



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

**Fakulta biomedicínského inženýrství
Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**

**Příslušník Policie České republiky, oddělení doprovodu letadel jako
významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu**

**Air Marshal as an Important Element of Prevention and Fight Against
Terrorism**

Diplomová práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva
Studijní obor: Civilní nouzové plánování

Vedoucí práce: Ing. Břetislav Čupr

Jakub Trojan

Kladno, květen 2019



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Trojan** Jméno: **Jakub** Osobní číslo: **474889**
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**
Garantující katedra: **Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**
Studijní program: **Ochrana obyvatelstva**
Studijní obor: **Civilní nouzové plánování**

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

Příslušník Police České republiky, oddělení doprovodu letadel jako významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu

Název diplomové práce anglicky:

Air Marshal as an Important Element of Prevention and Fight against Terrorism

Pokyny pro vypracování:

Diplomová práce bude pojednávat o úloze a postavení příslušníků Police ČR zařazených u cizinecké policie, oddělení doprovodu letadel označovaných jako Air Marshal (dále jen „letecký maršál“). Hlavním cílem DP bude analýza činnosti a prostředků leteckého maršála při zajišťování bezpečnosti letecké dopravy. Teoretická část se bude zabývat vznikem a vývojem pozice leteckého maršála u nás a ve světě. Dále bude pojednávat o současné situaci v letecké civilní dopravě z pohledu zajištění její bezpečnosti. Cílem praktické části bude zevrubná analýza modelových situací se zaměřením na jejich řešení, zohledňující charakterové vlastnosti, znalosti a odborné dovednosti jednotlivých leteckých maršálů. Praktická část bude řešena analytickými metodami, SWOT analýzou, komparací a statistikou. Její součástí bude i analýza výkonu služby leteckého maršála vymezující právní, odborné a technické předpoklady jejich činnosti. Výstupní data praktické části budou zobrazena a implementována do návrhů a opatření ke zvýšení efektivity činnosti leteckých maršálů.

Seznam doporučené literatury:

- [1] PRUŽINA, Vladislav, Létání bez strachu, ed. 1., Praha: Smart Press, 2008, ISBN 97880-87049-19-8
- [2] KOVERDYNSKÝ, Bohdan, Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy, ed. 1., Cheb: Svět křídla, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7
- [3] KELLER, Ladislav, KOVERDYNSKÝ, Bohdan, Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992, ed. 1., Cheb: Svět křídla, 2012, ISBN 978-80-87567-11-1

Jméno a příjmení vedoucí(ho) diplomové práce:

Ing. Břetislav Čupr

Jméno a příjmení konzultanta(ky) diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: **01.10.2018**

Platnost zadání diplomové práce: **18.09.2020**

prof. MUDr. Leoš Navrátil, CSc., MBA, dr.h.c.
pořídil vedoucí(ky) katedry

prof. MUDr. Ivan Dylevský, DrSc.
pořídil odborníka

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem **Příslušník Policie České republiky, oddělení doprovodu letadel jako významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu** vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů, které uvádím v seznamu bibliografických odkazů.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V Praze dne 09.05.2019

.....

Jakub Trojan

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Ing. Břetislavu Čuprovi za vstřícný a profesionální přístup, odborné vedení, pomoc i rady při zpracování diplomové práce.

Rovněž bych chtěl vyjádřit poděkování státnímu zástupci Vrchního státního zastupitelství v Praze panu JUDr. Karlu Černovskému za cenné rady v oblasti orientace v právních předpisech.

Abstrakt

Hlavní osu diplomové práce tvoří pět kapitol. První dvě kapitoly poskytují informace teoretického charakteru, další se zabývají praktickou stránkou zkoumané problematiky. Úvodní pojednává o celosvětové bezpečnostní situaci v kontextu rizikových faktorů. Rozebírá základní pojmovou terminologii. Definuje měkké cíle a stanovuje typologii terorismu, zároveň vymezuje civilní letectví jako prostředek terorismu. Druhá se zabývá historickým vývojem ochrany civilní letecké dopravy. Odkrývá jednotlivé formy ohrožení leteckého dopravního prostředku. Charakterizuje protiteroristické nástroje a mezinárodně právní předpisy a vybrané mezinárodní úmluvy. Čtvrtou kapitolou se kontinuálně přechází do praktické části diplomové práce. V této stati je pozornost věnována úloze a postavení příslušníků Policie České republiky, kteří jsou zařazeni ve zvláštním útvaru policie dislokovaném na pražském Letišti Václava Havla v Ruzyni (tzv. letečtí maršálové) a jejich oprávnění na úseku civilního letectví. Další navazuje na popis jejich činnosti a taktické postupy na palubě civilního leteckého dopravního prostředku. Závěrečná kapitola diplomové práce je věnována kvalitativnímu výzkumu formou polo-standardizovaného rozhovoru s leteckým maršálem face-to-face, za využití stanovené modelové situace a způsobem jejího řešení.

Klíčová slova

terorismus, letecký terorismus, terorista, měkké cíle, protiteroristické nástroje, letecký maršál, Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation - ICAO),

Abstract

The main axis of the Diploma Thesis consists of five chapters. The first two chapters provide information of a theoretical nature, the other ones deal with the practical side of the examined issue. The introductory one deals with the international safety situation in the context of risk factors. It analyzes the basic conceptual terminology. It also defines soft targets and sets out the typology of terrorism and at the same time, it defines civil aviation as a means of terrorism. The second one deals with the historical development of civil air transport protection. It uncovers individual forms of threat to aerial transport. It characterizes anti-terrorist tools and international law, as well as selected international agreements. With the fourth chapter, we continuously go to the practical part of the Diploma Thesis. In this part, the attention is dedicated to the role and position of the members of the Police of the Czech Republic that are part of the special police department at Prague's Vaclav Havel airport in Ruzyně (so called air marshals) and their permission on the section of civil aviation. The next one builds on the description of their activity and tactical procedures on board of aircrafts and other means of aerial transport. The final chapter of the Diploma Thesis is dedicated to quality research with a semi-standardized face-to-face interview with an aerial marshal, while using the set model situation and with its solution.

Keywords

terrorism, air terrorism, terrorist, soft targets, anti-terrorist tools, air marshal, International Civil Aviation Organization (ICAO)

OBSAH

1 ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST.....	
2 CELOSVĚTOVÁ BEZPEČNOSTNÍ SITUACE A RIZIKOVÉ FAKTORY..	12
2.1 Základní pojmová terminologie	13
2.2 Terorismus a význam měkkých cílů	15
2.2.1 Historie terorismu	16
2.2.2 Typologie terorismu.....	17
2.2.3 Civilní letectví jako prostředek terorismu.....	19
3 HISTORICKÝ VÝVOJ A VZNIK OZBROJENÉ OCHRANY V CIVILNÍ LETECKÉ DOPRAVĚ	22
3.1 Historické souvislosti a potřeba ochrany v civilní letecké dopravě	23
3.1.1 Zrod leteckého terorismu a jeho formy.....	24
3.2 Vývoj ochrany v civilní letecké dopravě	30
3.2.1 Protiteroristické nástroje v civilním letectví	31
3.2.2 Právní vymezení ochrany v civilní letecké dopravě	35
3.2.3 Bezpečnost civilní letecké dopravy	42
PRAKTICKÁ ČÁST	
4 POSTAVENÍ, OPRÁVNĚNÍ A ÚLOHA LETECKÉHO MARŠÁLA NA PALUBĚ CIVILNÍHO DOPRAVNÍHO LETADLA.....	47
4.1 Postavení leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla	54
4.2 Oprávnění leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla	56
4.3 Úloha leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla	58
5 PROSTŘEDKY, METODY A TAKTICKÉ POSTUPY LETECKÉHO MARŠÁLA V CIVILNÍM LETECTVÍ.....	60
5.1 Prostředky leteckého maršála.....	61
5.2 Metody a taktické postupy před nástupem cestujících do letadla	64

5.3	Metody a taktické postupy na palubě letadla	68
5.4	Metody a taktické postupy po ukončení letu.....	71
6	EMPIRICKÝ VÝZKUM S ÚČASTÍ LETECKÉHO MARŠÁLA.....	72
6.1	Cíle práce a hypotézy.....	72
6.2	Popis modelové situace.....	73
6.2.1	Popis modelové simulace na Letišti Václava Havla.....	74
6.2.2	Popis modelové situace na palubě letadla	75
6.3	Polostrukturovaný rozhovor.....	76
6.4	Vyhodnocení polostrukturovaného rozhovoru.....	87
6.5	Výsledky a ověřování hypotéz	90
7	ZÁVĚR	94
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	97
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	99
	SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ.....	112
	SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK	113
	SEZNAM PŘÍLOH	114
	Příloha č. 1 Otázky – polostrukturovaného rozhovoru	114

1 ÚVOD

První pokus o vytvoření ucelené koncepce ochrany civilního letectví je datován rokem 1974, kdy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation - ICAO) začleňuje závazná pravidla ochrany do oddělené přílohy číslo sedmáct Chicagské smlouvy. Odvětví ochrany civilního letectví se kontinuálně rozvíjí, přizpůsobuje a reaguje na stále sofistikovanější metody teroristů. Tomuto vývoji úspěšně sekundují nová bezpečnostní pravidla, opatření a mezinárodní standardy doplněné o efektivní využití špičkových bezpečnostních technologií.

Přestože se jedná o atraktivní problematiku, literární zdroje jsou prakticky mizivé. V daném směru hraje významnou roli skutečnost, že téma je citlivé na publikovatelné informace. Povaha těchto informací je svázána bezpečnostním stupněm utajení specifické formy ochrany, proto nelze zacházet do podrobností. Tato okolnost se negativně odráží ve vyhledávání relevantních zdrojů. Ve svém souhrnu se práce opírá jak o teoretické prameny, tak o publikaci, žel staršího data, která obsahuje i názory pamětníků. Charakter zmíněných informačních zdrojů vyhovuje zvolenému profilu diplomové práce, zejména pak její praktické části, která se věcně zabývá obdobným okruhem sběru dat. Z výše uvedeného lze konstatovat, že v oblasti naučné literatury se jedná více méně o obecné epizodní prameny s absencí aktuální informace, beletrie je zastoupena v poměrně hojném počtu.

V práci se zabýváme v obecné rovině vznikem, vývojem a ochranou civilní letecké dopravy a v konkrétní rovině úlohou leteckého maršála na tomto úseku. Obsáhlou část věnujeme leteckému terorismu a jeho základním formám. Zevrubně se zabýváme represivními opatřeními plynoucími jak z mezinárodních smluv, tak i z vnitrostátních protiteroristických předpisů. Výkladem navazujeme na preventivní opatření zaměřené na zajištění ochrany před terorismem a jeho škodlivých následků, a to v rovině provádění bezpečnostních kontrol cestujících a jejich zavazadel, bezpečnostního zajištění dveří kabiny pilotů a policejního doprovodu letadel. Preventivní oblast je zařazena do struktury práce jednak pro její význam a nezastupitelnou roli, neboť, jak je všeobecně známo, prevence předchází krizovému jednání a náplň diplomové práce je tímto pojmem prolnta, a jednak i proto, že máme osobní zkušenosti s prováděním bezpečnostních kontrol cestujících a jejich příručních zavazadel na Letišti Václava Havla.

Jako významný prvek na úseku bezpečnosti letecké civilní dopravy vnímáme leteckého maršála, proto mu v praktické části diplomové práce věnujeme patřičnou pozornost. Jeho nezastupitelná role z něj činí významný subjekt jak prevence, tak i represe. Jeho exkluzivita je dána schopností adekvátně a samostatně reagovat na neustále se měnící krizové situace, které mohou na palubě letadla kdykoliv nastat. Žádné sebelepší technické zařízení či administrativní opatření ho nemůže nahradit.

Od čtvrté kapitoly je práce vedena v rovině sociologického zkoumání. Jejím vrcholem je empirický výzkum s účastí leteckého maršála. Na předem vybrané modelové situaci s krizovým teroristickým podtextem je demonstrován postup jejího nejvhodnějšího řešení a přijetí adekvátního opatření.

Cílem diplomové práce je zkoumat formy a metody leteckého maršála v boji proti leteckému terorismu. Jak již je výše uvedeno, důvěrný a citlivý charakter informací limituje obsah diplomové práce. Ve stejném směru vyznívá i skutečnost, že tuzemské literární zdroje jsou víceméně mizivé, pokud nějaké jsou, tak staršího data. Tato absence písemných pramenů je určující pro vyhledávání dalších zdrojů v oblasti zahraniční literatury. I přes uvedené okolnosti je cílem v rámci dostupných informačních zdrojů popsat specifické činnosti a postupy leteckého maršála na úseku ochrany před leteckým terorismem a jeho škodlivými následky.

V závěru diplomové práce nastíníme, v jaké oblasti ochrany letecké civilní dopravy shledáváme zásadní nedostatky a jakým způsobem je možné v rovině de lege ferenda tyto nežádoucí jevy eliminovat, a to s ohledem na co nejefektivnější způsob ochrany v této specifické civilní dopravě.

TEORETICKÁ ČÁST

2 CELOSVĚTOVÁ BEZPEČNOSTNÍ SITUACE A RIZIKOVÉ FAKTORY

Již od počátku věků je bezpečnost základním atributem vzniku lidské společnosti. Počínaje paleolitem předchůdci člověka zjišťují, že ve skupině se značně zvyšuje šance jak na získání potravy, tak i na ochranu před predátory. Tato specifická forma „jistoty“ vede ke vzniku základní územní mocenské jednotky – státu.

Primárním cílem státu je ochrana zdraví a života obyvatel. Zde si můžeme vzít ponaučení z latinského citátu „Ex unitate vires“, kterým lze vyobrazit konečný vývoj společnosti. V dnešní moderní době není možné bezpečnost chápat izolovaně pouze jako ochranu před fyzickým nebezpečím, ale jako ucelený systém, který slouží k eliminaci hrozeb či ochraně před nimi. Z předcházející věty můžeme vydedukovat, že hrozby nejsou pouze fyzického rázu, ale s rostoucím rozvojem společnosti se přesouvají i do jiných sfér společenského života.

