentuje názory laické veřejnosti. Autor práce si je vědom skutečnosti, že z tohoto výzkumného vzorku není možno zcela odpovědně usuzovat na názory celé společnosti v dané oblasti, nicméně věří, že se od nich nikterak významným způsobem neodchylují.

Vyhodnocení pracovních hypotéz

Hypotéza č. 1: *Většina cestujících obecně nepovažuje zvýšená bezpečnostní opatření za zbytečně přehnaná.*

Klíčovou dotazníkovou položkou k potvrzení či vyvrácení této pracovní hypotézy byla pátá dotazníková položka – *Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?*

Z celkového počtu 71 se negativně vyjádřilo 52 členů výběrové skupiny, což reprezentuje 73%. Opačný názor byl uveden v 7 případech, což odpovídá 10%, na tuto položku nebylo schopno ani kladně ani záporně zodpovědět 12 respondentů, toto množství představuje 17% výběrové skupiny. **Hypotéza č. 1 byla tedy potvrzena.**

Hypotéza č. 2: *Minimálně dvě třetiny cestujících považují alespoň jedno bezpečnostní opatření za zbytečné.*

Klíčovou dotazníkovou položkou k potvrzení či vyvrácení této pracovní hypotézy byla šestá dotazníková položka – *Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?*

Celkem 33 respondentů nepovažuje žádné z bezpečnostních opatření svým obsahem za zbytečné, což představuje 46% ze všech respondentů. K otázce se nebylo schopno vyjádřit 9 osob, tedy 13%. Alespoň jedno bezpečnostní opatření považuje svým rozsahem za zbytečně přehnané 29 respondentů, což představuje 41% z celé výběrové skupiny. **Hypotéza č. 2 byla tedy vyvrácena.**

Hypotéza č. 3: *Minimálně dvě třetiny cestujících znervózní, je-li na palubě letadla cestující arabské identity?*

Klíčovou dotazníkovou položkou k potvrzení či vyvrácení této pracovní hypotézy byla devátá dotazníková položka – *Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?*

Z odpovědí vyplynulo, že 29 respondentů, respektive 41 %, uvedlo, že přítomnost osoby arabské identity nemá na jejich pocit bezpečí vliv, zbylých 42 členů výběrové skupiny se vyjádřilo zvolením kladné odpovědi, tedy 59% z nich znervóznění pocítí.

Hypotéza č. 3 byla tedy vyvrácena.

Obecné shrnutí odpovědí laické veřejnosti

Vnímání rozsahu bezpečnostních opatření po 11. září 2001

Na základě odpovědí uvedených v dotazníkovém šetření je vidno, že zvýšená bezpečnostní opatření byla laickou veřejností zaregistrována. Veřejnost v drtivé většině registruje zvýšená opatření týkající se doby před vstupem na palubu letadla, což potvrzuje jejich nárůst po roce 2001. Jen zhruba polovina laické veřejnosti však zaregistrovala bezpečnostní opatření na palubě letadla. Tato opatření jsou svým charakterem oku běžného cestujícího poněkud skryta. Jen málokdo zaregistruje zodolněné bezpečnostní dveře, které vedou do kokpitu, nebo přítomnost seker¹¹⁶ v něm. Zvýšený výskyt leteckých marshallů¹¹⁷ na palubě letadla je z podstaty jejich utajení veřejnosti také skryt.

Vnímání nutnosti a efektivity bezpečnostních opatření

S ohledem na nutnost zvýšení bezpečnostních opatření v civilním letectví lze dle odpovědí předpokládat, že laická veřejnost si je vědoma nárůstu bezpečnostních rizik dnešního globalizovaného světa a nutnosti s tímto spojených zvýšených bezpečnostních opatření.

Efektivita zvýšených bezpečnostních opatření a její posouzení laickou veřejností se jeví již jako poněkud složitější úkol, s ohledem na tuto oblast autor zaznamenal nárůst množství osob, kteří nejsou schopni toto zodpovědně posoudit. Nicméně téměř dvě

¹¹⁶ Tyto sekery slouží pilotům k násilnému otevření bezpečnostních dveří v případě jejich zaseknutí.

¹¹⁷ Air Marshall je osoba bezpečnostních složek, která dohlíží na bezpečnost na palubě letadla.

třetiny respondentů považují tato zvýšená opatření za efektivní, což podporuje podstatu existence těchto opatření.

Vnímání nutnosti rozsahu jednotlivých bezpečnostních opatření

S nárůstem bezpečnostních opatření úzce souvisí také jejich zvýšený rozsah, který je téměř třemi čtvrtinami laické veřejnosti z obecného hlediska vnímán jako nutný nástroj v prevenci proti spáchání protiprávních činů v civilním letectví.

Zároveň ale téměř polovina respondentů považuje alespoň jedno bezpečnostní opatření svým rozsahem za zbytečně exponované. Z poskytnutých odpovědí je patrné, že největší nelibostí je vystaveno omezení pronášení přes bezpečnostní kontroly tekutiny, které svým množstvím přesahují 100 ml. Dále jsou některé osoby nespokojeny s omezením potravin, která mohou být přes bezpečnostní kontroly pronášena, a s povinností sundávání si pásků a zouvání se, přičemž tato tři poslední omezení jsou negativně vnímána méně než jednou pětinou laické veřejnosti.

Vnímání obavy osobní zkušenosti s terorismem v civilním letectví

Tato obava nemá s ohledem na populaci České republiky velké zastoupení, drtivá většina všech respondentů se výše zmíněného neobává. Rozdíl rozsahu vnímání těchto obav je pozorovatelný s ohledem na teritoriální určení. Osobní zkušenosti s terorismem v civilním letectví mimo území ČR se obává jen necelá jedna pětina respondentů, v kontextu území ČR je toto zastoupení obavy dokonce ještě nižší, konkrétně jen z jedné desetiny. Dle autora na tento pokles má zásadní vliv fakt, že takovéto protiprávní činy nejsou pro civilní letectví na území ČR svou mírou výskytu běžné, což přispívá k pocitu bezpečí osob konzumujících služby v oblasti civilního letectví.

Vnímání obavy spáchání protiprávního činu spolucestujícím arabské identity

Přítomnost spolucestujícího či více spolucestujících arabské identity na palubě letadla je s ohledem na bezpečnost v civilním letectví negativně vnímána téměř třemi pětinami osob výběrové skupiny. Dle autora práce mají takovéto vysoké procentuální zastoupení na svědomí média. Jednak samozřejmě veřejnost informují o spáchaných teroristických činech na celém světě, což je dle autora zcela v pořádku, jelikož veřejnost by informována o těchto případech být měla. Na straně druhé se autor domnívá, že média

často poskytují informace zkreslená, často se konkrétně jedná o informace ohledně myšlení osob z muslimských zemí¹¹⁸.

Větší pozornost spolucestujícím arabské identity na palubě letadla věnuje však již méně účastníků civilního letectví, zhruba jedna třetina. Dle autora je s ohledem na spojitost osob arabského vzezření s teroristickými činy logické, že jsou osoby tohoto etnika cestujícími zaregistrovány, ale dále jim není většinou věnována pozornost.

¹¹⁸ Autor práce považuje za zkreslené informace zejména informace ze strany amerických médií, která často bez větší znalosti problematiky muslimského světa staví tuto etnickou skupinu automaticky do špatného světla a průměrný konzument takovýchto informací může nabýt dojmu, že téměř každý muslim je potenciální terorista.