Až do počátku moderní éry bylo zajišťování bezpečnosti zcela v rukách ozbrojených sil. Každý stát disponoval určitými konvenčními silami, které byly později rozšířeny o jaderný arzenál. Tato nová síla, která vstoupila do hry, značně pozměnila obraz mocenské a vojenské politiky světa. Výsledkem byla stabilizace v rámci ozbrojených konfliktů, která byla zapříčiněna tím, že možné hrozby ze strany cizího státu a jeho vojenská kapacita vešly v obecnou známost.

Popsaný stav lze dobře vystihnout pomocí šachové partie, v níž jsou předem stanoveny jednotlivé figurky a jejich možné tahy. Záleží tedy pouze na hybateli, který určí jasný směr a strategii. Rizikové faktory, které ohrožují naši bezpečnost, v dnešní době nalezneme nejenom v rukách státních aktérů, ale i jednotlivců. Náboženství, kultura, chudoba, sociální nerovnováha, vzdělanost a další podobné aspekty mohou vést k ohrožení bezpečnosti ve světě, ať už ve formě terorismu či jiných protiprávních jednání. K tomu navíc napomáhá fenomén zvaný globalizace, díky které dochází k progresivnímu zmenšování vzdáleností, neboli jinak řečeno: k postupné eliminaci státních hranic. Můžeme tedy říci, že svět, který jsme znali před 10 lety, je naprosto odlišný od toho dnešního. Pomalu se zmenšuje a dochází k „*anihilaci prostorových omezení*.“^[1]

Současně s tímto jevem dochází i k neutuchajícímu rozvoji informačních technologií, se kterými roste síla supervize jednotlivých státních aparátů. Dnešní státy dokáží bezpečnostně monitorovat veškeré prvky kritické infrastruktury, které mohou ohrozit bezpečnost či obranyschopnost státu. Rozvoj informačních technologií má za následek zvýšení politicko-vojenské kapacity. Zároveň se otevírají možné slabiny v systému, protože velké množství informací, které je zapotřebí k řízení státu, se nachází v elektronické podobě. Lidský mozek není schopen pojmout takové množství informací a ani nedosahuje patřičné rychlosti, která je nezbytná k efektivnímu fungování státu. Samozřejmostí je i snadnější přístup a ochrana, a to nejen proto, že člověk je často brán jako bezpečnostní riziko. Kybernetický prostor tedy nabízí lákavou možnost odvety pro nestátní aktéry. Další možností, jak vyrovnat mocenskou disparitu, je agrese vůči civilnímu obyvatelstvu, protože cílený útočný mezinárodní akt je v dnešní době téměř nemožný.

2.1 Základní pojmová terminologie

Terorista – člen radikálního hnutí, který využívá skrytou či otevřenou formu násilí za účelem dosažení svých cílů.

Globalizace – proces asimilace, jehož cílem je vytvořit jednotný propojený ekonomický systém.

Kritická infrastruktura – „se dle zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon) rozumí prvek kritické infrastruktury nebo systém prvků kritické infrastruktury, jehož narušení by mělo závažný dopad na bezpečnost státu, zabezpečení základních životních potřeb obyvatelstva, zdraví osob nebo ekonomiku státu. Provozovatelem prvků KI jsou státní instituce nebo soukromé subjekty.“^[2]

Informační technologie – „vědní obor nebo systém zabývající se sběrem, přijímáním a odesíláním dat a informací prostředky elektronické komunikace.“^[3]

Civilní letectví – činnost spojená s obýváním vzdušného prostoru, která je využívána k uspokojování civilních záměrů.

Úřad pro civilní letectví – správní úřad České republiky vykonávající dohled nad civilním letectvím. Zpracovává Koncepti národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

ICAO – Mezinárodní organizace pro civilní letectví, jejíž hlavním cílem je zabezpečení leteckého transportu a ekonomický rozvoj. *Založena 4. dubna roku 1947. Hlavní sídlo je situováno v Montrealu. K dnešnímu dni je evidováno 192 signatářů.*^[4]

ECAC – Evropská konference pro civilní letectví. Jedná se o program dobrovolných bezpečnostních auditů a zároveň poskytování technické a odborné pomoci členským státům. *Založena v roce 1955. Hlavní sídlo je situováno v Paříži. K dnešnímu dni je evidováno 44 signatářů.*^[5]

Bezpečnostní kontrola – systém detekční kontroly a fyzické kontroly za účelem odhalení nebezpečného zařízení, výbušniny nebo zbraně a dalších předmětů a látek, které mohou být použity ke spáchání protiprávního činu.

Bezpečnostní doprovod letadla (letecký maršál) – příslušník cizinecké policie České republiky, který je nasazen v letadle pro jeho ochranu, jakož i k ochraně cestujících na palubě letadla. K zajištění bezpečnosti letadla je oprávněn použít donucovací prostředky.

Bezpečnostní kontrola letadla – jedná se o kontrolu přepravního interiéru letadla a nákladního prostoru. Smyslem je odhalení ponechaných nebezpečných látek, podezřelých předmětů, zbraní nebo výbušnin, případně zakázaných látek.

Bezpečnostní prohlídka letadla – důkladná a celková prohlídka interiéru a exteriéru letadla. Cílem je odhalení umístěných nebezpečných předmětů a zakázaných látek ohrožujících leteckou civilní dopravu.

Detekční kontrola – použití technického nebo jiného prostředku s cílem odhalit zbraně, výbušniny, nebezpečné látky, které je možno užít k protiprávnímu činu v letecké dopravě.

Nebezpečná látka – „je svými fyzikálními, chemickými a toxickými vlastnostmi schopna nebezpečně působit na osoby, živé organismy, životní prostředí a majetek (látka výbušná, podporující hoření, lehce vznětlivá, hořlavá, jedovatá, žíravá, dráždivá atd).“^[6]

Posádka letadla – je tvořena palubním průvodčím, v čele stojí velitel letadla v hodnosti kapitána.

Únos letadla – nezákonné zmocnění se civilního leteckého dopravního prostředku pomocí skryté či otevřené formy nebo hrozby násilí.

2.2 Terorismus a význam měkkých cílů

Primordiální význam slova terorismus najdeme v latinském slovesu „*terrere*“, které překládáme jako šířit strach, hrůzu. Již z tohoto překladu můžeme odvodit základní rys terorismu. Strach. Šíření strachu je ústředním projevem terorismu a zároveň rysem, který ho odlišuje od jiných protiprávních činů. Vyvolání strachu slouží jako nástroj pro snadnější vynucování požadavků teroristů na úkor terorizovaných. Prostředkem pro vyvolání strachu je násilí či pouhá jeho hrozba. „*Násilí definujeme jako použití fyzické síly či nejrůznějších bojových a technických prostředků k usmrcení, způsobení zranění, zbavení svobody nebo způsobení škody.*“^[7]

Z výše uvedeného textu můžeme odvodit, že cílem terorismu není vojenské vítězství, ale vytvoření psychologického nátlaku na obyvatelstvo daného státu. Čím více je vytvářen psychologický nátlak na obyvatelstvo, tím snazší je pro teroristy dosáhnout svých cílů. Zde je důležité zmínit, že záměrem terorismu není získat konkrétní prostor nebo území, ale ovlivnit myšlení obyvatel k vlastnímu prospěchu. Vzhledem k tomuto faktu je ochrana proti terorismu skoro nemožná.

Teroristé nejsou často velmi početní. Nízký počet jednak ztěžuje možnost odhalení a zároveň jim umožňuje snazší infiltraci do nepřátelského prostředí. Proto můžeme terorismus označit jako „*zbraň slabší strany.*“^[8] Důvodem tohoto označení je jejich strategie, která se vyznačuje velkou agresivitou a snahou přesunout konflikt na území nepřítele. Velkou agresivitou rozumíme útoky vedené na měkké cíle. Jedná se o objekty, ve kterých dochází k velké fluktuaci a koncentraci civilistů s minimální úrovní zabezpečení. Minimální úroveň zabezpečení je zapříčiněna jejich značným množstvím, čímž vlastně znemožňuje zajištění jakékoliv ochrany. Stát zároveň nedisponuje dostatečnými finančními prostředky, které zajišťují těmto objektům adekvátní zabezpečení. Vzhledem k tomuto faktu je snadné si odvodit, proč si teroristé vybírají právě tyto cíle: vysoká koncentrace osob na málem prostoru a téměř nulová ochrana.

Tento vztah můžeme snadno vyjádřit matematickou rovnicí s výsledkem, který se téměř rovná 100 procentům. Převédeme-li to do jazykového dialektu – zaručený úspěch. Je zapotřebí zmínit ještě jeden důvod, proč jsou tyto objekty tak často napadány. Předně jde o snazší publicitu. Pro terorismus je publicita naprosto nezbytná, neboť jen s její pomocí dosáhne plného úspěchu. Bez tohoto faktoru terorismus ztrácí na svém

opodstatnění a významu. Dojde-li k teroristickému aktu bez mediálního rozšíření mezi širší veřejnost dochází k regresi.

Položme si tedy filozofickou otázku: „Pokud by média neinformovala o teroristických útocích, došlo by opravdu k regresi?“ Odpověď není jednoznačná. Daný stav naráží na svobodu projevu a zároveň na právo na informace. Jedná se o ústavní principy, na kterých stojí demokratická společnost. Média mají povinnost podávat informace, musí se ale zdržet takového způsobu interpretace, který terorismus zveličuje. Skutečností je, že v dnešní technické době je skoro nemožné zdržet jakoukoliv informaci. Z těchto faktů je tedy zřejmé, že i když se stát uvolí k mediální cenzuře v souladu s právními předpisy, teroristický akt s velkou pravděpodobností vejde ve známost.

Shrneme-li uvedené informace, dojdeme k definici terorismu. Ačkoli odborná veřejnost se shoduje na základních znacích terorismu, není možno jednoznačně pojmově vymezit tento negativní fenomén dnešní doby. Přesto se pokusíme definovat terorismus jako užití jakékoliv formy násilí, případně i hrozby zaměřené na protivníka za účelem jeho zastrašení a tím dosažení svých záměrů, které specifikují danou teroristickou skupinu či organizaci. Nemusíme se vždy pohybovat v rovině protiprávního jednání.

2.2.1 Historie terorismu

Už v prvním století prvního tisíciletí můžeme nalézt zmínky o terorismu. V této době Evropa, Severní Afrika a Blízký východ byly pod nadvládou rozpínající se Římské říše a právě v oblasti Blízkého východu se nacházela první teroristická skupina zvaná „*zélotiscariové*“. ^[9] Jednalo se o politicko-náboženskou sektu, která se snažila bojovat proti útlaku Římské říše. Svě jméno si vysloužila podle zbraně zvané „*sica*“ ^[10], kterou příslušníci sekty využívali při svých atentátech. Jejich modus operandi spočíval ve vraždění římských aristokratů či vojáků na veřejnosti, a to za účelem probuzení židovské populace. Tyto atentáty se neshledaly s porozuměním, a proto nakonec urychlily jejich pád.

Další důležitý mezník najdeme v 11. století našeho letopočtu v oblasti Perského zálivu. Operovala zde svébytná náboženská sekta, která vyznávala šíitskou tradici islámu. Členové sekty byli nazýváni *asasíni*. Někdy můžeme v literatuře narazit na pojem *hašašín*. Ten je prisuzován nepodložené teorii, že *asasíni* před vraždami, při kterých často zemřeli, užívali *hašiš*. „*Hašiš je droga získávána z pryskyřice z rostlin konopí*.“ ^[11] Nicméně tato

teorie není doposud potvrzena a spíše je často odmítána. Hlavním cílem asasínů bylo šíření vlastní víry za jakoukoliv cenu. Asasíni jsou často považováni za zakladatele náboženského terorismu, se kterým se setkáváme až doteď.

Poslední část historického exkursu směřuje do období Velké francouzské revoluce, kde je poprvé užit termín teror, který později dává vzniknout pojmu terorismus. V této době mohl být terorismus chápán v pozitivním slova smyslu, kdy „*régime de la terreur*“^[12] sloužil k udržení pořádku a potlačení dalších anarchistických nepokojů. Tento režim zavedl vůdce frakce jakobínů Maxmilien Robespierre, který si myslel, že jedná v nejlepším zájmu společnosti a svých ideálů. Režim teroru skončil smrtí Robespiera.

S příchodem 19. století dochází k rozvoji pojmu terorismu, se kterým se setkáváme až dodnes. Už není pouze spojován se státním režimem, který je zaveden během Velké francouzské revoluce, ale dochází k jeho postupné individualizaci. Výsledkem popsaného procesu je vznik malých anarchistických skupin, které se snaží pomocí atentátů ovlivnit náboženské či politické dění. Zároveň v této etapě dochází k uvědomění si důležitých faktorů zaručujících úspěšnost teroristických útoků, které jsou popsány v předcházející podkapitole. Za hlavního činitele přinášejícího toto uvědomění je možno označit jak rozvoj moderních technologií, tak i postupnou globalizaci. Díky tomuto vývoji je rozvoj terorismu značně urychlen, v důsledku čehož se terorismus stává nejzávažnějším problémem pro lidstvo, na který musí mezinárodní společenství adekvátně reagovat, neboť bez patřičné reakce může dojít k ohrožení bezpečnosti a míru ve světě.

2.2.2 Typologie terorismu

Problematika nejednotnosti s pojmem terorismus se nevztahuje pouze na jeho definici, ale podobný problém nacházíme i ve vymezení smysluplné typologie. Vzhledem k množství definic terorismu je téměř nemožné používat obecný klasifikační model typologie, který může pomáhat lépe objasnit rozsah teroristického spektra. I přes tento fakt je typologie často používána jako pomůcka sloužící ke snadnějšímu stanovování definic terorismu nebo je využívána i jako samotná definice. Důvodem jsou výhody, které z ní plynou. Prvním je, že teroristický akt se neskládá pouze z jedné konečné akce, ale předchází a následuje tomu celá další škála doprovodných aktivit. Díky tomu je schopná zachytit širší záběr konkrétních teroristických činností, než je možné u definic, a tím není

vázána jednotnou interpretací. Další výhodou je, že typologie není omezována jakýmikoliv rozměry, čímž je pro ni snadné hlouběji pronikat do problematiky terorismu. Pro tuto ohebnost je schopná se zaměřovat na konkrétní druh terorismu. Třetí nesporná výhoda vyplývá již ze zmíněné druhé. Díky tomu, že je snadné se zaměřit na konkrétní druh terorismu, je možné vytvořit adekvátní opatření proti těmto formám útoků. Pro tento fenomén je typologie často přijímána bez výhrad, aniž dochází k vyhrcoeným debatám jako v případě nejednotnosti definice terorismu.