7 VYHODNOCENÍ ŘÍZENÝCH ROZHovorŮ S EXPERTY V OBLASTI BEZPEČNOSTI V CIVILNÍM LETECTVÍ

Na kvantitativní část navazuje část kvalitativní. Již byly prezentovány výsledky dotazníkového šetření, které parafrázovaly odpovědi laické veřejnosti. Oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy je specifická v tom smyslu, že spousta bezpečnostních opatření podléhá osvojení si zákonitostí a znalostí v dané oblasti. V neposlední řadě je nutno zmínit fakt, že některá z nich podléhají utajení a běžný cestující je není schopen postřehnout, a tím pádem vyhodnotit, v jaké míře jsou účinná nebo naopak neefektivní, či dokonce i zbytečná. Pro sběr relevantních odpovědí a následně jejich vyhodnocení byli kontaktováni zástupci z řad expertů na bezpečnost v civilním letectví.

7.1 Stanovení pracovních hypotéz

Aby byl naplněn další cíl práce, tedy zjištění míry efektivity či případně zbytečnosti bezpečnostních opatření v civilním letectví, musí být nejdříve zformulovány pracovní hypotézy. Pro účely kvalitativního výzkumu byly sestaveny tyto pracovní hypotézy:

Hypotéza č. 1: *Minimálně dvě třetiny expertů civilního letectví považují stávající bezpečnostní opatření za účinná a odpovídající.*

Hypotéza č. 2: *Minimálně dvě třetiny expertů civilního letectví shledávají nejvyšší riziko teroristického útoku v selhání lidského faktoru při letištních kontrolách.*

7.2 Stanovení metody šetření

Pro účely výzkumu byla zvolena metoda řízených rozhovorů s experty v oblasti bezpečnosti v civilním letectví.

7.3 Výběrová skupina

Při volbě vhodné výběrové skupiny vycházel autor z přesvědčení, že by tuto skupinu měly tvořit osoby, které jsou v oblasti ochrany civilního letectví expertně vyškoleny nebo alespoň disponují dostatečnou orientací v oboru a jsou s danou oblastí v častém kontaktu. Bylo vypracováno deset otázek a následně provedeno sedm řízených rozhovorů s experty na mezinárodní terorismus.

Ke dni 31. ledna 2017 měl autor práce provedeno sedm řízených rozhovorů, přičemž jen dva z jejich účastníků souhlasili se zveřejněním jejich totožnosti. Výběrovou skupinu tvoří:

- PhDr. Miroslav Hanák, bývalý školitel v oblasti bezpečnosti v civilním letectví,
- Mgr. Jitka Johanedisová, bývalá školitelka v oblasti bezpečnosti v civilním letectví,
- další dva experti pracující přímo v oblasti ochrany civilního letectví (dále jen Expert A a Expert B),
- jeden člen tajných zpravodajských služeb zabývajících se oblastí mezinárodního terorismu (dále jen Expert C),
- dva piloti společnosti RyanAir (dále jen Pilot A a Pilot B).

Pan Hanák a paní Johanedisová jsou spolupracovníci, odpovědi uvedli společně, dle jejich slov jsou to jejich společné názory, a tudíž jsou ve vyhodnocení řízených rozhovorů uvedeny společně.

Pouze dva z expertů souhlasili s uvedením jejich jména, což autor přisuzuje jak citlivosti dané oblasti jako takové, tak i často velmi otevřenému obsahu jejich odpovědí. Dva experti ochrany civilního letectví jako důvod zachování jejich anonymity uvedli, že už z principu náplně své práce by neměli žádné informace tohoto druhu poskytovat. Dva piloti civilních letadel si nepřejí být jmenováni z důvodu, že by díky svým někdy i velmi odvážným vyjádřením mohli přijít o zaměstnání. Člen tajných zpravodajských služeb si nepřeje zveřejnit své jméno již z principu názvu „tajná zpravodajská služba“.

7.4 Vyhodnocení řízených rozhovorů

Cílem této kapitoly je interpretace výsledků plynoucích z provedení řízených rozhovorů. Výsledky budou s ohledem na jednotlivé otázky a odpovědi interpretovány jednotlivě.

První otázka – *Považujete stávající bezpečnostní opatření za efektivní s ohledem na potírání terorismu v civilním letectví?* Tato otázka si kladla za úkol získat odpovědi, které by zhodnotily efektivitu bezpečnostních opatření jako celek, bez akcentu na případné jednotlivé nedostatky.

Pan Hanák společně s paní Johanedisovou nepovažují opatření za efektivní, odůvodňují to tím, že i v poslední době došlo ke spáchání teroristických útoků vůči civilnímu letectví. Stejný názor sdílí i Expert A. Expert B vyjádřil názor, že bezpečnostní opatření jako celek považuje za efektivní s tím, že ale není možné zabránit všem teroristickým útokům, zejména těm spáchaným ve veřejné hale letiště, kam osoby nevchází skrz bezpečnostní kontrolu, nebo v okolí letiště, odkud je možné ručními zbraněmi zasáhnout letadlo. Oba Piloti a Expert C se na druhou stranu postavili na stranu efektivnosti.

Druhá otázka – *Považujete některá bezpečnostní opatření za zbytečná?* Touto otázkou již autor požaduje konkrétnější odpovědi, které by poukázaly na zbytečnost případných jednotlivých bezpečnostních opatření.

Pan Hanák společně s paní Johanedisovou uvedli omezování povolených množství kapalin v kabinových zavazadlech cestujících, tentýž názor byl zaznamenán také u Experta B a Pilotu A. Pilot A spolu s Pilotem B zároveň uvedli za zbytečná opatření vztahující se k posádce letadla s tím, že zejména piloti mají letadlo pod svou kontrolou, a kdyby uvažovali o provedení teroristického útoku na palubě letadla, nepotřebovali by nic pronášet, jednoduše by svým konáním způsobili nehodu letadla. Experti A a C nepovažují žádná stávající bezpečnostní opatření za zbytečná, podporují to tvrzením, že každé opatření je reakcí na již někdy spáchaný protiprávní čin v civilním letectví a že jde tedy o opodstatněná preventivní opatření.

Třetí otázka – *Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým rozsahem za zbytečně exponovaná?* Tato otázka narozdíl od otázky předchozí necílí na jednotlivá bezpečnostní opatření jako na celek, ale zabývá se jejich rozsahem.

Pan Hanák společně s paní Johanedisovou, Expert B a oba Piloti zmínili již výše uvedená omezení tekutin. Expert A a Expert C odpověděli negativně, oba se odvolali na předchozí otázku.

Čtvrtá otázka – *Spatřujete nedostatky v zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy?*

Pan Hanák s paní Johanedisovou, Pilot A a Expert B uvedli jako největší nedostatek v pomalé, nepřehledné a málo pružné legislativní úpravě, kdy zavádění nových bezpečnostních opatření podléhá nesmyslně dlouhému a nepřehlednému schvalovacímu procesu. Pilot A a Expert B zároveň zmínili, že o těchto nových opatřeních často rozhodují osoby, které jsou s ohledem na znalosti a osobní zkušenosti z oboru ochrany civilního letectví zcela nekompetentní. Expert A a Pilot B neshledávají v dosavadním zabezpečení nedostatky žádné, stejného názoru je také Expert C, který ale zároveň uvádí, že bezpečnostní opatření jsou vždy kompromisem mezi snahou o maximální eliminaci možných rizik a potřebou zajistit cestujícím odpovídající komfort cestování bez neakceptovatelných zdržení při bezpečnostních kontrolách. Nicméně v obecné rovině toto jako nedostatek neshledává.

Pátá otázka – *Existuje při dodržení všech stávajících bezpečnostních opatření možnost pronést na palubu letadla střelnou zbraň či výbušninu ze strany cestujících?*

Pan Hanák s paní Johanedisovou uvedli jasnou negativní odpověď, Experti A a B se odmítli k této otázce vyjádřit. Expert C s ohledem na potenciální pronesení takto nebezpečného materiálu cestujícími uvedl také stejnou odpověď, nicméně s ohledem na personál letiště tuto možnost nevyloučil. Oba Piloti možnost pronesení těchto nebezpečných objektů ze strany cestujících také odmítli s tím, že pokud by ale v pokusu o pronesení výše zmíněných předmětů spolupracovali alespoň s jedním pracovníkem letištního personálu, tato možnost reálně existuje. Pilot A zároveň uvedl, že ač tento fakt není obecně znám, je možné velice jednoduše sestrojít výbušninu přímo na palubě letadla, a to za použití na palubě běžně dostupných komponentů. Konkrétnější informace s ohledem na bezpečnost již sdělit odmítnul.

Šestá otázka – *Lze před vstupem na palubu letadla jednoznačně detekovat potenciálního teroristu dle jeho chování?* Tato otázka má subjektivní charakter posouzení a autor již před shromážděním jednotlivých odpovědí tušil, že odpovědi budou negativní, nicméně doufal, že odpovědi budou rozvedeny a poskytnou zajímavé informace.

Všichni členové výběrové skupiny odpověděli negativně, nelze prý s jistotou takovou osobu odhalit. Pan Hanák s paní Johanedisovou uvedli, že záleží to na tom, kdo detekci provádí a jakým způsobem, obecně toto ale možné není, dále nechtěli komentovat. Expert C odpověděl, že existují určité znaky, například nervozita, snaha chovat se nenápadně, užívání nepřiměřeného typu oděvu k danému ročnímu období a podobně, které lze častěji pozorovat u osob snažících se o provedení útoku a na sledování těchto projevů jsou školeni jak příslušníci bezpečnostních složek, tak i letištní personál. Dle Experta C se však nejedná o žádný bezchybný model – často mohou být nervózní i cestující bez zlých úmyslů, a naopak dobře nainstruovaný útočník může většinu výše uvedených podezřelých znaků cíleně potlačit. Experti A a B vyjádřili názor, že do určité míry to lze, nicméně v obecné rovině jde o velice subjektivní a neměřitelné vyhodnocování. Pilot A se k otázce nedokáže odborně vyjádřit, dle jeho slov je to spíše otázka pro behaviorálního analytika, Pilot B je k efektivitě této detekce skeptický.

Sedmá otázka – *Souhlasíte s názorem, že teroristé jsou vždy minimálně o jeden krok napřed než bezpečnostní kontroly?* Autorovi práce je zřejmé, že otázka je pokládána ve velmi obecné rovině, nicméně očekává, že jednotliví respondenti uvedou detailnější odpovědi.

Pan Hanák s paní Johanedisovou s tímto v obecné rovině nesouhlasí. Podporují to tvrzením, že v celkovém součtu, čistě v porovnání možností bezpečnostní kontroly a možností teroristů, a pokud se jedná o pachatele odhalitelného bezpečnostní kontrolou a tato je správně prováděna, tak bude pachatel odhalen. Pilot A, Experti A a C jsou téhož názoru, tedy, že teroristé žádným takzvaným náskokem nedisponují. Expert C v této souvislosti uvádí, že obě strany jsou zhruba na stejné úrovni, každá z nich se snaží maximálně využívat technologický pokrok, byť vždy s jiným cílem. Pilot B a Expert B jsou naopak toho názoru, že teroristé sice nedisponují sofistikovanější technologií či sofistikovanějšími postupy vedoucími ke spáchání protiprávního činu, nicméně s ohledem na téměř nemožnou kontrolu všech osob ve veřejném prostoru letiště, jakým je například odletová a příletová hala, je velmi obtížné předejít protiprávním činům na daném místě.

Osmá otázka – *Považujete školení personálu v oblasti bezpečnosti v civilním letectví za dostatečná?* Touto otázkou chtěl autor získat informace ohledně teoretické přípravy před protiprávními činy.

V uvedených odpovědích na tuto otázku se všichni členové výběrové skupiny také shodují, všichni školení personálu považují za dostatečná. Jednotlivé odpovědi se liší jen stručnými dodatečnými poznámkami, kterými své odpovědi dovysvětlují, ale dostatečnost školení nijak nezpochybňují.

Pan Hanák s paní Johanedisovou uvedli, že v některých případech je rozsah školení až nadbytečný v tom smyslu, že cíle školení předepisují školit i to, co každý nemusí vědět, je tedy v praxi posléze na lektorovi, jak si s tím předpisem poradí a do jaké míry bude účastníky školení zatěžovat i detaily, které nejsou svým obsahem podstatné. Expert C svůj názor podpořil tvrzením, že s ohledem na aktuální situaci v oblasti bezpečnostních hrozeb jsou školení určitě dostatečná. Tímto nepřímou zdůraznil, že tajné informační služby v daný moment nemají žádné informace o potenciální hrozbě v civilním letectví na území ČR.

Devátá otázka – *Myslíte si, že existuje aktuální hrozba teroristického útoku v civilním letectví na území ČR?* Opět se jedná o otázku, která svým charakterem vyžaduje subjektivní vyjádření, autor si je vědom faktu, že ne všichni členové výběrové skupiny se budou ochotni vyjádřit. Druhým faktem potvrzujícím subjektivnost jednotlivých odpovědí je fakt, že existenci aktuálních hrozeb může s ohledem na svou pracovní náplň zodpovědně odpovědět jen Expert C, zaměstnanec tajných bezpečnostních služeb.

Expert C ve své odpovědi uvedl, že momentálně o žádné aktuální hrozbě teroristického útoku v civilním letectví na území ČR tajné bezpečnostní služby informace nemají. Zároveň ale dodal, že toto však nelze brát jako stoprocentní jistotu, jelikož může kdekoli na světě dojít k teroristickému útoku spáchanému nikde neorganizovaným jednotlivcem, a tato hrozba není v mnoha případech předem odhalitelná. Také dodal, že úroveň bezpečnostních opatření na velkých mezinárodních letištích v ČR je na velmi slušné úrovni, útok je však proveditelný stejně jako v jiných městech Evropy. V tomto smyslu není rozdíl mezi Prahou, Berlínem či Paříží, záleží pouze na výběru cílů ze strany útočníků. Pan Hanák s paní Johanedisovou shodně uvedli, že sice o žádné aktuální hrozbě informace nemají a osobně si to ani nemyslí, nicméně nejsou schopni s ohledem na utajený charakter těchto informací kvalifikovaně odpovědět. Pilot A si také není vědom

bezprostředního nebezpečí, dále vyjádřil svůj názor, který se odvolává na neutralitu ČR v řešení vojenských konfliktů na Středním a Dálném východě. Experti A a B spolu jen stručně uvedli negativní odpověď, Pilot B není schopen z důvodu své nekompetentnosti s ohledem na danou věc odpovědět.

Desátá otázka – *V čem shledáváte největší riziko umožňující spáchání teroristického činu v civilním letectví? Uved'te v pořadí od největšího rizika po nejmenší.*

Respondenti měli na výběr tato tvrzení:

- teroristé jsou vždy o krok napřed než bezpečnostní kontroly,
- selhání techniky při bezpečnostní kontrole,
- selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole,
- nedostatečná stávající bezpečnostní opatření.

Každý z respondentů měl dle zadání seřadit jednotlivá tvrzení od největšího rizika po nejmenší. Poté autor práce přiřadil k jednotlivým tvrzením čísla 1–4, přičemž číslo 1 představuje největší riziko a číslo 4 riziko nejmenší. Poté jednotlivá čísla vztahující se k jednotlivým tvrzením sečetl a vydělil je počtem respondentů, kteří na desátou otázku kompletně odpověděli. Tímto krokem získal koeficient, přičemž čím nižší koeficient, tím větší bezpečnostní riziko. Experti B a C se z dále nekomentovaných důvodů nechtěli k této otázce vyjadřovat.