Typologie sice umožňuje lépe porozumět terorismu, přesto je nutné si uvědomit, že větší porozumění nepřinese plné pochopení všech teroristických činů. Každý teroristický akt je svým způsobem specifický, neboť mu předchází jiné sociální, náboženské, historické či politické okolnosti. Zmiňujeme to zde proto, že typologie má své výhody, ale i nevýhody. Jedna z největších a zároveň nejčastějších nevýhod je snaha používat konkrétní typologický klasifikační model na všechny druhy terorismu. Touto chybou dochází k pozměnění konceptu a pochopení terorismu, který má za následek naprosté odtržení od reality. Zároveň může docházet k snížení účinnosti ochrany před teroristickými útoky. Kromě tohoto nedostatku trpí typologie ještě jedním. I přes možnost hlubšího zaměření není schopná poskytnout odpovědi na teroristickou činnost. Může pouze nabídnout určitou předlohu, ale nikoliv přesnou specifikou, která stojí za motivy teroristů.

Nicméně dlouhodobé politologické a jiné výzkumy umožňují formulovat v rámci možností vhodné klasifikace pro určení ideové motivace k páchání trestných činů. Pro lepší vizualizaci je níže uvedena tabulka politického terorismu, který se jeví jako jeho nejčastější forma.

Tabulka č. 1: Politický terorismus ^[13]

Politický terorismus						
Státní			Nestátní			
Represivní		Subverzivní	Represivní	Subverzivní		
Establišmentu (režimu)	Okupační či válečný	Realizovaný státem	Sponzorovaný státem	Revoluční		Subrevoluční
				Náboženský	Ultralevicový	Ultralevicový
					Ultrapracivový	Etnicko-separastický
					Anarchistický	„Single Issue“ (monotématický)
						Vigilantistický
						Náboženský

Uvedený příklad poukazuje pouze na jedno z mnoha členění, které je v současné době k dispozici. V odborných literaturách můžeme najít mnohem jednodušší diferenciaci. Například je možné se zaměřit nikoliv na ideové motivace teroristů, ale na jejich počet či na selektivní výběr obětí. Dále je vcelku běžná interpretace mezi starým a novým terorismem, která je velmi často nepřesná. I přes rozsáhlou pestrost typologií je značné množství z nich nevyhovujících.

2.2.3 Civilní letectví jako prostředek terorismu

Terorismus během svého působení ušel velmi dlouhou cestu, která začala v prvním století našeho letopočtu a trvá až dodnes. Za toto období se nejen vyprofiloval ve způsobech provedení, ale ke změně došlo i v selektivním zaměření teroristů. Ať už za to mohly mocenské neshody či náboženská vyznání, nejvíce vždy trpěli lidé, kteří z konfliktu neměli žádný prospěch. Teroristé si povětšinou vybírali oběti, ke kterým se mohli snadno dostat, aniž by překonávali nějaká bezpečnostní opatření. Tento postup ztrácel pozvolna na svém významu, jelikož docházelo k velkému rozvoji společnosti jak po technické, tak i organizační stránce.

Postupem času bylo téměř nemožné proniknout na území cizího státu bez zpozorování. Zároveň neustále docházelo ke zlepšování fungování bezpečnostních aparátů a jejich činností, následkem čehož došlo k pozvolné změně strategie ze strany teroristů. Teroristé

byli nuceni vymýšlet nové metody a postupy a začali se pomalu zaměřovat méně na kvalitu, ale více na kvantitu. K tomuto pozvolnému uvědomění došlo na začátku 20. století.

V této době pomalu začalo dobývání zatím neprobádaného vzdušného prostoru. *Již v květnu roku 1930 se odehraje první zaznamenaný únos letadla v Peru.*^[14] Skupina peruánských politických bojovníků se pokusila o únos poštovního letadla za účelem propagace jejich hnutí. Tento incident se odehrál beze ztrát na životech a byl širokou veřejností značně ignorován. Důvodem bylo, že v té době byla letecká doprava určena převážně pro poštovní účely a vyšší vrstvy společnosti. Nicméně letecká doprava procházela rapidním vývojem a už v roce 1944 byl formulován dokument zvaný „*Chicago Convention*“^[15], známá jako tzv. Chicagská úmluva, jejímž signatářem je i Česká republika. Tato úmluva dosáhla svého vrcholu, kdy v roce 1947 dala vzniknout Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO). I přes fakt, že první útok na civilní letectví se odehrál již v roce 1930, se další incident uskutečnil až v roce 1947. Bohužel v tomto případě došlo k úmrtí člena posádky letadla. Postupem času se zvyšovaly pirátské aktivity v letecké dopravě.

Když odhlédneme od celosvětové situace a zaměříme se výhradně na Českou republiku, tak letecké pirátství začíná nabírat na síle až po 2. světové válce. Historické záznamy hovoří o prvních únosech letadel až v únoru roku 1948. Tento fenomén je přisuzován totalitnímu režimu, který znemožňuje jakékoliv cestování do zahraničí. Takže obyvatelstvu nezbývá nic jiného než využívat možnosti úniku v celé míře a letecká doprava skýtá nízkou míru rizika. Abstrahujeme-li od totalitního režimu, tak Česká republika přesto vykazuje značnou protiprávní aktivitu v civilním letectví. *Dokonce zde můžeme najít i záznam o použití výbušného zařízení na území Československa, ke kterému došlo v roce 1972.*^[16] Zároveň se jedná o jeden z nejtragičtějších útoků na civilní leteckou dopravu u nás.

I přes neustále se zvyšující bezpečnostní opatření je zájem teroristů o leteckou dopravu značný. Je tedy s podivem, že teroristická aktivita v této dopravní oblasti neztrácí na intenzitě. Odpověď musíme hledat v oblasti politiky a symboliky. Letecká doprava je lákavá pro teroristické aktéry hlavně v rámci jejich ideového vyznání. „Ptáte se proč?“ Pro snazší vysvětlení si vypůjčíme část pasáže z publikace „*Letecká security*“, která nám umožní lépe pochopit danou problematiku. Bohdan Koverdinský popisuje letecké společnosti jako: „*symboly reprezentující jednotlivé státy – podobně jako ambasády,*

diplomaté nebo světové korporace se zavedenými značkami. Každý opravdový stát musí mít svoji „vlajkovou“ leteckou společnost a útok na ni je zpravidla chápán jako útok proti národní suverenitě. ^[17] Z výše citovaného textu je tedy snadné si dovodit, proč teroristé cílí na letadla. Mají možnost vyjádřit své myšlenkové přesvědčení, aniž vyvolají celonárodní konflikt. Nehledě na fakt, že pokud se jim podaří unést letadlo, mají k dispozici obrovskou zásobu rukojmích, a tím tedy větší vyjednávací možnosti. Toto není jediná výhoda, která se jim v civilní letecké dopravě nabízí. Dalším důležitým bodem jejich zájmu jsou letiště, na nichž je vysoká koncentrace osob a naprostá anonymita. Vzhledem k obrovské fluktuaci cizinců na letištích je pro bezpečnostní složky absolutně nemožné tyto spící atentátníky jakkoli identifikovat. Samozřejmě anonymita exponenciálně klesá s velikostí letiště.

Je zapotřebí na závěr zmínit, že v letecké civilní dopravě neoperují pouze teroristé, ale často jsou mezi pachateli i kriminálníci bez ideového přesvědčení a v neposlední řadě se může jednat o osoby, které se nachází pod vlivem psychotropních či jiných návykových látek.

3 HISTORICKÝ VÝVOJ A VZNIK OZBROJENÉ OCHRANY V CIVILNÍ LETECKÉ DOPRAVĚ

Počátky letectví lze vztahovat k roku 1783, kdy bratři Montgolfierovi sestrojili horkovzdušný balón, který se úspěšně vznesl. Vědecký vývoj nahradil horký vzduch vodíkem. Tímto prvkem byly naplňovány vzducholodi. První letadlo s vlastním benzinovým motorem bylo zhotoveno v prosinci 1903, a přestože jeho let trval necelou minutu, byl to důležitý krok k ovládnutí vzdušného prostoru.

„Významný pokrok zažilo letectví až během 30. let 20. století. Nejúspěšnějším letadlem této doby byl Douglas DC-3, který se stal prvním dopravním letounem převážejícím cestující a zahájil moderní éru civilního letectví.“^[18]

Se vznikem civilního letectví souvisely počátky protiprávních činů narušujících bezpečnost letecké dopravy. Nejednalo se o žádné sofistikované útoky, ale o činy převážně s charakterem poškozování věci jak letadla – tak i zařízení letiště. V polovině 20. století letecká civilní doprava zaznamenala nárůst kvalifikovaných útoků ohrožujících její bezpečnost. Na tento nepříznivý vývoj bylo třeba reagovat a přijmout adekvátní opatření. Prvním bylo zvýšení požadavků na zajištění bezpečnosti letecké dopravy, dalším bylo vytvoření obsahového rámce pro stanovení standardů a postupů proti jednotlivým formám protiprávního jednání. Posledním opatřením bylo sjednocení právních předpisů v této specifické oblasti ochrany. Důsledkem bylo přijetí celé řady mezinárodních úmluv na ochranu civilního letectví.

„Reakcí na bombové útoky v letech 1955 až 1960 bylo vytvoření požadavků na inspekci zavazadel nakládáných na paluby letadel. Po vlně únosů letadel na začátku 60. let se v USA začali využívat ozbrojení strážci jako doprovodů některých vybraných letů. V roce 1969 byl v USA vytvořen psychologický profil únosce, na jehož základě museli vybraní cestující projít detektorem kovů (magnetometrem). Ačkoliv se zdálo, že je tento systém efektivní, byla čtyři letadla v roce 1970 teroristy zničena, což přesvědčilo USA, že je potřeba ještě přísnějších a striktnějších pravidel. 11. září 1970 byl představen komplexní program proti únosům, který zahrnoval i federální letecké maršály.“^[19]

Události 11. září 2001 zásadně změnily pohled na stávající koncepci ochrany civilního letectví. Od původní myšlenky spolupracovat s teroristy a neklást jim odpor došlo k striktnímu odklonu s tím, že s teroristy se nejedná, a to i za cenu ohrožení cestujících. V tomto ohledu se změnil i přístup ozbrojených sil, které v případě únosu letadla mohou na základě rozhodnutí pověřených orgánů letadlo sestřelit. Spolu se změnou strategie se zpřísnily nové bezpečnostní postupy sledující zejména tyto oblasti kontroly:

- „zabránění vstupu nepovolaných osob do vnitřního prostoru letiště,
- důsledná kontrola cestujících, posádek letadel a jejich zavazadel,
- důsledná kontrola nákladu, zboží, pošty a ostatních přepravovaných věcí,
- konstrukce letadel s ohledem na zabránění vniknutí do pilotní kabiny,
- přítomnost ozbrojené ostrahy na palubách rizikových letů.“^[20]

Letecký maršál, tak byl pro své operativní schopnosti a možnosti eliminovat přímo hrozící či trvajících nebezpečný útok začleněn do systému ochrany civilního letectví.

3.1 Historické souvislosti a potřeba ochrany v civilní letecké dopravě

Obecně známým faktem je skutečnost, že letecká doprava má svá specifika, čemuž odpovídají nastavené striktní standardy jejího zabezpečení. Jejich překonáním získávají pachatelé v kriminálním prostředí punc „vážnosti“. Tomuto závěru přisvědčuje, krom jiného, i úhel pohledu na letecké společnosti a jejich vnímání v kontextu společenského významu a stupně reálného ohrožení. Z širšího pojetí znaků státu letecká společnost představuje jakousi ochrannou známku, která charakterizuje a zároveň typizuje danou společensko-ekonomickou formaci. Na druhou stranu stát poskytuje letecké společnosti adekvátní ochranu.

Konec druhé světové války měl významný vliv na rozvoj civilní letecké dopravy. Tento stav byl ovlivněn přebytkem vojenské letecké techniky, kterou si přisvojily za výhodných finančních podmínek jednotlivé letecké společnosti. Svět se antagonisticky profiloval. Postupem doby docházelo v jednotlivých zemích k nástupu totalitních režimů, následkem čehož byly nejen uzavřené hranice. Letecká doprava se tak stávala jedinou cestou a zároveň i prostředkem úniku z komunistického zřízení.

Nebývalý nárůst kriminálních činů na úseku civilního letectví byl statisticky vykazován pro období 60. let 20. století. Tento negativní kriminologický jev se odrazil v potřebě zvýšit nároky na leteckou civilní dopravu a v tomto směru i v požadavku na sjednocení právní úpravy regulující tuto specifickou formu civilní dopravy. Výsledkem je přijetí koncepce akcentující závěr, že mezinárodní civilní letecká doprava je významným činitelem rozvoje přátelství mezi národy a je zájmem všech států zajistit jeho ničím nerušený rozvoj. Zabezpečení maximální ochrany a spolehlivosti civilní letecké dopravy je věcí společného mezinárodního úsilí ve spolupráci s Organizací spojených národů a mezinárodních organizací pro civilní letectví.

Závěry Charty OSN měly dopad i v oblasti českého civilního letectví. Nezákonné činy v tomto segmentu dopravy byly vykazovány jak v období totalitního režimu, tak i v období po listopadu 1989. Každé uvedené období vykazovalo jiný společenský, ekonomický či politický podtext. Po roce 1989 bylo kromě dvou pokusů o únos letadla a střelby na Letišti Ruzyně registrováno několik desítek případů ohlášení o uložení bomby. Oficiální statistické údaje jsou skromné, ne-li žádné. V porevolučním období došlo k reformě bezpečnostního aparátu, ale i k disperzi důležitých, nejen statistických dokumentů, které již nelze dohledat. Jakékoliv pokusy o relevantní statistické výkazy pro tuto oblast je nutno považovat jen za statistické odhady.

3.1.1 Zrod leteckého terorismu a jeho formy

Spolu se vznikem civilního letectví se začaly objevovat případy, kdy byla ohrožována bezpečnost civilních letů. Jádro leteckého terorismu bylo možno vysledovat již v událostech z let 30. minulého století, kdy začala přeprava prvních cestujících. První protiprávní činy byly spíše neobvyklé příběhy či nepovedené pokusy, které nikterak nemohly ohrozit leteckou dopravu. „*První případ leteckého terorismu je z 21. února 1931. Ozbrojení revolucionáři po přistání v městě Arequipa (Peru) obklopili dvoumístný letoun Fokker F7 společnosti Pan American Airways. Pilota Byrona Rickardse přesvědčovali, aby jim pomohl s letadlem rozhazovat letáky. Rickards to ale odmítl, a byl proto revolucionáři držen deset dní v zajetí. Pak mu oznámili, že revoluce zvítězila.*“^[21].

Nejvíce frekventovanou formou leteckého terorismu v oblasti civilní dopravy je únos letadla, jinak řečeno: neoprávněné zavlčení vzdušného dopravního prostředku, respektive protiprávní zmocnění se letadla. Dalšími, méně častějšími jsou útoky vedené na civilní letadlo za použití pronesené (zakamuflované) a vhodně umístěné výbušniny.

Cílem je zničit letadlo v průběhu jeho letu. Bombové útoky na letišti tvoří další formu závažného protiprávního jednání cíleného proti civilní letecké dopravě. Ohrožení civilní letecké dopravy raketovými prostředky *MANPADS (Man-portable-air-defense-systems)*^[22] je v podmínkách západní civilizace spíše nepravděpodobné. Tento druh útoku je více typický pro země, kde probíhá válečný nebo regionální konflikt či občanská válka. Poměrně novým typem agrese proti civilní letecké dopravě je použití letadla jako zbraně ke spáchání teroristického útoku (nechvalně známé teroristické útoky, které zasáhly budovy Světového obchodního centra v New Yorku a Pentagonu z 11. září 2001). Za určitou formu ohrožení civilního dopravního letadla lze považovat i laserový útok. Tato zcela nová a hojně rozšířená forma protiprávních činů v letecké dopravě představuje potenciální hrozbu pro leteckou dopravu, která zasahuje všechny její složky. Další formy protiprávních jednání ohrožujících bezpečnost civilního letectví jsou podrobně rozvedeny v článku 1 Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví podepsanou 23. září 1971 v Montrealu, například:

- *„zničení nebo poškození zařízení sloužícího k řízení leteckého provozu nebo zasahujícího do jejich provozu,*
- *uvedení nepravdivé informace, která ohrožuje bezpečnost letadla za letu, nebo vyhrožování spácháním násilného trestného činu na palubě letadla, zničením letadla nebo jeho poškozením, zničením nebo poškozením zařízení sloužícího k řízení leteckého provozu, použitím letadla v provozu ke způsobení smrti, vážné újmy na zdraví či závažné škody na majetku či životním prostředí,*
- *vypustí nebo shodí z letadla v provozu jakoukoliv biologickou, chemickou nebo jadernou zbraň nebo výbušné, radioaktivní či podobné látky,*
- *použije proti letadlu v provozu nebo na palubě letadla v provozu jakoukoliv biologickou, chemickou nebo jadernou zbraň nebo výbušné, radioaktivní či podobné látky,*
- *spáchání násilného činu proti osobě nacházející se na letišti sloužícímu mezinárodnímu civilnímu letectví,*
- *zničí nebo vážně poškodí zařízení a budovy letiště sloužícího mezinárodnímu civilnímu letectví, nebo letadla mimo provoz nacházejícího se na něm, popř. naruší provoz letiště.“*^[23]

Pro účely práce jsou vybrány, resp. doplněny pouze takové formy, které mají k meritum zadání diplomové práce přímý vztah.

3.1.1.1 Únos

Letecký terorismus je úzce spjat se složitým a dramatickým blízkovýchodním vývojem. Toto období má také zásadní vliv na profilování opatření proti této formě agrese. Důsledkem arabsko-izraelského konfliktu je velké množství palestinských uprchlíků. Postupem doby se sjednocují v různých organizacích vojenského a polovojenského charakteru. Do čela těchto frakcí se dostává hnutí pod názvem Organizace pro osvobození Palestiny. Vojenský konflikt mezi Izraelem a arabskou koalicí tvořenou Egyptem, Jordánskem a Sýrií týkající se územních požadavků na Sinajský poloostrov, Pásmo Gazy, západní břeh Jordánu, východní část Jeruzaléma a části syrských Golanských výšin prudce eskaluje a zároveň výrazně radikalizuje charakter izraelsko-palestinského konfliktu. Pozadí této krátké válečné eskapády tzv. šestidenní války dodává mezinárodnímu terorismu zcela nový punc protiprávních jednání zasahujících do bezpečnosti civilní letecké dopravy.

„Výrazným mezníkem v historii leteckého pirátství a zároveň přenesením blízkovýchodního konfliktu do západních zemí je rok 1968. Dne 22. července unesla skupina tří palestinských teroristů ze skupiny Liberální fronta pro osvobození Palestiny letadlo Boeing 707 izraelské společnosti El-Al na lince 426 z Říma do Tel Avivu. Na palubě bylo 32 cestujících a 10 členů posádky.“^[24] Tato otevřená forma agrese představuje první útok sui generis, která sice nemá celosvětový dopad, ale přinutí Izrael zvýšit opatření na úseku ochrany letecké civilní dopravy. Export palestinského leteckého terorismu poskytuje příčinu k adekvátní reakci na toto akutní nebezpečí. Důsledkem je vytvoření ucelené koncepce obrany civilní letecké dopravy. Její obsah je precizován na mimořádném zasedání Shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví v červnu 1970, kde jsou přijaty společné předpisy zaměřené na ochranu před protiprávními činy, obzvláště pak před únosy. *„Standardy a doporučení pro nově vytvořenou oblast „security“ byly vtěleny do nové Přílohy 17 a Rada ICAO je schválila 22. června 1974. Základním principem nového Annexu se stala zásada, že každý členský stát si musí vytvořit svůj vlastní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, který zaručí dostatečnou úroveň bezpečnosti dle pravidel stanovených v Příloze 17.“*^[25]

Návazná opatření amerických leteckých společností, včetně nasazení leteckých maršálů, pozitivně ovlivňuje množství únosů v mezinárodní letecké přepravě a vnitrostátní letecká přeprava nevykazuje v daném segmentu žádných změn. Na poklesu počtu únosů se výrazně podílí technologický vývoj a inovace zejména v oblasti výzkumu

detekčních zařízení cílených na kontrolu osob a jejich příručních zavazadel. Touto novou technologií jsou vybavována jednotlivá letiště po celém světě.

I přes vhodně nastavené globální minimální standardy ochrany před protiprávními činy se v letecké dopravě nedaří zcela eliminovat příčiny únosů letadel. Ty jsou buď ryze osobního, nebo kriminálního charakteru. Vedle uvedeného se dále jedná i o pohnutky s politickým či náboženským podtextem s cílem vyvolat nátlak (přímého či nepřímého charakteru) na jednotlivé vlády a státy.

3.1.1.2 *Ohrožení letadla výbušninou*

„Bombové útoky se sice v letecké dopravě sporadicky objevovaly od samého počátku, jak o tom svědčí například katastrofa letadla Armstrong Whitworth Argosy v březnu 1933, ale masivní vlna přišla až ve druhé polovině let osmdesátých.“^[26] Výbušná zařízení umístěná v evidovaných zavazadlech určených do přepravního prostoru letadla vytlačila únosy letadel z popředí zájmu teroristických skupin. Důvody spočívaly v existenci již zmiňované vyspělé technologie určené k detekci předmětů ohrožujících bezpečnost letecké civilní dopravy, v eliminaci hrozby odhalení pachatelů, kteří výbušné zařízení pouze doručili bez toho, aby museli být přímo v letadle. Jediným cílem bylo zničení civilního letadla pomocí umně přizpůsobené či upravené výbušniny pronesené a vhodně umístěné na palubu letadla. Jednalo se o výbušniny obtížně detekovatelné s vyšším ničivým účinkem schopné způsobit značnou škodu.

Přelom v systému a v pojetí ochrany civilního letectví před protiprávními činy odstartoval bombový útok na letadlo indické společnosti Air India v roce 1985 a o tři roky později zničení letadla společnosti Pan American nad skotským městečkem Lockerbie. V případě letu 182 společnosti Air India se jednalo (vyjma útoků z 11. září 2001) o nejtragičtější případ leteckého terorismu. Rozsah následků byl obrovský a zcela neobvyklý. Jednalo se o první případ, kdy výbušné zařízení bylo umístěno do nedoprovázeného zavazadla. Tato přímá konfrontace uvedla mezinárodní společenství do pohybu. Mezinárodní asociace letecké dopravy (IATA) a Bezpečnostní poradní výbor (IATA SAC) se usnesly na nutnosti provedení zásadních změn bezpečnostních opatření zaměřených na eliminaci podobných útoků. Zároveň bylo přijato doporučení používat rekongraci cestujících s jejich zavazadly, tzv. párování. Zavazadla bez svého majitele musela být identifikována. Pokud zavazadlo nemělo svého majitele, muselo být vyřazeno z přepravy, vyjádřeno striktní zásadou: „žádný cestující – žádné zavazadlo“. Tato idea

byla nakonec odmítnuta s odkazem na celou škálu provozních důvodů s doplňujícím odůvodněním: „že důkladně bezpečnostně zkontrolované zavazadlo by nemělo být považováno za nebezpečné. ICAO tuto argumentaci nakonec akceptovala.“^[27]

Mezinárodní letecké společenství rozšířilo a upravilo nová závazná pravidla (standarty) v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy o koncepci nových automatizovaných systémů rekonciliace. Smyslem bylo zabránit útoku na letadlo pomocí výbušného zařízení umístěného v zavazadle.

„Tři roky po letecké katastrofě indické společnosti Air India odstartovalo dne 21. prosince z londýnského letiště Heathrow letadlo americké letecké společnosti Pan American World Airways, let číslo 103 do New Yorku. Jednalo se o letadlo typu Boeing 747–121 s označením Clipper Maid of the Seas. V cestovní výšce 31 000 stop severně od Manchesteru se signál z letadla ztratil z radaru. Data z černé skříňky odhalila, že trosky letadla měly rozptýl přes 2 kilometry. Postup rozpadu letadla byl velmi rychlý. Posádka neměla žádný čas na realizaci nouzových postupů. Při leteckém neštěstí zemřelo všech 243 cestujících a 16 členů posádky. Dopad trosk letadla na zem a jejich následné výbuchy usmrtily 11 obyvatel městečka Lockerbie.“^[28]

Vyšetřování odhalilo velké množství nedostatků, které ve svém souhrnu přispěly k letecké katastrofě. Americké soudy přiznaly společnosti Pan American vinu pro její neschopnost zabránit pronesení výbušného zařízení na palubu letadla. Dále byly odhaleny nedostatky v rekonciliaci transferových zavazadel, která prakticky nebyla vůbec prováděna. V rámci urychlení odbavování letadla byla nahrazena pouze rentgenovou kontrolou. Absencí předepsané rekonciliace nebylo objeveno zavazadlo obsahující radiomagnetofon s výbušným zařízením. Dalším nedostatkem byla úroveň bezpečnostního auditu z října 1988, zejména jeho liknavé provedení a nepřiměřená doba zpracování výsledků měla vliv na prodlení včasné informace o zjištěných nedostacích. Audit neodhalil nesrovnalosti v počtu bezpečnostních pracovníků, kteří se přesouvali z jednoho kontrolního úseku do druhého. Tímto způsobem byl vyvolán klamný závěr o větším počtu přítomných osob ve službě. Byly sice odhaleny nedostatky v rekonciliaci, které ale nebyly řádně identifikovány a specifikovány.

Analýzou výbušného zařízení bylo zjištěno, že výbušninu umístěnou v zavazadle by technické zařízení užívané při bezpečnostní kontrole pravděpodobně neodhalilo. „*Tento alarmující závěr přiměl k intenzivnímu vývoji systémů pro detekci výbušnin a detektorů*

stopových množství výbušnin. Technologie se výrazně posunula dopředu díky zvýšené podpoře výzkumu a vývoje a také větší poptávce leteckých společností po nových zařízeních. ^[29]

Útokem na letadlo Pan American došlo ke striktní úpravě a větší precizaci bezpečnostních pravidel a předpisů ochrany civilní letecké dopravy. Některé státy přijaly vlastní bezpečnostní opatření, které zvýšily nad rámec povinných standardů. Bombový útok na letadlo společnosti Pan American vedl k zvýšenému mezinárodnímu politickému a ekonomickému tlaku proti státům financujícím terorismus. Tato opatření nakonec přiměla Libyi k přiznání své odpovědnosti za útok a zaplacení odškodného pozůstalým rodinám.

3.1.1.3 Ozbrojené útoky na letištích

„Ochrana civilního letectví před protiprávními činy bývá často popisována jako „systém cibule“ nebo „princip syra“. Zjednodušeně řečeno, žádná vrstva bezpečnosti není neproniknutelná a nefunguje na 100%. Teprve komplex překrývajících se opatření přináší relativně spolehlivou ochranu. Při takové interpretaci bezpečnosti bývá zpravidla uprostřed zobrazováno letadlo jako hlavní chráněný objekt. Poněkud stranou zůstává letiště. ^[30] Ve skutečnosti je ochrana letišť zajištěna, ale pouze v nezbytně nutné míře. Značná dislokace lidí v takto ohraničeném prostoru představuje vážné bezpečnostní riziko možného teroristického útoku, jak koneckonců ukazuje útok na letišti Domodědovo v lednu 2011 a v následujícím roce i útok v Burgasu, kde cílem byli izraelští turisté.