Za největší riziko umožňující spáchání protiprávního činu v civilním letectví bylo těmito pěti členy výběrové skupiny jednoznačně zvoleno selhání lidského faktoru s indexem 1,4. Následuje riziko plynoucí z nedostatečnosti bezpečnostních opatření s koeficientem 2,2 a riziko selhání techniky s koeficientem 2,6. Jako nejmenší bylo vyhodnoceno riziko rezultující z tvrzení, že teroristé jsou vždy o krok napřed než bezpečnostní kontroly. Žádná dodatečná rizika nebyla respondenty do odpovědi zařazena.

7.5 Dílčí závěr - shrnutí výsledků řízených rozhovorů

Shrnutí kvalitativní části si klade za úkol vyhodnotit potvrzení či vyvrácení uvedených pracovních hypotéz. Dále zobecňuje a sumarizuje výsledky jednotlivých odpovědí uvedených členy výběrové skupiny, která svým počtem 7 reprezentuje názory

expertů v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávním činům. Autor práce si je vědom skutečnosti, že z tohoto zkoumaného vzorku není možno zcela odpovědně usuzovat na názory všech expertů působících v dané oblasti. Zároveň si je vědom faktu, že tato oblast výzkumu je velmi citlivá na poskytované informace, a s ohledem na z tohoto důvodu nekompletní odpovědi ze strany expertů je nutno brát celkové výsledky poněkud s rezervou. Zároveň ale autor práce věří, že poskytnuté odpovědi nejsou ve větší míře v rozporu s reálnou situací v oblasti ochrany civilního letectví.

Vyhodnocení pracovních hypotéz

Hypotéza č. 4: *Minimálně dvě třetiny expertů civilního letectví považují stávající bezpečnostní opatření za účinná.*

Klíčovou otázkou byla první otázka – *Považujete stávající bezpečnostní opatření za efektivní s ohledem na potírání terorismu v civilním letectví?*

Z odpovědí vyplynulo, že 3 členové výběrové skupiny nepovažují stávající bezpečnostní opatření za účinná, což představuje 43 %. Opačný názor, a tedy efektivitu stávajících bezpečnostních opatření shledávající, vyjádřili 4 experti, respektive 57 %.

Hypotéza č. 4 byla vyvrácena.

Hypotéza č. 5: *Minimálně dvě třetiny expertů civilního letectví shledávají nejvyšší riziko teroristického útoku v selhání lidského faktoru při letištních kontrolách.*

Klíčovou otázkou byla desátá otázka – *V čem shledáváte největší riziko umožňující spáchání teroristického činu v civilním letectví? Uveďte v pořadí od největšího rizika po nejmenší.*

K dispozici měli dotazovaní tyto možnosti: *teroristé jsou vždy o krok napřed než bezpečnostní kontroly, selhání techniky při bezpečnostní kontrole, selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole a nedostatečná stávající bezpečnostní opatření.* Z uvedených možností experti zvolili na prvním místě selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole. Jiné dodatečné riziko nikdo z expertů během řízených rozhovorů neuvedl. Z 5 obdržených odpovědí na tuto dotazníkovou položku jich hned 4 obsahovaly selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole na prvním místě, respektive 80 %.

Hypotéza č. 5 byla tedy potvrzena.

Obecné shrnutí odpovědí expertů na bezpečnost v civilním letectví

Vnímání efektivity zvýšených bezpečnostních opatření

Rozsah oblasti bezpečnostních opatření v civilním letectví je velmi obsáhlý, není stoprocentně možné zavést taková opatření, která by zabránila všem možným způsobům provedení teroristického útoku, a také odpovědi expertů to potvrzují. Mírná většina expertů z výběrové skupiny se sice kloní k celkové efektivitě bezpečnostních opatření jako celku, nicméně z obecného pohledu toto autor práce nepovažuje za slušný výsledek. Z odpovědí expertů je patrna diferenciací prostoru, ke kterému se daná opatření vztahují. Bezpečnostní opatření, aplikovaná během první bezpečnostní kontroly a za ní, experti obecně považují za efektivní. Na druhé straně je existence bezpečnostních opatření, která jsou aplikována před první bezpečnostní kontrolou, tedy ve veřejných halách a okolí letiště. V těchto prostorách není možno provádět kontrolu všech osob, tedy právě na těchto místech dochází k největší zranitelnosti bezpečnosti před protiprávními činy. S ohledem na nejbližší okolí letiště je potřeba zmínit fakt, že ač je toto prostředí monitorováno, tak v případě pokusu o teroristický čin formou MANPADS, by jeho zamezení bylo velmi nereálné. Otázkou ale je, do jaké míry by náprava, a tudíž například zavedení bezpečnostních rámu před vstupem do příletových a odletových hal, byla pro cestující omezující. Zároveň by tímto zavedením nových opatření mohl dojít ke snížení konkurenceschopnosti leteckého průmyslu.

Vnímání objemu a rozsahu jednotlivých bezpečnostních opatření

Pozitivně autor práce vnímá fakt, že objem zbytečných jednotlivých bezpečnostních opatření není nijak rozsáhlý. Z řízených rozhovorů si pomyslnou nálepkou zbytečnosti vysloužilo jen omezení maximálního množství tekutin a totožná bezpečnostní kontrola cestujících a posádky letadel. Jedná se tedy o opatření, jejichž přítomnost nikterak nenarušuje plynulost odbavovacího a bezpečnostního procesu, a tudíž nikterak nesnižují konkurenceschopnost civilního letectví v oblasti dopravy. Autor práce nemůže ale pominout pocit dehonestace, kteří dle odpovědí při řízených rozhovorech pocítují oba piloti. K jejich dehonestaci dochází díky totožnosti bezpečnostních kontrol vůči běžným cestujícím a palubnímu personálu letadla, kdy se všichni členové posádky letadla musí podrobit bezpečnostním kontrolám ve stejném rozsahu jako cestující, přičemž k těmto

dochází na stejném místě. Ke zpochybnění nutnosti rozsahu bezpečnostních opatření dochází také v souvislosti s faktem, že si piloti na palubu letadla nesmí přinášet ostré předměty, jako například manikúrové nůžky či pilníky, přičemž kokpity zejména větších letadel musí dle nařízení obsahovat sekery, které by mohly ke spáchání protiprávního činu posloužit lépe a efektivněji.

Vnímání objemu nedostatků bezpečnostních opatření

Z odpovědí expertů autor práce usuzuje, že žádné vážné technické nedostatky se v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy nevyskytují. Autor práce ale považuje za nutné zmínit administrativní stránku zavádění nových bezpečnostních opatření, kdy tato stránka je plna zmatků, nepřehlednosti, a tudíž si žádá i časovou náročnost. Zpochybněna byla také odborná kompetence osob, které tyto opatření schvalují.

Vnímání možnosti pronášení nebezpečných předmětů na palubu letadla

Odpovědi na tuto otázku byly povětšinou velmi strohé nebo se k nim dva experti z důvodu zneužití případných bezpečnostních nedostatků odmítli vyjádřit. Obecně ale autor práce na základě názorů expertů považuje pronesení výbušnin a střelných zbraní na palubu letadla za dodržení standardních opatření zcela nemožné. Situace, kdy k takovému pronesení může teoreticky dojít, se řadí situace, kdy selže lidský faktor při bezpečnostní kontrole nebo kdy zaměstnanec některého subjektu působícího na letišti vědomě poruší bezpečnostní pravidla, a k takovému pronesení nebezpečného materiálu na palubu letadla dopomůže. Při eliminaci výše zmíněného se cestující tedy nemusí obávat střeleckého nebo bombového útoku na palubě letadla.