„V závěru roku 1985 došlo na letišti Fiumicino v Římě a na letišti Schwechat ve Vídni k paralelnímu teroristickému útoku na cestující letu společnosti EL-AL. Při útoku použili teroristé palné ruční zbraně a ruční granáty. Útoky nepřežilo 19 lidí a 150 jich bylo zraněno. ^[31] O reakci mezinárodního leteckého společenství není v dostupné literatuře zmínka. Je však nepsaným pravidlem, že při odbavování letu společnosti EL-AL je přítomna speciální policejní jednotka.

3.2 Vývoj ochrany v civilní letecké dopravě

Letecká civilní doprava je od svého vzniku neustále konfrontována různými formami at' již otevřené, či skryté agrese. Od málo promyšlených útoků (nepovedených pokusů a příběhů) jsou útoky stále více sofistikovanější. Tyto formy agrese sjednocuje fenomén terorismu, zejména pak jeho odnož letecký terorismus. Z tohoto důvodu je nutné na jednotlivé formy otevřené konfrontace reagovat a přijmout na úrovni mezinárodního společenství adekvátní opatření (standarty) ochrany proti všem formám agrese leteckého pirátství. Zároveň je nezbytné nastavit pravidla trestání pachatelů této závažné trestné činnosti, kterým má odpovídat přísné potrestání. Mezinárodní smlouvy a pravidla legislativně sjednocují tyto oblasti civilního letectví:

- *způsob obnovení kontroly nad letadlem a vymezení pravomocí kapitána letadla,*
- *způsob potrestání únosců a stanovení přísné právní kvalifikace,*
- *způsob potrestání pachatelů násilného trestného činu na palubě letadla i majetkového protiprávního jednání či charakteru obecného ohrožení (zničení letadla, jeho poškození či poškození jiného zařízení zajišťující letecký provoz),*
- *způsob označování plastických trhavin pro jejich snazší odhalení,*
- *zákaz sestřelení civilního letadla (reakce na incident z roku 1983, kdy sovětský vojenský letoun sestřelil korejské civilní letadlo).^[32]*

Česká republika patří mezi smluvní partnery respektující zmíněná pravidla plynoucí z uzavřených mezinárodních smluv, dodatků a protokolů.

Události z 11. září 2001 nastartovaly a zároveň eskalovaly celou řadu bezpečnostních opatření, a to nejen v civilní letecké dopravě. Spojené státy americké přijímají nová striktní bezpečnostní pravidla, která se postupně rozšiřují i do dalších zemí. Evropská unie přijímá nová legislativní pravidla upravující společné standardy ochrany v civilní letecké dopravě. Zároveň zajišťuje účinné nástroje pro jejich realizaci, kontrolu a dodržování. Nová opatření primárně směřují do oblasti získávání, zpracovávání, vyhodnocování a sdílení informací o bezpečnostních hrozbách. Takto zpracované informace slouží k určení kategorizace teroristického nebezpečí na stupnici teroristického ohrožení. Získané poznatky jsou doplňovány o informace o cestujících. Stranou nezůstávají vyšší požadavky na provádění bezpečnostních kontrol cestujících a jejich zavazadel (automatizovaný systém reconciliace). V daném segmentu jsou vyčleněny

dostatečné investice do technologií a inovací. Zvýšené bezpečnostní nároky se dotýkají i ochrany paluby letadla, zejména pak zvýšení ochrany dveří kokpitu. Je obnovena koncepce ozbrojených bezpečnostních doprovodů. *„Tento program byl ve Spojených státech původně vytvořen v roce 1963 v reakci na množství únosů, zejména mezi Kubou a USA. Po dobu téměř čtyřicetileté existence byl však program původně redukován tak, že aktivních vzdušných maršálů bylo před 11. září 2001 pouhých několik desítek.“*^[33] Projekt doplnění ozbrojeného doprovodu o vycvičené a ozbrojené piloty nebyl zcela úspěšný. Původní myšlenkou bylo obsadit veškeré lety amerických společností, avšak dané pojetí bylo ve Spojených státech amerických nakonec přehodnoceno a důsledkem toho nakonec došlo k výraznému zkrácení finančních prostředků. Ve většině ostatních zemí se tento projekt neuchytil.

3.2.1 Protiteroristické nástroje v civilním letectví

Terorismus je od svého vzniku (a i nadále) spjat s určitým stupněm přímé či nepřímé agrese, ohrožení a nátlaku. Jeho dopady negativně zasahují všechny oblasti společenského života. Společnost musí být na tento novodobý fenomén nejen připravena, ale i schopna adekvátně reagovat. Za tímto účelem je zpracován ucelený systém protiteroristických nástrojů, preventivních opatření, závazných pravidel a postupů implementovaných do jednotlivých mezinárodních úmluv, jejich příloh a dodatků.

Charakteristickým rysem dnešní moderní a hektické doby je propojování světa a jeho integrace v jednu celosvětovou společnost. Důsledkem tohoto procesu je eliminace hranic jednotlivých států. Do tohoto vývoje zasahuje všudypřítomná liberalizace, ale i rozvoj, vývoj a inovace výpočetních technologií a telekomunikací. Tyto do jisté míry pozitivní jevy mají svá úskalí. Zasahují nejen ekonomickou oblast jednotlivých států, ale dotýkají se i jeho základních funkcí, míněno obranu a bezpečnost. Mezinárodní organizovaný zločin a nadnárodní terorismus se zaměřuje na tyto základní pilíře bezpečnosti a ochrany před protiprávní činností. Nesmíme opomenout faktor migrační krize, která úspěšně narušuje a destabilizuje nejen evropský kontinent, ale i celý svět. Nekontrolovaný pohyb velkého počtu lidí výrazně zvyšuje bezpečnostní riziko teroristických útoků. Pro tyto bezpečnostní hrozby je nutno přijmout účinná opatření, a to především v oblasti mezinárodního práva. Z uvedeného důvodu je nezbytné posílit jeho represivní charakter.

Změnu pohledu na terorismus, jeho cíle, formy a metody odstartovaly čtyři koordinované teroristické útoky z 11. září 2001, které zasáhly dvě věže Světového obchodního centra v New Yorku a budovu Pentagonu ve Washingtonu. Tímto

bezprecedentním útokem dostal boj proti mezinárodnímu terorismu nový obsah, lze ho vymežit dvěma rovinami:

- **organizační – důraz** na vytvoření uceleného systému činností a koncepcí pro zvláštní výbory, komise a pracovní výbory (např. Rada Evropy pro boj s terorismem),
- **právní – důraz** na vytvoření komplexního systému právních norem mezinárodního práva veřejného (mezinárodní protiteroristické smlouvy).

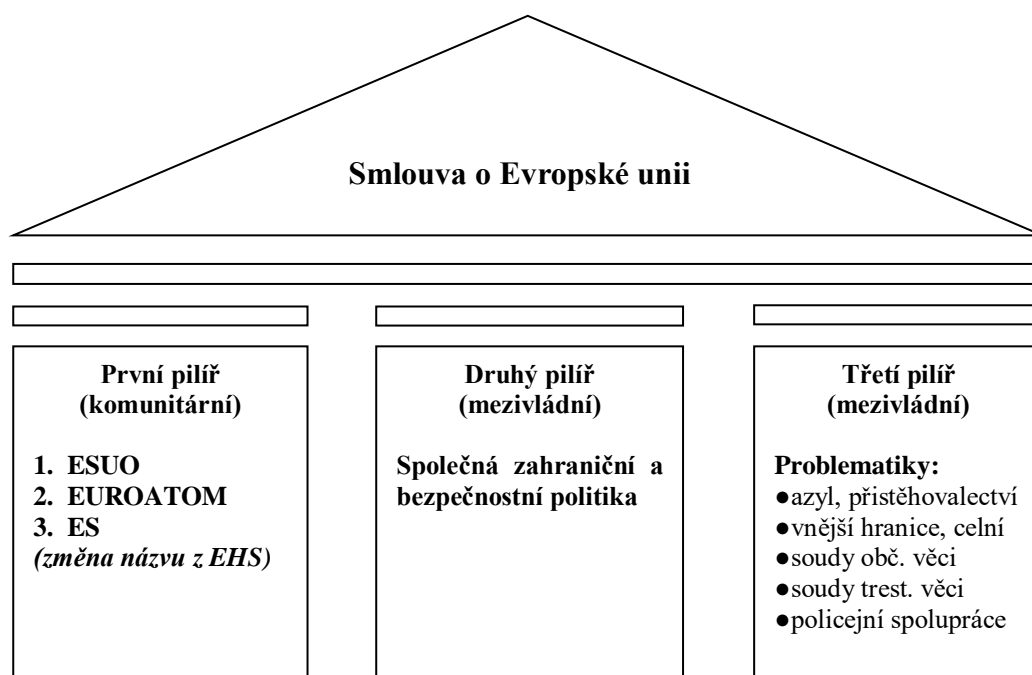
V boji proti globálnímu terorismu lze využít dva základní přístupy:

1. „**americký** – vyjádřen slovy: *s teroristy se nejedná, s teroristy se bojuje.*

2. **evropský** – vyjádřen přístupem: *plné dodržování základních lidských práv.*

K uvedenému je nutno dodat, že tyto koncepce v praxi neexistují v čisté podobě, odlišují se v rozsahu a hloubce jednotlivých legislativních opatření v efektivním boji proti terorismu.“^[34]

Se zřetelem na věcné vymezení diplomové práce a její kompozici obsahově dále směřuje do oblasti evropského mezinárodního práva, které je ohraničeno třemi pilíři Evropské unie a obsahuje formulace Maastrichtské smlouvy o EU.



Obrázek č. 1: Maastrichtská smlouva o EU z roku 1992 ^[35]

Politické protiteroristické nástroje

Politické nástroje schvaluje v převážné míře Evropská rada, eventuálně Rada EU v úzké součinnosti s dalšími unijními orgány, výbory a komisemi. Přijatá opatření nemají obligatorní charakter, a tudíž nejsou právně závazná, ale vytvářejí politickou koncepci, která stanovuje obsahový rámec, na jehož základě se přijímají jednotlivé právní předpisy, a to v oblasti tří již výše uváděných pilířů EU.

Po 11. září 2001 EU přijala tyto dokumenty:

„1. základní dokumenty:

- *Haagský program s Akčním plánem k jeho provedení,*
- *Evropskou bezpečnostní strategii.*

2. speciální dokumenty:

- *Prohlášení k boji proti terorismu (Madrid),*
- *Akční plán EU v boji proti terorismu,*
- *Prohlášení Rady EU k útokům v Londýně,*
- *Strategii EU pro boj proti terorismu s Akčním plánem 2006,*
- *Strategii EU na boj proti radikalizaci a náboru teroristů s Akčním plánem.*

3. Zvláštní dokumenty:

- *Program solidarity EU (CBRN – program Evropské unie pro snahu o zamezení a limitování následků chemické, biologické, nukleární a radioaktivní teroristické hrozby),*
- *Ochrana kritické infrastruktury proti terorismu.*^[36]

Jak z uvedeného textu vyplývá, politické prostředky slouží k stanovení cílů a náplně konkrétních úkolů v segmentu efektivního a koordinovaného boje proti všem formám mezinárodního terorismu. Evropská bezpečnostní a obranná politická doktrína je věcně i ideově prvně zakomponována v Evropské bezpečnostní strategii z prosince 2003. Dlouhodobý záměr vytyčuje souhrnnou a vzájemně propojenou soustavu politických, diplomatických, vojenských, civilních opatření a aktivit v oblasti obchodu a rozvojové politiky. Strukturálně je členěn na tři části:

1. První pojmově charakterizuje jednotlivé bezpečnostní hrozby a rizika a identifikuje hrozby hlavní.
2. Druhá určuje tři strategické cíle EU:
 - podporu stability zemí na východě hranic EU,
 - podporu mezinárodních organizací a mezinárodního práva v rámci OSN a OBSE s cílem udržování míru a bezpečnosti za přispění a rozvoje partnerství v rámci NATO,
 - předejít krizím a zavčas reagovat na vzniklé hrozby a bezpečnostní rizika za účinného využití všech zpravodajských prostředků.

3. Třetí rozebírá bezpečnostní aktivity týkající se prosazování bezpečnostních zájmů Unie. Zejména pak spojení vojenských a civilních programů podpory s cílem zajištění dostatečných vojensko-civilních sil a prostředků. Zajištění finančních zdrojů pro zabezpečení společné obrany v rámci evropských bezpečnostních systémů. V tomto směru je preferována spolupráce s Ruskem, Čínou, Japonskem, Kanadou a Indií.

Přestože dokument je svým obsahem poměrně rozsáhlý, nelze mu upřít snahu o ucelenou koncepci. Po podrobné analýze je kritizován pro svou nekonceptnost, obsahovou obecnost a nejednotnost, terminologickou nejasnost a nepřesvědčivost.

3.2.1.1 *Protiteroristické nástroje České republiky*

Koncepce protiteroristické politiky České republiky vychází z pojetí přijatých mezinárodních úmluv, plánů a programových dokumentů a standardů. Česká zahraniční politika vnímá boj proti mezinárodnímu terorismu jako významný mezinárodní prostředek k zachování bezpečnosti a klidu na evropském kontinentě a zároveň i jako účinný nástroj ochrany před případnými protiteroristickými útoky. V reakci na přijaté mezinárodní smlouvy přijímá Česká republika dokumenty týkající se boje proti terorismu. Závěry z mezinárodních smluv jsou implementovány do Národních akčních plánů boje proti terorismu. První dokument tohoto druhu byl přijat v roce 2002. Národní akční plány jsou přijímány na dvouleté navazující období. Osu akčního plánu pro boj proti terorismu pro roky 2016 až 2018 tvoří tři samostatné dokumenty:

- *Legislativní návrhy v oblasti vnitřní bezpečnosti,*
- *Protiteroristický balíček (neveřejného charakteru),*

- *Návrh opatření ke zvýšení bezpečnosti na mezinárodních letištích v České republice.*^[37]

Posledně zmiňovaný dokument obsahuje komplexní přístupy, zásady a postupy v oblasti bezpečnosti civilní letecké dopravy. Projekt se zaměřuje na ochranu letištního prostoru formou kontroly vstupu personálu letišť a jednotlivých dodavatelů a přepravců. Kontrola je zaměřena i na vnášení věcí do služebních prostor letišť. Značnou část věnuje vyhodnocování ochrany letišť prostředky bezpilotních technologií (tzv. dronů). V závěrečné kapitole se orientuje na proces ověřování spolehlivosti zaměstnanců letišť ve spolupráci s Policií České republiky a zpravodajských služeb. Získané informace se vyhodnocují z hlediska případné protiprávní činnosti. Po zavedení automatických čteček palubních vstupenek a čtecích bran registračních značek vozidel budou získána souhrnná data, jak o cestujících, tak i o vozidlech, která vjíždí do chráněného prostoru. Souhrnná data budou soustředěna na nově vytvořeném policejním pracovišti, kde budou soustavně vyhodnocována bezpečnostní rizika na úseku kontroly cestujících a jejich zavazadel, stejně tak všech zásilek, které jsou určeny nebo mají být využity k leteckému transportu.

Dodatečná opatření se týkají nastavení ad hoc opatření v případě zhoršené bezpečnostní situace. *„Ta zahrnují jak stanovení jednotně vyhlášených úrovní bezpečnostních opatření, tak jejich standardního rozsahu včetně požadovaných aktivačních časů, umožňující subjektům v civilním letectví cílenou přípravu na jejich zavedení v rámci individuálních NBP – Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky – před protiprávními činy (zahrnující jak přípravu infrastruktury, tak předem definované zdroje a aktivační postupy).“*^[38]

3.2.2 Právní vymezení ochrany v civilní letecké dopravě

Mezinárodní úmluvy a vnitrostátní právní předpisy týkající se ochrany v civilní letecké dopravě zaujímají dominantní místo v ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vytvářejí východiska a stanoví právní prostředky k dosažení vytyčeného cíle, tedy maximálního bezpečí při provozování civilního letectví. Protiprávními činy v letecké civilní dopravě je vážně narušován provoz leteckých služeb a oslabována důvěra v bezpečnost letecké dopravy. A i proto je Česká republika vázána mezinárodními závazky vyplývajícími z *Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel*^[39] přijaté v roce 1970 v Haagu, která je vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č. 96/1974 Sb., a z *Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost*

civilního letectví^[40], přijaté v roce 1971 v Montrealu a vyhlášené ve Sbírce zákonů pod č. 16/1974 Sb. Nelze však pominout ani *Tokijskou úmluvu o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla*^[41], vyhlášenou ve Sbírce zákonů pod č. 102/1984 Sb.

Z vnitrostátních právních předpisů nelze nezmínit *zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“)*^[42]. Část osmá zákona o civilním letectví je označena jako ochrana civilního letectví před protiprávními činy, a tak jako celá právní norma vychází z přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Tímto předpisem je aktuálně *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002*^[43]. V obou zmiňovaných právních předpisech jsou zevrubně upravena práva a povinnosti státních orgánů, leteckých dopravců a fyzických i právnických osob účastnících se ochrany letišť, letadel, cestujících a zavazadel. Ministerstvo dopravy České republiky vydalo letecký předpis L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy, který vychází z dokumentu *Annex 17 – Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*^[44]. V dokumentu je mimo jiné definován pojem Bezpečnostní doprovod letů (in-flight security officer), jako osoba schválena 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, když se za tuto osobu nepovažují osoby, jako jsou osobní tělesní strážci, kteří v letadle poskytují výhradní osobní ochranu konkrétnímu jedinci nebo skupině osob. V dokumentu se v článku 4.7.7 uvádí, že bezpečnostní doprovody letů mohou konat pouze státní zaměstnanci (government personnel), kteří jsou speciálně vybráni a vycvičeni. Přitom je třeba brát v úvahu všechna bezpečnostní hlediska na palubě letadla. Výběr a vycvičení těchto pracovníků je v kompetenci Ministerstva vnitra České republiky ve spolupráci s Policií České republiky, jejich rozmístění na palubách musí být koordinováno s ostatními zúčastněnými státy a musí být drženo v tajnosti. Článek 4.7.8 zmiňuje, že v případě, že na palubě letadla jsou ozbrojené osoby, velitel letadla musí být informován o jejich počtu a rozmístění na palubě. Je důležité připomenout, že Příloha 17 je ICAO aktuálně měněna a je tak reagováno na aktuální

hrozbu směřující proti bezpečnosti leteckého provozu. Významná novela Přílohy 17 se uskutečnila změnou číslo 10, která byla přímou reakcí na teroristické útoky, z 11. září 2001 v New Yorku a Washingtonu. V platnost vstupuje 1. července 2002. Významnou změnou je to, že do té doby se veškerá opatření k ochraně leteckého provozu týkají pouze mezinárodních letů, od nové právní úpravy pak bez výjimky i vnitrostátního leteckého provozu. Jsou posíleny standardy pro důsledný výběr, výcvik i kontrolní mechanismy osob, které se podílejí na letecké dopravě. Jedná se i o to, že letecká doprava je ohrožena nejen tzv. vnějšími činiteli, ale i tím, že se na protiprávních činech mohou podílet i zaměstnanci letišť, leteckých společností apod. Předpis stanovuje komplexní systém zabezpečení letecké dopravy na zemi i ve vzduchu a prohlubuje bezpečnostní standardy.

Mezinárodních úmluv, kterými je Česká republika vázána, a právních předpisů na úseku ochrany civilního letectví v nejširším slova smyslu je velké množství. Z tohoto důvodu se zmiňují ty, které zaujímají dominantní postavení a mají zásadní dopad na ochranu civilní letecké dopravy.

3.2.2.1 *Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva)*

K dosažení vytyčeného cíle, tedy dosažení maximální bezpečnosti civilního letectví, se věnuje pozornost od samého počátku vzniku tohoto fenoménu. Stěžejním bylo uzavření Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), která byla sjednána v Chicagu dne 7. prosince 1944 a pro republiku Československou nabyla platnosti dne 4. dubna 1947. Byla publikována ve Sbírce zákonů a nařízení Státu Československého jako č. 147/1947 Sb. Do současnosti byla celkem devětkrát doplňována.

Chicagskou úmluvou je zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví, ICAO, která aktuálně zahrnuje 190 členských států. Chicagská úmluva tvoří výchozí bod pro vznik národních legislativ na úseku ochrany a bezpečnosti civilní letecké dopravy. Z hlediska tématu diplomové práce je nejdůležitějším ustanovením článek 1 Chicagské úmluvy, podle něhož smluvní státy uznávají, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím. Obsahuje však i další principy důležité z hlediska plynulosti a bezpečnosti civilní letecké dopravy. Mezinárodní organizace si za dobu svého působení získává vysoký kredit a celá její činnost napomáhá k bezpečnosti a plynulosti civilního leteckého provozu.

3.2.2.2 *Reglementy Mezinárodní organizace pro civilní letectví*

Mezi reglementy Mezinárodní organizace pro civilní letectví se řadí Standarts and Recommended Practices, postupy aeronavigačních služeb, doplňkové postupy a specifikace a konečně regionální aeronavigační plány. S ohledem na téma diplomové práce bude níže pojednáno o tzv. SARPS, která jsou nejvýznamnějšími reglementy.

Standarts and Recommended Practices – SARPS

Chicagská úmluva (v ustanoveních týkajících se působnosti Rady ICAO) tomuto orgánu ukládá schvalovat a novelizovat mezinárodní normy a doporučené předpisy a postupy. Tato věcná působnost se týká například pravidel pro létání a metod kontroly létání, způsobilosti letadel k letu, zápisu letadel do rejstříku, ale i letadel v tísni, vyšetřování leteckých nehod a pravidel majících vztah k bezpečnosti létání.

Základními reglementy ICAO jsou standardy a doporučení (standarts and recommended Practices). Chicagská úmluva pojem standardu ani doporučení nedefinuje. Definici lze nalézt v rezoluci Shromáždění ICAO A21 – 21. Podle této definice „Standard znamená zvláštní požadavky na fyzické vlastnosti, konfigurace, materiál, letové vlastnosti, personál nebo postupy, jejichž jednotná aplikace se uznává jako nezbytná pro bezpečnost nebo pravidelnost mezinárodního letectví a jimiž se smluvní státy musí řídit v souladu s úmluvou.“ Doporučení je definováno tak, že „doporučení znamená zvláštní požadavky na fyzické vlastnosti konfigurace, materiál, letové vlastnosti, personál nebo postupy, jejichž jednotná aplikace je žádoucí v zájmu bezpečnosti, pravidelnosti nebo efektivnosti mezinárodní letecké dopravy a u nichž smluvní státy budou usilovat o jejich dodržování v souladu s úmluvou.“ Z dikce obou definic je zřejmé, že zatímco standardy jsou pro členské státy právně závazné a vynutitelné, doporučení právně závazná nejsou.

Standardy a doporučení jsou detailně konkretizovány podle předmětu úpravy do dokumentů, které tvoří přílohy (annexy) k Chicagské úmluvě. V současné době je vydáno celkem 19 annexů jako například vydávání průkazů způsobilosti leteckého personálu, pravidel létání, meteorologické služby, šetření leteckých nehod, řízení bezpečnosti a další.

3.2.2.3 *Vybrané speciální mezinárodní právní úmluvy*

Česká republika v období od roku 1990 do současnosti má uzavřeno celkem 54 bilaterálních dohod mezi vládou České republiky a vládou konkrétního státu o letecké

dopravě. Všechny tyto dohody mají konkrétní ustanovení o ochraně civilního letectví, které vychází ze zásad a principů Tokijské, Haagské a Montrealské úmluvy. Tyto dohody jsou uzavřeny například mezi vládou ČR a vládou USA (č. 204/1999 Sb.), mezi vládou ČSFR a vládou Státu Izrael (č. 101/2003 Sb. m. s.), mezi vládou ČR a vládou Spojených arabských emirátů (č. 78/2004 Sb. m. s.), mezi vládou ČR a vládou Gruzie (č. 6/2012 Sb. m. s.) apod. V roce 2018 se uzavírá poslední dohoda o letecké dopravě, a to s vládou Republiky Tádžikistán, která je publikována ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 2/2018.

Tokijská úmluva

Na Chicagskou úmluvu navazuje Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla nazývaná jako Tokijská úmluva. Je první z řady mezinárodních úmluv, které se týkají bezpečnosti a plynulosti letecké civilní dopravy. Je podepsána dne 14. září 1963 (v právním řádu České republiky je publikována ve Sbírce zákonů jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102/1984 Sb.). Úmluva vymezuje ochranu a nedotknutelnost letadla, cestujících a posádky. Pro zachování bezpečnosti letu je kapitán vybaven celou řadou oprávnění. Jako příklad se uvádí zadržení osoby a omezení její svobody, u níž má velitel letadla důvodné podezření, že spáchala nebo se chystá spáchat trestný čin, a tuto osobu po přistání předat příslušným orgánům státu. O součinnost může požádat cestující na palubě letadla i členy posádky. Nedotknutelnost uneseného letadla je pojmána komplexně bez ohledu na místo přistání. Unesenému letadlu má být umožněno pokračovat do cílového místa určení. Nesporným kladem je, že konvence sjednocuje postup proti pachatelům únosu a dalším osobám podezřelých z trestné činnosti. Vymezuje nutnost přijetí adekvátních zajišťovacích opatření. I přes snahu o výklad některých sporných otázek mezinárodního práva týkajících se únosu letadla a stíhání jeho pachatelů se nedaří dohodou odstranit výkladové nedostatky trestních norem při stíhání pachatelů této závažné trestné činnosti. Právě pojmová a výkladová nejednotnost dává úmluvě punc rozporuplnosti.

Haagská úmluva

Výkladovou nejednotnost se snaží napravit Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel podepsaná dne 16. prosince 1970 v Haagu (v právním řádu České republiky je registrována jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96/1974 Sb., která nabývá účinnosti pro tehdejší Československou socialistickou republiku dne 6. května

1972 a je reakcí na teroristické útoky na přelomu 60. a 70. let minulého století) známá jako Haagská úmluva. Dohoda se zabývá již konkrétními otázkami trestního řízení. Účelem Haagské úmluvy je potrestat osoby, které se kriminálním jednáním zmocní letadla, případně nad ním vykonávají kontrolu za letu, když je poměrně precizně definováno, že letadlem za letu se rozumí okamžik, kdy jsou uzavřeny všechny dveře letadla pro nástup cestujících až do okamžiku otevření dveří letadla pro výstup cestujících. Dále se věcně zabývá vydávacím řízením a trestním stíháním, když stranou nezůstává ani potrestání pachatelů protiprávních činů v letecké dopravě. Jejím stěžejním přínosem je stanovení závazných pravidel pro stíhání těchto osob. „*Každý členský stát, v němž je pachatel odhalen, musí buď pachatele vydat k trestnímu stíhání, nebo ho trestně stíhat, a to i u států, které uplatňují vůči teroristům přísnější tresty. Například státy, které odmítají trest smrti, nevydají z morálních důvodů teroristy do USA, kde by jim tento trest hrozil.*“^[45] Konvence ukládá jednotlivým státům striktní přístup v trestním řízení a udělovat pachatelům tomu odpovídající tresty. Pro sjednocení otázek příslušnosti trestního řízení jsou zavedeny její tři stupně:

- pravomoc státu, kde je letadlo registrováno,
- pravomoc prvního přistání uneseného letadla,
- pravomoc státu, ve kterém má provozovatel letadla sídlo nebo trvalé bydliště.

Dohoda vymezuje zásadní principy trestního řízení a vytyčuje jednotlivé kompetence. V otázce trestání pachatelů jsou stanovena jasná pravidla – uložený trest má odpovídat vysokému stupni nebezpečnosti těchto protiprávních činů.