Vnímání míry hrozby teroristického útoku v civilním letectví na území České republiky a další preventivní opatření pro jejich eliminaci

Dle získaných odpovědí autor usuzuje, že žádné aktuální ohrožení tohoto druhu na území ČR momentálně neexistuje. Exaktnost tohoto tvrzení je ovšem objektivně neměřitelná, z tohoto důvodu by nemělo být toto tvrzení bráno jako neměnný fakt. I když dle tajných bezpečnostních služeb není ČR v bezprostředním ohrožení, stále musí být dodržována stávající bezpečnostní a jiná preventivní opatření, jakým je například snaha detekovat potenciálního teroristu již před vstupem na palubu letadla. V tomto případě se však jedná

jen o bezpečnostní opatření podpůrného charakteru, jelikož jeho přesnost je velice zevrubná.

V rámci boje proti páchaní protiprávního činu v civilním letectví má samozřejmě své zastoupení i odborné školení pracovníků v oblasti bezpečnosti letectví, které autor práce na základě vyjádření expertů shledává jako velmi kvalitní, svým rozsahem bezpochyby dostačující, někdy až zbytečně obsáhlé.

Vnímání míry rizik vedoucích ke spáchání protiprávnímu činu v civilním letectví

V oblasti bezpečnosti civilního letectví existuje mnoho rizik, které je nutno pomocí přísného dodržování bezpečnostních opatření eliminovat. I když kdekoli na světě, Českou republiku nevyjímaje, existují ty nejsofistikovanější technologie, standardy a postupy, tak samy o sobě bezpečnost ještě nezaručují. Ruku v ruce musí kráčet s jejich přesným a odborným používáním a v plné míře musí tak být využita jejich efektivita. Není-li takto činěno, nevědomě či v horším případě vědomě, je bezpečnost v civilním letectví ohrožena. V tomto ohledu je tedy rozhodující lidský faktor, od jehož konání se vše odvíjí a na němž bezpečnost závisí v rozhodující míře.

Analýza řízeného rozhovoru s Pilotem A

Dne 3. února 2017 autor práce provedl řízený rozhovor s Pilotem A¹¹⁹. Během rozhovoru Pilot A znovu uvedl své odpovědi uvedené v rámci řízeného rozhovoru, přičemž je zde více rozvedl. Některé v rozhovoru poskytnuté informace vnášejí na problematiku bezpečnosti civilního letectví před protiprávními činy bližší náhled. S ohledem na často velmi otevřené a svým obsahem i interní informace, autor práce respektuje požadavek zachování anonymity Pilota A.

Hned v úvodu rozhovoru poukazuje na negativní stránky některých bezpečnostních opatření. Zmiňuje například dehonestaci leteckého personálu, který musí na Letišti Václava Havla v Praze procházet stejnými bezpečnostními kontrolami jako ostatní cestující. S tím souvisí samozřejmě také fakt, že jak letušky, tak i piloti jsou v některých

¹¹⁹ Kompletní přepis řízeného rozhovoru je uveden v Příloze C.

případech nucení odepínat si pásky a zouvat se. Zároveň ani nejsou ušetřeni občasným pokřikováním ze strany cestujících, kdy těmto vadí, že letecký personál má před nimi přednost, a jak se lidově říká, může ve frontě předbíhat. Pilot A tedy považuje sjednocení místa bezpečnostních kontrol pro cestující a pro letecký personál jako velmi nerozumné. Dále Pilot A s ohledem na provádění bezpečnostních kontrol zmiňuje z jeho pohledu nesmyslné nařízení, že jsou leteckému personálu zabavovány předměty, jako například obsah pouzdra na manikúru. Dle jeho slov jde o zcela nesmyslný předpis, protože kdyby chtěl na palubě na někoho zaútočit, učinil by tak pomocí sekery, kterou disponuje většina kokpitů letadel. A kdyby se rozhodl zničit celé letadlo spolu se všemi osobami na palubě, nebyl by to pro něj jako pro osobu, která má řízení letadla zcela ve své moci, vůbec žádný problém.

Z dalších a z jeho pohledu nesmyslných nařízení uvedl omezené množství tekutin, které lze přes bezpečnostní kontrolu pronášet. Nechápe například, proč jsou kojencům zabavovány lahvičky s kojeneckou výživou. Tento názor podpořil tvrzením, že technika využívaná při bezpečnostních kontrolách nebezpečné těkavé látky v tekutém skupenství stejně bezpečně odhalí. V souvislosti s tímto omezením poukázal na fakt, že mnoho nařízení je schvalováno orgány Evropského parlamentu, jehož členové často problematice bezpečnosti v civilním letectví vůbec nerozumí a musí jen vykázat nějakou práci. K přebujelosti administrativního aparátu a jeho neschopnosti pružně a efektivně reagovat na nově zjištěné hrozby se také Pilot A vyjádřil, a ne zrovna zcela pozitivně.

Velice zajímavé, ale zároveň i znepokojující informace byly autorovi práce poskytnuty v souvislosti s možností pronést na palubu střelné zbraně či výbušniny. Při dodržení všech bezpečnostních opatření a bez selhání lidského faktoru považuje pronesení tohoto nebezpečného materiálu na palubu letadla za nemožné. Je si ale vědom, že vše ale závisí právě na lidském faktoru, při jehož selhání toto pronesení možné je, a sám Pilot A ví, jakým způsobem by tohoto mohl docílit. Dle jeho slov by k tomu potřeboval jen jednu spolupracující osobu. Za ještě více znepokojující fakt autor práce považuje skutečnost, že lze sestrojít velice účinnou výbušninu přímo na palubě letadla, a to za použití předmětů, které jsou cestujícím na palubě volně k dispozici. Konkretizovat tyto předměty z důvodu případného zneužití však Pilot A odmítl.

V závěru rozhovoru Pilot A zmiňuje své přesvědčení, že momentálně neexistuje žádná aktuální hrozba spáchání teroristického činu v civilním letectví České republiky.

Je to prý mimo jiné dáno i faktem, že Česká republika není nijak silně zapojena do dění na Středním a Dálném východě, odkud se většina teroristů rekrutuje.

ZÁVĚR

Autor si za cíl této diplomové práce zvolil posouzení, do jaké míry jsou zvýšená bezpečnostní opatření v civilním letectví považována za efektivní a v jaké míře jsou vnímána jako opatření nezbytná nebo naopak svým rozsahem zbytečně exponovaná.

Z výsledků provedeného šetření považuje autor stávající bezpečnostní opatření v civilním letectví v obecné rovině za efektivní. Většina opatření jsou vnímána jako nutná, autor z šetření nenabyl dojmu, že by některá z nich byla majoritně považována za zcela zbytečná. Svým rozsahem jsou stávající opatření veřejností i experty povětšinou vnímána také jako adekvátní, jen s výjimkou omezení množství tekutin pronášených přes bezpečnostní kontroly. Kromě posledně zmíněného je tedy autor přesvědčen, že účastníci civilního letectví si jsou vědomi nutnosti zavedení i takových bezpečnostních opatření, která svým rozsahem v určité míře omezují jejich komfort.