Montrealská úmluva

Přínosem Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti civilního letectví je vytvoření jednak závazných pravidel a postupů proti všem formám sabotážím a útokům na letadla za pomoci výbušniny, jednak vymezení právního rámce takového jednání, které je označováno za trestný čin. Dohoda je podepsaná dne 23. září 1971 v Montrealu (do československého právního řádu je včleněna jako vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16/1974 Sb., o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, aktuálně ve znění Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 138/2002 Sb. m. s.) a reaguje na další protiprávní jednání, které se dotýkají bezpečnosti a plynulosti civilní letecké dopravy. Místo uzavření dohody se promítá do jejího názvu – Montrealská úmluva. Konvence zavazuje smluvní státy k jednotnému postupu vůči pachatelům únosu

letadla, a to ve smyslu již stanoveného rámce kompetencí. Na rozdíl od Haagské úmluvy Montrealská úmluva zakotvuje a akcentuje větší ochranu letadel vztahující se na předletovou přípravu, a i fázi po přistání letadla.

Kromě mezinárodních organizací shora pojmenovaných je namístě stručně zmínit i další orgány, mezinárodní organizace a agentury, které se svou činností podílí na bezpečnosti civilního leteckého provozu. Jedná se zejména o Organizaci spojených národů, Evropský parlament a Radu Evropské unie, Evropskou komisi a její Řídící výbor pro bezpečnost letecké dopravy, Evropskou konferenci pro civilní letectví – ECAC, Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví – EASA a Eurocontrol. Tento výčet můžeme dále ještě rozšířit o Mezinárodní organizaci letecké dopravy (IATA), Mezinárodní federaci pilotů leteckých společností (IFALPA) a Mezinárodní radu letišť (ACI). Výčet se týká pouze mezinárodních organizací nevládního typu. Pokud jde o právní akty, které tyto subjekty vydávají, je nutné zmínit *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004, o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi, ve znění Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009.*^[46] Stěžejním je dokument v tom, že stanoví „dělicí hladinu“ rozdělující vzdušný prostor na horní a spodní a vytváří Evropskou letovou informační oblast pro horní vzdušný prostor. Vyjádřeno jinými slovy uspořádává vzdušný prostor do nově vzniklých řízených sektorů, které nejsou limitovány jednotlivými státními hranicemi, takže konkrétní části vzdušného prostoru jsou pod kontrolou jednoho poskytovatele řízení letového prostoru.

I když služba Řízení letového provozu má zcela nezastupitelné místo v řízení leteckého provozu a poskytování letových provozních služeb, jejím nejdůležitějším úkolem je bezpečnost letového provozu v nejširším slova smyslu. V tomto kontextu jsou však její oprávnění týkající se zajištění bezpečnosti letadel při vzniku mimořádné události na palubě letadla velmi omezená. V podstatě se omezují pouze na zprostředkování informace Policii České republiky, že na palubě letadla došlo k mimořádné události a dále v zabezpečení uvolnění letového prostoru a zabezpečení navedení a zaparkování letadla mimo běžné stojánky (pokud možno v nejvzdálenějším místě od provozních budov letiště).

3.2.3 Bezpečnost civilní letecké dopravy

Od druhé poloviny dvacátého století se bezpečnost civilní letecké dopravy dostává do popředí celospolečenského zájmu. Teroristické útoky ze dne 11. září 2001 mají vliv na zásadní změnu pojetí ochrany této specifické formy dopravy. Důraz je kladen na zabránění vstupu nebezpečnému pachateli na palubu letadla a zamezení vnesení nebezpečných předmětů do letadla. Na zvýšení bezpečnosti letectví měl, a stále má významný vliv výzkum, rozvoj a inovace technologií zaměřených na detekční kontrolu cestujících a jejich příručních zavazadel. Spolu s rozvojem těchto zařízení a jejich masivního rozmístění na jednotlivá letiště dochází k zesílení bezpečnostních opatření a nastavení a aplikaci nových bezpečnostních postupů, metod a pravidel orientujících se na komplexní sběr dat o cestujících a na vyhodnocování charakteristiky jejich chování.

Ochrana civilního letectví spadá do gesce Ministerstva dopravy České republiky, které je nejvyšším a zároveň jediným koordinujícím orgánem pro tuto oblast specifické ochrany a prevence. Obsahové a metodické zaměření systému ochrany civilního letectví před protiprávními činy vytyčuje Úřad pro civilní letectví. Tato instituce současně zpracovává a novelizuje Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Uvedený dokument konzistentně precizuje systém ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zároveň určuje odpovědnost jednotlivých subjektů. Rovněž tak detailně konkretizuje povinná bezpečnostní opatření a odstraňuje výkladové mezery v jednotlivých kompetencích mezi jednotlivými subjekty. *„Konkrétní otázky týkající se jednotných kvalifikačních kritérií a výcviku fyzických a právnických osob participujících na civilním letectví jsou rozvedeny v Národním programu bezpečnostního výcviku v civilním letectví České republiky. Národní program řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví České republiky před protiprávními činy vymezuje odpovědnost a vysvětluje koordinační vazby a vztahy všech zúčastněných subjektů podílejících se na ochraně civilního letectví.“*^[47]

Specifickým postavením v oblasti ochrany civilního letectví disponuje Mezirezortní komise pro bezpečnost civilního letectví, která koordinuje a stanovuje jednotlivá opatření na tomto úseku bezpečnosti. Komise je tvořena zástupci Ministerstva dopravy České republiky, Ministerstva vnitra České republiky, Policie České republiky, Ministerstva obrany České republiky, Ministerstva financí České republiky a Ministerstva zahraničních věcí České republiky. Významnou roli v oblasti vyhodnocování hrozeb pro

civilní letectví zastává Ministerstvo vnitra České republiky spolu s Policií České republiky a zpravodajskými službami.

Jak z dosavadního textu diplomové práce vyplývá, ochrana civilního letectví před protiprávními činy je vymezena v celé řadě mezinárodních úmluv a dokumentů. Za stěžejní právní normu, jak je zmíněno výše, je považována Chicagská úmluva. Dalším významným právním předpisem je *„Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Nařízení Komise (EU) číslo 2015/1998 se týká prováděcích opatření ke společným normám letecké bezpečnosti. V oblasti vnitrostátního práva zastává významné postavení zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.“*^[48]

Oblast ochrany civilního letectví je regulována celou řadou dalších právních norem a prováděcích předpisů, se kterými se s ohledem na charakter a strukturu diplomové práce nelze dále věcně zabývat. Krátký exkurs do oblasti práva byl proveden se zřetelem k důležitosti a výsadnímu postavení uváděných právních předpisů, vymezujících obsahový rámec a rozsah ochrany před protiprávními činy v letecké dopravě.

3.2.3.1 *Ochrana letecké dopravy*

Letecká doprava svým charakterem, podstatou a prostředky užitými k přepravě představuje významné bezpečnostní riziko. Snadná zranitelnost a tendence ohrožení letadla za jeho letu formou teroristického útoku je značná. Tato slabá stránka letecké dopravy se dostává do povědomí různých teroristických skupin, ale i kriminálních osob, nevýmaje osoby s duševní poruchou. A tak únosy letadel mohou mít dvě základní formy:

- únos letadla spolu s cestujícími, kteří jsou rukojmí teroristů,
- zničení letadla a zabití cestujících.

Velkému objemu letecké dopravy a potenciální hrozbě jakéhokoliv napadení letadla se přizpůsobují mezinárodní a národní standardy, opatření a postupy zaměřené proti všem formám leteckého pirátství. Za zmínku stojí on-line sběr dat z rezervačních systému leteckých společností. Poskytnuté údaje umožňují získat přehled o pohybu podezřelých osob. *„Vhodné opatření k snížení potenciálního teroristického útoku v letecké dopravě používají americké bezpečnostní složky, jedná se o systém tzv. Advance Passenger Information (API), který umožňuje prověrku cestujících v době před jejich přiletem.“*

Bezpečnostní rozhovory jsou další formou letecké ochrany, jejichž cílem je identifikovat podle předem daných kritérií podezřelé osoby s teroristickými úmysly. “[49]

Samostatnou kapitolou bezpečnosti letecké dopravy je ochrana před teroristickými útoky na letištích. Na ostraze letiště se může podílet jak státní instituce např. policie, správa letiště nebo soukromý subjekt např. bezpečnostní agentura. Předmětem ochrany jsou nejen důležitá a citlivá místa, ale i kontrola jejich přístupu, např. letištní plocha. Ke kontrole cestujících a jejich příručních zavazadel slouží různá detekční technologická zařízení. Zavedením rekondice zavazadel se významně snižuje riziko transportu výbušného zařízení na palubu letadla. Pokud zavazadlo „nemá“ svého cestujícího, musí být z letadla vyloženo. Toto opatření má v konečném důsledku vliv i na zamezení průniku nebezpečné osoby na palubu letadla, případně i k získání informací k osobě pachatele. Může se zdát, že tento způsob ochrany nemá vazbu k meritu práce. Opak je pravdou. Důsledně provedená kontrola zamezuje potenciálnímu ohrožení letadla jak lidským činitelem, tak i vnesenou výbušninou. Tato skutečnost má výrazný vliv i na zvolenou úroveň a stupeň bezpečnostního opatření ozbrojeného doprovodu letadla.

Ozbrojená ochrana ve vzduchu

Na pozadí teroristických útoků z 11. září 2001 lze odhalit zásadní nedostatky v ochraně letecké civilní dopravy. Zároveň se ukazuje, že před touto formou leteckého pirátství není dostatečně chráněna žádná země. Nebezpečnost této nové otevřené formy agrese spočívá v její neočekávanosti a nepředvídatelnosti. Protiteroristická opatření, která jsou přijata, směřují ke zvýšení ochrany letecké dopravy před protiprávními činy, ale současně i k eliminaci této závažné trestné činnosti. Za účelem zajištění efektivního boje proti všem formám leteckého pirátství jsou bezpečnostní složky vybaveny vyššími kompetencemi. Bezpečnostní opatření zaměřena na ochranu letecké dopravy před teroristickými útoky směřují jak k ochraně letiště (ostraha důležitých a citlivých míst na letišti a výkon strážní služby), o čemž bude pojednávat následující text, tak k zajištění bezpečnosti za letu, a to v podobě ozbrojeného doprovodu s cílem eliminovat nežádoucí vstup jakékoliv osoby (teroristy nebo problémového cestujícího) do pilotní kabiny. Letecké společnosti vynakládají nemalé finanční prostředky a zdroje na prevenci před protiprávními činy v letecké civilní dopravě a zároveň přijímají opatření k zabezpečení ochrany již existující hrozby či nebezpečí. Vzhledem k zaměření diplomové práce je tento text o ozbrojené ochraně ve vzduchu pouze informativního rázu, jelikož k podrobnější analýze dojde v následujících kapitolách.

Ozbrojená ochrana na letištích

V předešlé podkapitole se v základních obrysech zabýváme oblastí ochrany po vzletu letadla. Faktem zůstává, že tato ochrana ve vzduchu je spíše brána jako poslední možnost. Většinou je zapotřebí, pokud selžou nastavená ochranná opatření na letištích. Z tohoto důvodu se vynakládá většina možného kapitálu do zabezpečení letiště samotného. Jedním z hlavních aktérů pro zabezpečení letiště je státní orgán. Ve většině případů se jedná o ozbrojený bezpečnostní sbor Policie České republiky, která zde má situováno několik služeb a útvarů. Jedná se o pyrotechnický oddíl se speciálně vycvičenými psy, kteří se využívají k detekci drog a výbušných zařízení v zavazadlech. Cizinecká policie zajišťuje pokrytí ochrany ve vzduchu pomocí leteckých maršálů a samozřejmě je i policejní jednotka, která vykonává strážní službu a udržuje pořádek. Pokud by došlo k nenadálému ohrožení bezpečnosti letiště, je možno využít ozbrojených vojenských služeb, včetně jejich dostupné techniky. I přes tento výčet policejních jednotek se na letištích můžeme setkat s dalšími ozbrojenými složkami. Nejčastěji se jedná o soukromou akreditovanou bezpečnostní agenturu. Ochrana letiště se cíleně zaměřuje i na ostrahu zranitelných míst, která by mohla vést k narušení infrastruktury letiště. Z důvodu snadnějšího pokrytí a efektivnější ochrany je Letiště Václava Havla rozděleno na 3 části. Veřejný prostor, Neveřejný prostor, Vyhrazený bezpečnostní prostor (SRA). Veřejný prostor nemá žádná omezení, která zabraňují vstupu. Patří sem odletová, příletová hala a přístupové cesty. U neveřejného prostoru tomu tak není. Vstup je podmíněn buď:

1. „platným trvalým letištním identifikačním průkazem (IDC),
2. platným jednorázovým letištním identifikačním průkazem (jednorázový IDC),
3. platnou palubní vstupenkou a cestovním či jiným dokladem totožnosti.“^[50]

Počet přístupů do této části musí být minimální a dobře kontrolovaný. V těchto místech se zároveň nachází vyhrazené bezpečnostní prostory (SRA). Ke vstupu do těchto prostorů je zapotřebí se podrobit bezpečnostním kontrolám, které slouží k zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

PRAKTICKÁ ČÁST

4 POSTAVENÍ, OPRÁVNĚNÍ A ÚLOHA LETECKÉHO MARŠÁLA NA PALUBĚ CIVILNÍHO DOPRAVNÍHO LETADLA

Ochrana mezinárodního leteckého areálu se nachází převážně v rukou bezpečnostního sboru, Policie České republiky. Konkrétně se jedná o oblastní ředitelství služby cizinecké policie. Mezi její hlavní úkoly v rámci ochrany mezinárodního letiště patří hraniční kontrola, kontrola zabezpečení letiště, odhalování protiprávní činnosti ohrožující bezpečnost leteckého provozu. Dále sem můžeme zařadit odkrývání pašování drog a nezákonný pohyb zboží přes hranice. Důležitým elementem cizinecké policie při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu je speciální útvar doprovodu letadel.