Autor si je ale zároveň vědom toho, že stále zde existují určité nedostatky v ochraně obyvatelstva, na odstranění těchto nedostatků je nutné dále pracovat. Pro dosažení jejich odstranění autor práce navrhuje, aby byla větší pozornost věnována bezpečnosti v příletových a odletových halách letiště a v blízkém okolí letiště, kde, respektive odkud, lze spáchat teroristický útok. Je zřejmé, že se v tomto ohledu nejedná o úkol nikterak jednoduchý a že není v lidských silách tyto všechny prostory uhlídat tak, aby bylo spáchání protiprávních činů v civilním letectví zcela eliminováno. Zároveň autor práce navrhuje zjednodušit a zpřehlednit administrativní kroky spojené se schvalováním jednotlivých bezpečnostních opatření. To vše s kategorickým apelem, aby všechna tato opatření byla schvalována na základě informací, která jsou poskytnuta výhradně experty z oblasti civilního letectví a z oblasti boje proti terorismu obecně. V poslední řadě by také autor práce shledal vhodným, aby piloti a další personál letadla měl k dispozici svůj vlastní vstup přes bezpečnostní kontroly. Toto doporučení nemá nijak bezpečnostní charakter, spíše v něm autor kromě výsledků získaných z šetření projektuje své vlastní přesvědčení, že obzvláště piloti by měli být považováni za skupinu privilegovaných osob, ke kterým je zapotřebí přistupovat s úctou, a vytvořit jim takové příjemné pracovní podmínky, které by jim jejich práci usnadnily. Vždyť pilot je osoba, na kterou během letecké přepravy cestující spoléhají nejvíce a jemuž vkládají do rukou své vlastní životy.

Dle autora přínos této práce spočívá v poskytnutí informací, které nejsou nikterak ve společnosti celoplošně prezentovány. Díky této diplomové práci se potenciální čtenář může seznámit s některými bezpečnostními opatřeními, která jsou v praxi zcela běžně aplikována, ale oku běžného konzumenta služeb v civilním letectví často skryta. Dále si může vytvořit svůj vlastní názor na míru efektivity stávajících bezpečnostních opatření v civilním letectví a porovnat ho s výsledky provedeného šetření. Nejvíce si ale autor práce považuje skutečností, že se podařilo shromáždit od expertů v oblasti ochrany civilního letectví informace, které jsou svým charakterem interní a tím pádem veřejnosti utajené. Některé získané informace považuje autor za velmi překvapující, zejména informace vztahující se k možnosti sestrojení výbušniny na palubě letadla pomocí na ní veřejně dostupných předmětů. Získání informací tohoto druhu nebyl dle autora práce úkol lehký a je velice rád, že se mu je podařilo získat. Zároveň si váží otevřenosti některých expertů, kteří se neostýchali takovéto informace poskytnout.

Oblast ochrany civilního letectví před spácháním protiprávních činů je oblastí, která je svým rozsahem velmi objemná. Nastavení všech potřebných a efektivních opatření, která si kladou za cíl těmto protiprávním činům zabránit, není nikterak jednoduchý úkol. Zároveň je nutné tato opatření zavádět s ohledem na fakt, že příliš důsledné a časově velmi náročné bezpečnostní kontroly by mohly velmi negativně ovlivnit komfort cestujících, což by mohl v porovnání s ostatními formami dopravy vést ke ztrátě konkurenceschopnosti té letecké.

Jakékoli opatření kdekoli na světě, a nejen to v oblasti civilního letectví, nemůže dosáhnout cíle jeho stoprocentní efektivity. Nicméně kvalitní, důslednou, odbornou a trpělivou činností se může společnost k tomuto cíli alespoň co nejvíce přiblížit a přispět tak k celkové bezpečnosti civilního letectví v cestovním ruchu.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

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

KOVERDYNSKÝ, B., 2007. *Bezpečnost civilního letectví*. Praha: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR.

GERO, D., 1999. *Hrůza v oblacích*. 1. vyd. Praha: Jan Vašut. ISBN 80-7236-082-5.

HURNÍK, Z. a TŮMA, P., 2001. *Encyklopedie: Světový terorismus*. 1. vyd. Praha: Svojtka & Co. ISBN 80-7237-340-4.

VÍŠEK, J. a kol., 2013. *Ochrana civilního obyvatelstva v globálním měřítku*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského. ISBN 978-80-7452-030-3.

VÍŠEK, J., 2012. *Organizace záchranných činností v České republice*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského. ISBN 978-80-7452-028-0.

PROCHÁZKOVÁ, D., 2010. *Bezpečnost, krizové řízení a udržitelný rozvoj*. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského. ISBN 978-80-86723-97-6.

REICHEL, J., 2009. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. 1. vyd. Praha: Grada. Sociologie. ISBN 978-80-247-3006-6.

HENDL, J., 2005. *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7367-040-2.

WEISS, T., 2014. *Role policie a armády v Evropské unii: Analýza evrpské a národní úrovně s využitím případové studie České republiky*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-2381-8.

Seznam použitých zahraničních zdrojů

SWEET, Kathleen M., 2008. *Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns*. 2. vyd. Boca Raton: CRC Press. ISBN 978-1-4398-9473-6.

PRICE, Jeffrey C. a FORREST, Jeffrey S., 2016. *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. 3. vyd. Oxford: Elsevier Science & Technology. ISBN 978-0-12-804293-9.

ABEYRATNE, R., 2010. *Aviation Security Law*. New York: Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2010. ISBN 978-3-642-11701-5.

SOEKKHA, Hans M., 1997. *Aviation Safety: Human Factors, System Engineering, Flight Operations, Economics, Strategies, Management*. Utrecht: VSP BV. ISBN 90-6764-258-4.

GRIFFIN, Thomas G.C., YOUNG, Mark S. a STANTON, Neville A., 2015. *Human Factors Models for Aviation Accident Analysis and Prevention*. Brookfield: CRC Press. ISBN 978-1472432759.

DUNSTAN, S., 2010. *Blesková operace izraelských speciálních jednotek: Útok na letiště Entebbe v roce 1976*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s. ISBN 978-80-247-3402-6.

LYON, D., 2003. *Surveillance after September 11*. 1. vyd. Cambridge: Polity Press. ISBN 0-7456 3180-0.

Seznam použitých internetových zdrojů

AKTUÁLNĚ.CZ. *Letištěm v Bruselu otřásl exploze. Na místě jsou mrtví a ranění, z budovy stoupá dým* [online]. 22. 13. 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/na-letisti-v-bruselu-se-ozvaly-dve-exploze-nekolik-lidi-je-z/r~a146dacaefff11e5a6b7002590604f2e/?redirected=1487936407>

AVSEC & EMERGENCY TRAINING. *Předpisy ECAC* [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.avsectraining.cz/predpisy-ecac.html>

CENTRUM PRO BEZPEČNOSTNÍ ANALÝZY A PREVENCI. *Teroristické útoky proti státům NATO a EU od 11. září 2001* [online]. 9. 4. 2016 [cit. 2016-11-15]. Dostupné z: <http://www.cbap.cz/archiv/3009>

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION. *International Air Services Transit Agreement*. 7. 12. 1944 [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I243EN.pdf>

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE [online]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org>

EVROPSKÁ KOMISE. *Decision-making* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/atwork/index_cs.htm

IDNES.CZ. *Na istanbulsém letišti útočil Čečenec, Uzbek a Kyrgyz, tvrdí Turci* [online]. 30. 6. 2016 [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/istanbul-letiste-utok-nejasnosti-dlh-/zahranicni.aspx?c=A160630_104825_zahranicni_aba

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION [online]. Dostupné z: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

LETECKÝ PŘEDPIS L 17. *Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy*. Ministerstvo dopravy ČR: Úřad pro civilní letectví [online]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>

NATIONAL COMMISSION ON TERRORIST ATTACKS UPON THE UNITED STATES [online]. Dostupné z: <https://9-11commission.gov/report/index.htm>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Národní ústředna Interpolu* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/narodni-ustredna-interpolu.aspx>

ŠTURMA, P. *Mezinárodní smlouvy proti terorismu* [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <http://files.svses.webnode.cz/200004812-ee477f0380/sturma.pdf>

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008* [online]. [cit. 2016-11-20]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-es-c-300-2008>

VELVYSLANECTVÍ.COM. *Mezinárodní organizace pro civilní letectví* [online]. [cit. 2016-11-28]. Dostupné z: <http://velvyslanectvi.com/info/icao.php>

ZÁKONY PRO LIDI.cz. *VYHLÁŠKA ministra zahraničních věcí ze dne 15. srpna 1974 o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadel. Československá socialistická republika*. 1974, částka 17/1974 [online]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1974-96#Sum>

SEZNAM ZKRATEK

ACI	Airports Council International
BOAC	British Overseas Airways Corporation
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DC	Douglas Commercial
EC	European Commission
ECAC	European Civil Aviation Conference
EN	Evropská norma
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFALPA	International Federation of Airline Pilots Associations
INTERPOL	International Criminal Police Organisation
MANPADS	Man-portable Air Defence Systems
OSN	Organizace spojených národů
TWA	Trans World Airlines
USA	United States of America
ZŠ	Základní škola

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Věkové rozložení výběrové skupiny.	48
Tabulka 2: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?	49
Tabulka 3: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?.	50
Tabulka 4: Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?	51
Tabulka 5: Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?.	52
Tabulka 6: Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?	53
Tabulka 7: Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?	54
Tabulka 8: Četnost jednotlivých bezpečnostních opatření zmíněných respondenty v šesté dotazníkové položce	55
Tabulka 9: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?	56
Tabulka 10: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?	57
Tabulka 11: Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?	58
Tabulka 12: Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?	59

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Věkové rozložení výběrové skupiny	48
Graf 2: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?	49
Graf 3: Pocítli jste osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?	50
Graf 4: Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?	51
Graf 5: Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?	52
Graf 6: Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?	53
Graf 7: Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?	54
Graf 8: Četnost jednotlivých bezpečnostních opatření zmíněných respondenty v šesté dotazníkové položce	55
Graf 9: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?	56
Graf 10: Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?	57
Graf 11: Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?	58
Graf 12: Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?	59

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dotazník pro veřejnost	I
Příloha B – Řízený rozhovor s experty v oblasti bezpečnosti v civilním letectví	II
Příloha C – Přepis řízeného rozhovoru s Pilotem A	III

PŘÍLOHY

Příloha A: Dotazník pro veřejnost

Prosím Vás o vyplnění dotazníku, který bude součástí praktické části mé diplomové práce s názvem Bezpečnostní opatření v civilním letectví jako reakce na mezinárodní terorismus. Vyplnění dotazníku je zcela anonymní, Vaše odpovědi tedy nebudou nikde spojovány s Vaším jménem. Pokud netrváte na anonymním charakteru tohoto dotazníku, uveďte prosím Vaše jméno.

Jméno:	
Věk:	
Pohlaví:	

- 1) Pocítíte-li osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě před vstupem na palubu letadla?**
 - Ano
 - Ne
 - Neumím posoudit z důvodu:
 - nízký věk před rokem 2001
 - před rokem 2001 jsem nebyl/nebyla pravidelným účastníkem leteckého provozu
- 2) Pocítíte-li osobně po roce 2011 více bezpečnostních opatření v letecké dopravě na palubě letadla?**
 - Ano
 - Ne
 - Neumím posoudit z důvodu:
 - nízký věk před rokem 2001
 - před rokem 2001 jsem nebyl/nebyla pravidelným účastníkem leteckého provozu
- 3) Jsou dle vašeho názoru zvýšená bezpečnostní opatření nutná?**
 - Ano
 - Ne
 - Neumím posoudit
- 4) Považujete zvýšená bezpečnostní opatření s ohledem na potírání terorismu v letecké dopravě za efektivní?**
 - Ano
 - Ne
 - Neumím posoudit.
- 5) Považujete stávající bezpečnostní opatření jako celek svým rozsahem za zbytečně přehnaná?**
 - Ano
 - Ne
 - Neumím posoudit.
- 6) Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým obsahem za zbytečně přehnaná?**
 - Ano
 - Uveďte prosím, jaká:
 - Ne
- 7) Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví mimo území České republiky?**
 - Ano
 - Ne
- 8) Obáváte se reálné osobní zkušenosti s teroristickým útokem v civilním letectví na území České republiky?**
 - Ano
 - Ne
- 9) Znervózní vás, cestuje-li s vámi na palubě letadla osoba arabské identity?**
 - Ano
 - Ne
- 10) Věnujete osobám arabské identity na palubě letadla zvýšenou pozornost, je-li tato osoba ve vašem zorném poli?**
 - Ano
 - Ne

Příloha B: Řízený rozhovor s experty v oblasti bezpečnosti v civilním letectví

- 1) Považujete stávající bezpečnostní opatření za efektivní s ohledem na potírání terorismu v civilním letectví?
- 2) Považujete některá bezpečnostní opatření za zbytečná?
- 3) Považujete některá stávající bezpečnostní opatření svým rozsahem za zbytečně exponovaná?
- 4) Spatřujete nedostatky v zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy?
- 5) Existuje při dodržení všech stávajících bezpečnostních opatření možnost pronést na palubu letadla střelnou zbraň či výbušninu ze strany cestujících?
- 6) Lze před vstupem na palubu letadla jednoznačně detekovat potenciálního teroristu dle jeho chování?
- 7) Souhlasíte s názorem, že teroristé jsou vždy minimálně o jeden krok napřed než bezpečnostní kontroly?
- 8) Považujete školení personálu v oblasti bezpečnosti v civilním letectví za dostatečná?
- 9) Myslíte si, že existuje aktuální hrozba teroristického útoku v civilním letectví na území ČR?
- 10) V čem shledáváte největší riziko umožňující spáchání teroristického činu v civilním letectví?
Uved'te v pořadí od největšího rizika po nejmenší:
 - selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole,
 - selhání techniky při bezpečnostní kontrole,
 - nedostatečná bezpečnostní opatření,
 - teroristé jsou o krok napřed než bezpečnostní kontroly.

Příloha C: Přepis řízeného rozhovoru s Pilotem A

Autor (dále jen A): Považujete stávající bezpečnostní opatření za efektivní s ohledem na potírání terorismu v civilním letectví?

Pilot A (dále jen P): Ano. V posledních letech nedošlo k žádnému bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti za tzv. bezpečnou stranou letiště.

A: Považujete některá bezpečnostní opatření za zbytečná?

P: Ano. Zbytečná jsou opatření týkající se posádek letadel. V některých případech dochází ze strany pozemního resp. bezpečnostního personálu až k dehonestaci členů posádek.

A: K dehonestaci? Můžete to prosím nějak rozvést?

P: Ano, jasně. Například bezpečnostní kontrola leteckého personálu podléhá stejným podmínkám jako kontrola cestujících. My, piloti a letušky, musíme v Praze na Ruzyni procházet skrz stejné bezpečnostní rámy, nutí nás občas odepínat si pásky, sundávat si boty. Občas se i stává, že nás nutí otevírat kabinová zavazadla, která si bereme na palubu, letuškám prohlížejí kabelky a jiná příruční zavazadla, což je osobně velice nepříjemné. Už jen z důvodu, že cestující si nás prohlížejí, jako kdybychom byli podezřelí, že něco nebezpečného pronášíme na palubu. Zároveň na nás občas pokřikují, že předbíháme, ale to my často musíme, protože občas chvátáme a musíme, hlavně my piloti, být na palubě s určitým předstihem.

A: Aha, já jsem si myslel, že vy jako palubní personál máte svůj vlastní vstup.

P: To jsme měli, tedy mluvím-li o letišti na Ruzyni. Před pár lety tento vstup zrušili a sloučili nás s cestujícími.

A: Z jakého důvodu došlo ke zrušení vstupů pro palubní personál?

P: Úspora peněz. Po útocích v USA v roce 2001 došlo k posílení bezpečnostního personálu na letištích, nabralo se milion různých existencí, které mají milion vysílaček, aby jakoby zajišťovali bezpečnost. To samozřejmě stojí velké peníze, no a holt někde se ušetřit musí. A v dnešní době, kdy už nehrozí, alespoň tedy ne v Čechách, si myslím, žádná aktuální hrozba terorismu, tak tyto zaměstnance nechce nikdo propustit, protože by se zvedla vlna protestů, dostalo by se to do médií a vznikl by nějaký humbuk. A jelikož jde o státní zaměstnance, tak by se do toho o to více daly odbory. A to nikdo nechce.

A: Jsou některá bezpečnostní opatření, která svým rozsahem považujete za zbytečně přehnaná?

P: Určitě opět musím zmínit bezpečnostní kontroly palubního personálu. Absolutně třeba netuším, proč nám pilotům někdo zabavuje manikúrové nůžky a pilníky, když v kokpitu máme k dispozici dvě sekery ...

A: Sekery?

P: Ano, takové velké, o něco menší než metr, kdyby se nám třeba zasekly bezpečnostní dveře, které vedou do kokpitu. Kdybych já jako pilot chtěl někoho napadnout, tak bych logicky volil tu sekeru než manikúrové nůžky nebo pilník. A kdybych se zbláznil, tak můžu letadlo poslat k zemi a nikdo mi v tom nezabrání. Možná druhý pilot ...

A: A napadají Vás ještě nějaká další zbytečná či svým rozsahem zbytečně exponovaná bezpečnostní opatření?

P: Ano, dále pak nemožnost pronášet větší množství tekutin do bezpečnostních prostor letiště a na palubu. Takhle jsou kojencům zabavovány lahvičky s pitím a jiné evidentně nebezpečné výbušné tekutiny. Vůbec netuším, kdo nařídil maximální povolené množství 100ml. Teda nevím, kdo konkrétně, ale byl to nějaký poslanec Evropského parlamentu. Někdo něco vymyslí, ostatní mu to odsouhlasí, ale nikdo neví, proč zrovna třeba těch 100ml, proč třeba ne 50 nebo 500ml. Když se pídíte po tom, proč právě takové množství, nikdo vám neřekne proč. Protože to nikdo neví, akorát oni v tom parlamentu musí povinně stále schvalovat nějaké normy, musí předstírat práci.

A: Ale asi nějaký limit musí být, ne? To bych mohl pronést třeba litr hořlaviny.

P: No, velmi tékavé a nebezpečné tekutiny rentgeny odhalí, a ty méně nebezpečné ne. Mimočodem, když se dohodne skupina lidí na tom, že každý z nich pronese 100ml benzínu či jiné tekutiny, tak dohromady dají stejně ten 1 litr, se kterým pak už mohou libovolně manipulovat.

A: Spatřujete někde stále nedostatky v zabezpečení letecké dopravy před teroristickými útoky?

P: Přebujelá administrativa, která kráčí ruku v ruce s neschopností soustředit se na reálné hrozby. A jsme zase u toho Evropského parlamentu. A vlastně u většiny složek, které mají bryskně reagovat na reálné hrozby. Než se něco odsouhlasí, trvá to strašně dlouho, vše musí procházet různými nesmyslnými schvalovacími procesy, přičemž mezitím se může něco stát. Rozhodování o narychlo improvizovaných potřebných bezpečnostních opatření by mělo být ponecháno expertům a ne úředníkům od stolu.

A: Existuje při dodržení všech bezpečnostních opatření možnost pronést na palubu letadla střelnou zbraň či výbušninu?

P: Ano, dle mých osobních zkušeností jednoznačně ano.

A: Jste schopen a ochoten to rozvést?

P: No, některé detaily si s dovolením nechám pro sebe, protože by to mohlo fungovat jako návod, ale něco zmínit můžu. Budu-li chtít pronést výbušninu na palubu, budu já jako pilot potřebovat spolupráci jen s jednou osobou na letišti, a můžu tam pronést téměř cokoli. A to se týká i letušek.

A: Asi mi neřeknete, o jakou osobu s jedná, že?

P: To se omlouvám, to opravdu ne.

A: To jsem předpokládal.

P: Teď mne vlastně ještě napadá, že aniž by to cestující věděli, je možné z předmětů veřejně dostupných na palubě letadla vytvořit velice nebezpečnou výbušninu, která by totálně zničila letadlo. Ale detaily po mně prosím nechtějte.

A: Ale jak je možné, že jsou tyto předměty na palubě letadla?

P: Protože jeden z těchto předmětů je povinnou výbavou letadla a ten druhý vůbec není problém pro kohokoli pronést bezpečnostní kontrolou. A dohromady máme velmi účinnou trhavinu. Už jsem Vám myslím řekl až moc ...

A: To asi ano, velmi překvapivé. Chtěl bych se zeptat, do jaké míry lze detekovat potenciálního teroristu dle jeho chování.

P: To je otázka na behaviorálního analytika. Nejlepší program na to má Izrael. Nejsem schopen odpovědět.

A: Souhlasíte s názorem, že teroristé jsou vždy minimálně o jeden krok napřed před bezpečnostními kontrolami?

P: Nesouhlasím. Myslím, že obě strany jsou na stejné úrovni.

A: Považujete školení personálu v oblasti letecké bezpečnosti za dostačující?

P: Letového personálu a nebo pozemního? Ohledně letového považuji školení za dostatečné. O školení zaměstnanců security nic nevím.

A: Myslíte si, že existuje aktuální hrozba teroristického útoku v letecké dopravě na území ČR?

P: Ne. Dokud nebudeme silněji zapojeni do dění na Středním a Dálném východě, odkud pochází většina teroristů, tak ne. Jak vojensky, tak politicky. Teda pokud opět Miloš Zeman zase neřekne do médií něco nepřípustného. V minulosti, kdy byl premiérem, tak jsme dostali informaci, že ČSA jsou v hledáčku teroristů, přesně nevím, co zamýšleli, ale bylo nám bezpečnostními službami sděleno, že se o nás nějak více zajímají. V té době bylo z tohoto důvodu zavedeno hodně velmi přísných interních bezpečnostních opatření a Zeman se ve stejnou dobu do médií vyjádřil, že Jásir Arafat nikdy neměl dostat Nobelovu cenu za mír; že je to dehonestace Nobelovy ceny míru a že je to jeden z největších teroristů v historii. Z morálního hlediska měl samozřejmě pravdu, ale v dané chvíli to bylo velmi nešťastné vyjádření. Toto si jako vrcholný politik země nesmí dovolit, mohlo to mít velice závažné negativní důsledky ze strany teroristů z Blízkého východu.

A: V čem shledáváte největší riziko možnosti provedení teroristického útoku? Mohl byste je seřadit od největšího rizika po nejmenší? Nabízím tyto možnosti: teroristé jsou vždy o krok napřed před bezpečnostními kontrolami, selhání techniky při bezpečnostní kontrole, selhání lidského faktoru při bezpečnostní kontrole, nedostatečná stávající bezpečnostní opatření či jiné riziko.

P: Největší riziko shledávám v selhání lidského faktoru, dále selhání techniky, nedostatky v bezpečnostních opatření a jako poslední Vámi myšlený jakýsi náskok teroristů.

A: Děkuji Vám za odpovědi a za Váš čas, moc jste mi pomohl.

P: Vůbec není zač.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jan Stejskal

Obor: Management cestovního ruchu

Forma studia: magisterské kombinované studium

Název práce: Bezpečnostní opatření v civilním letectví jako reakce na mezinárodní terorismus

Rok: 2017

Počet stran textu bez příloh: 85

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 10

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 7

Počet internetových zdrojů: 15

Počet ostatních zdrojů: 0

Vedoucí práce: PaedDr. Ing. Jan Zelinka