Sílící zájem teroristů o civilní leteckou dopravu s sebou přináší rapidní nárůst ochranných opatření v tomto segmentu bezpečnosti. S ohledem na tuto skutečnost dochází k uzavření smluvního závazku mezi Policií České republiky a Českými aeroliniemi (dále jen „ČSA“), která vede ke zvýšení celkové ochrany leteckého provozu. Výsledkem dané úmluvy je založení speciálního útvaru, jehož hlavním cílem je zajišťování ozbrojeného doprovodu letadel spadající pod ČSA. Tento útvar čerpá zkušenosti z již fungující jednotky cizinecké policie, která se specializuje na tzv. *„extradici pachatelů (tj. ozbrojený doprovod pachatelů, pro jejich reciproční vydávání na základě mezinárodních konvencí.“*^[51]

Stát se členem tohoto útvaru je umožněno pouze policistům, kteří mají odslouženo minimálně 6 let výkonu služby. Dále je vyžadována perfektní fyzická kondice, psychická odolnost, jazyková vybavenost se předpokládá. Pokud uchazeči splňují výše uvedené požadavky, jsou posláni do speciálního výcvikového střediska, kde podstoupí přípravu, díky které si osvojí dovednosti nezbytné pro letecké maršály. Mezi tyto schopnosti patří výcvik v užívání střelných zbraní v uzavřeném prostoru, dále pokročilé základy sebeobrany, znalost fungování letadla a jeho konstrukce, poskytování první pomoci, základy v pyrotechnické oblasti, formy komunikace s posádkou, znalost bezpečnostních a jiných opatření, základní poznatky o profilaci nebezpečných cestujících. Teprve až po úspěšném absolvování služební přípravy se mohou plně zapojit do ochrany civilní letecké dopravy.

Prezentována kritéria umožňují formulovat první pracovní hypotézu, která má dopad na výzkumnou část modelové situace s leteckým maršálem: *Jsou požadavky na českého leteckého maršála dostačující ve srovnání s americkým leteckým maršálem?* Pro účely tohoto výzkumného problému je zvolen systém amerických leteckých maršálů, jelikož dle našeho názoru se jedná o nejlepší jednotku na světě. Pro lepší vizualizaci slouží níže uvedená tabulka, ve které jsou strukturálně znázorněny jednotlivé rozdíly.

Tabulka č. 2: Požadavky na leteckého maršála ^[52]

Požadavky (Requirements)	
český letecký maršál	americký letecký maršál
občanství České republiky	americké občanství
věk nad 23 let (pouze součástí policejního sboru)	21-36 (tato hranice neplatí pro příslušníky policejního sboru)
plná způsobilost k právním úkonům	nejméně 3 roky praxe (práce s daty, organizace a plánování, komunikace, analytika a řešení problémů)
Bezáhonnost	Bezáhonnost
fyzická, zdravotní a osobní způsobilost k výkonu služby	fyzická, zdravotní a psychická způsobilost
střední vzdělání	vysokoškolské vzdělání v kombinaci s praxí
není členem žádné politické strany a politického hnutí	bezpečnostní prověrka (top-secret)
nevykonává živnostenskou nebo jinou výdělečnou činnost, není řídicím ani kontrolním orgánem podnikatelského subjektu	finanční prověrka
jazyková vybavenost	řízený rozhovor s uchazečem
není uvedeno	Fams Assesment Battery Test-forma testu, která ověřuje dovednosti uchazeče (logické uvažování, psaní a situační vyhodnocování)

Pro lepší pochopení komparace využíváme barevného spektra, kdy zelená barva znázorňuje klady a červená zobrazuje nedostatky. Při bližším pohledu je zcela zřejmé, že americký výběrový systém klade větší nároky na uchazeče než český. První negativum spatřujeme v tom, že leteckým maršálem v České republice se může stát pouze příslušník policie. Jinak tomu je ve Spojených státech amerických, kde tuto možnost má navíc i občan. Tento zmíněný požadavek zcela jasně zobrazuje početní nepoměr, který vyplývá ze statistik. Jelikož se jedná o utajované informace, budeme se pohybovat pouze v obecných číslech. *Zatímco američtí letečtí maršálové se mohou počítat v tisícovkách (v mnoha odborných literaturách je uváděn počet okolo 3500 leteckých maršálů)* ^[53], u nás se pohybuje pouze v několika desítkách. Dalším nedostatkem je požadované nižší vzdělání, které nutně nemusí znamenat horší efektivitu. U amerických leteckých maršálů je požadováno nejenom vysokoškolské vzdělání, ale zároveň je nutná praxe, která je buď ve formě tříleté činnosti v oblasti analytiky a práce s daty, organizace a plánování, nebo (jak je tomu u nás) v aktivním policejním služebním poměru. Na to navazuje přijímací pohovor, který se využívá u nás, zatímco ve Spojených státech amerických je zapotřebí projít také strukturalizovaným řízeným rozhovorem a následně splnit specializovanou formu testu, která ověřuje dovednosti uchazeče v oblasti logického uvažování, psaní a v neposlední řadě situačního vyhodnocování. Samozřejmostí jsou fyzické, psychické a zdravotní prohlídky, které jsou nutné ke stanovení celkové somatické kondice kandidáta. Pokud se blíže podíváme na tuto problematiku, tak fyzické testy, které jsou vyžadovány u amerických leteckých maršálů, jsou těžší než ty, s kterými se můžeme setkat u nás. Tento fakt je zapříčiněn tím, že ve Spojených státech amerických existuje omezená věková hranice, která je nutná ke vstupu do tohoto sboru. V České republice se s tímto nesetkáme. Posledním nedostatkem, který zde spatřujeme, je, že americký uchazeč prochází spletitou a dlouhodobou bezpečnostní prověrkou, která zahrnuje i oblasti financí a rodinného zázemí.

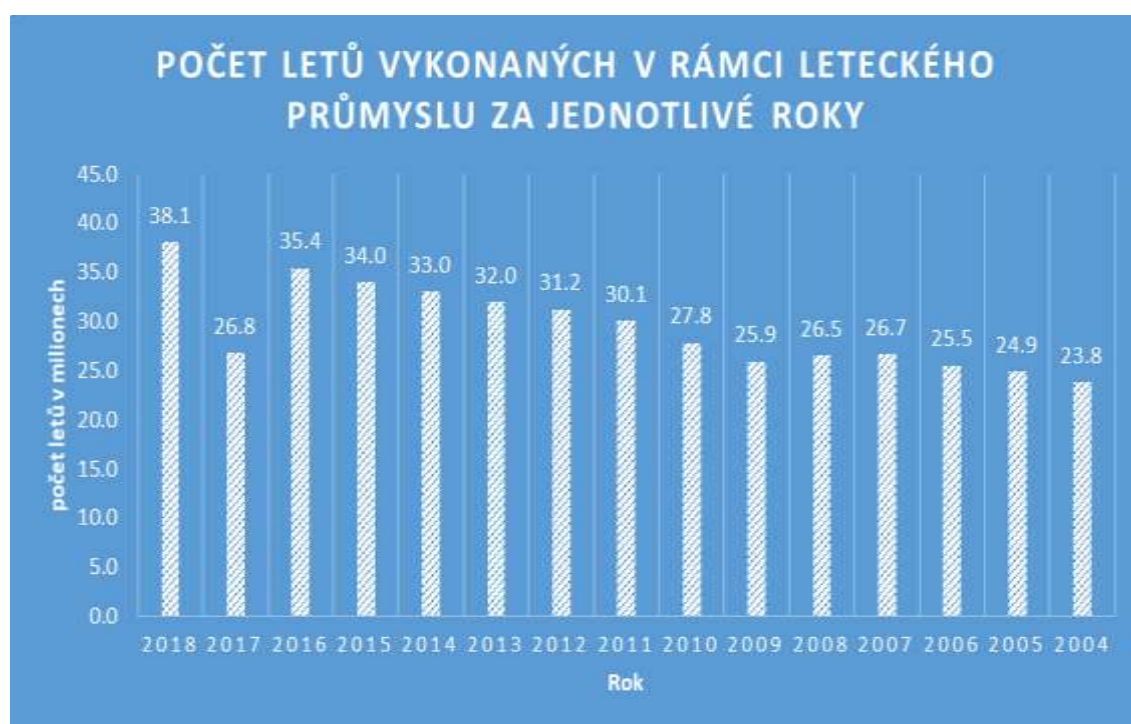
Pokusíme-li se tedy odpovědět na poukazovanou otázku, tak z tabulkově zpracované komparace zcela jasně vyplývá, že požadavky na leteckého maršála jsou u nás nedostatečné, jelikož značně vychází z podmínek, které jsou zapotřebí ke vstupu do policejního sboru obecně. Tato proklamace nás může navést k další otázce: Jsou vůbec letečtí maršálové v České republice zapotřebí? Tato otázka se po výše uvedené komparaci snadno nabízí, jelikož pokud útvar doprovodu letadel čítá několik desítek policistů, jak velká může být jeho efektivita? Je tedy zapotřebí si položit další otázku: Nejedná se pouze o přežitek, který vzniká v návaznosti na události ze dne 11. září 2001 v New Yorku, kdy

zaznamenáváme nejtragičtější teroristické útoky v civilní letecké dopravě? Už uplynulo pomalu 18 let od tohoto černého dne v historii lidstva a bezpečnostní opatření, která jsou zavedena následně po incidentu, značně omezují prostor pro jakýkoliv teroristický útok na leteckou dopravu. Není to tedy pouze paranoia, která nás nutí tento útvar ozbrojeného doprovodu letadel stále udržovat v provozu i přes jeho neefektivitu? Pro lepší porozumění této problematice využijeme datový balíček, který je zprostředkován Mezinárodní organizací pro civilní letectví ohledně počtu přepadení letadel a obětí těchto přepadení. Časové rozpětí se bude pohybovat od roku 2001, kdy začíná docházet k utužování a vylepšování bezpečnostních opatření, až do stávajícího roku 2019.

Tabulka č. 3: Počet únosů letadel od roku 2001-2019 ^[54]

Počet únosů letadel od roku 2001-2019		
Rok	Počet incidentů	Počet obětí
2019	3	1
2018	1	0
2017	0	0
2016	2	0
2015	0	0
2014	3	0
2013	1	0
2012	3	2
2011	1	0
2010	1	0
2009	5	0
2008	3	0
2007	6	0
2006	3	0
2005	1	0
2004	4	0
2003	9	0
2002	10	2
2001	11	268
Celkový počet	67	273

Stejně jako v případě předchozí tabulky i zde je využito barev pro lepší grafickou představivost. Červená barva znázorňuje přepadení letadel se ztrátami na životech. Tabulka nám ukazuje, že od roku 2001 dochází k razantnímu elevačnímu poklesu v počtu obětí. Nicméně to samé nemůžeme usuzovat stran frekvence únosů, která v roce 2019 nabírá na síle, vezmeme-li v potaz, že se nacházíme v jarní části roku. Přesto samotná tabulka nám nemůže poskytnout relevantní odpověď. Proto využijeme graf, který nám k tomu bude nápomocný. Graf pojednává o celkovém počtu vykonaných leteckých tras za jednotlivé časové období. Informační data jsou zprostředkována Mezinárodním statistickým portálem.



Obrázek č. 2: Graf počtu letů vykonaných v rámci civilního leteckého průmyslu za jednotlivé roky ^[55]

Pokud se pozorně podíváme na prezentovaná data a porovnáme je, tak je zcela zřejmé, že za celé období (pro příklad si vezmeme rok 2018), dochází pouze k jednomu přepadení letadla z milionů dalších potenciálních možností. Pouze jeden útok v civilní letecké dopravě za rok v celosvětovém měřítku. Tedy šance, že hrozí přepadení letadla, je zcela minimální. I přes tyto příznivé statistické výsledky si státy neustále udržují letecké maršály v pohotovosti. Někdo argumentuje tím, že letečtí maršálové už pouze slouží jako preventivní složka, která neustále připomíná potenciálním útočníkům, že jsme připraveni. Jsou tedy opravdu letečtí maršálové nepotřební?

Z řízených rozhovorů uskutečněných v průběhu vypracování diplomové práce je zjištěno, že o bezpečnostní doprovody letů ze strany leteckých přepravců není velký zájem. Příčinou tohoto stavu jsou ekonomické důvody. I zde totiž platí, že pokud je konkrétní let vytipován jako rizikový a je obsazen bezpečnostním doprovodem, tak obsazené sedadlo není placené a jde k tíži leteckého přepravce. Toto pravidlo je důsledně dodržováno pouze u pravidelných letů a vůbec se netýká nepravidelných leteckých spojů, tzv. charterových letů.

Je zřejmé, že i když se celosvětově věnuje bezpečnosti leteckého provozu značná pozornost, je nutné objektivně a otevřeně konstatovat, že problematika bezpečnostních doprovodů letů v podmínkách České republiky vykazuje slabiny, na které je vhodné upozornit a pojmenovat jejich příčiny. I přes sofistikovanou bezpečnostní kontrolu na Letišti Václava Havla (bezpečnostní kontroly letadel a bezpečnostní prohlídky letadel) by měla být četnost přítomnosti bezpečnostního doprovodu na komerčních linkách podstatně vyšší. Stále sofistikovanější metody a formy činnosti teroristů a dalších osob páchajících trestnou činností mají být mementem před ustrnutím a spokojením se se stávajícím faktickým stavem. Na tomto místě musíme upozornit na to, že níže uvedené se netýká operačních postupů ani odbornosti a profesionality příslušníků Policie České republiky, kteří jsou služebně na tomto úseku zařazeni. Jedná se spíše o systémové věci, které je vhodné nastavit jiným způsobem a věnovat jim patřičnou pozornost ze strany odpovědných míst.

Předně, jak již bylo zmíněno na jiném místě diplomové práce, útvar cizinecké policie, který zabezpečuje bezpečnostní doprovody letů, je poměrně malý. Tento početní stav v poměru k počtu uskutečněných letů je zcela nevyhovující, jak již bylo pomocí grafického zpracování v celosvětovém měřítku uvedeno výše.

Nyní se zaměříme na statistickou komparaci leteckých maršálů v České republice. Pro příklad může posloužit, že v roce 2017 odbavilo Letiště Václava Havla celkem 15 415 001 cestujících a v roce 2018 to bylo již 16,8 milionů odbavených cestujících. Ve stejném období se uskutečnilo celkem 155 530 vzletů a přistání. Je jasné, že sice z Prahy operuje své lety 69 dopravců, ale výrazný počet operují i ryze české letecké přepravní firmy. Nemalá část komerčních letů ČSA je operována se zahraničními leteckými dopravci jako např. s holandskou KLM, americkou Deltou, francouzskou Air France apod. Na všech těchto „českých“ komerčních linkách má teoreticky působit letecký maršál.

Z předešlých statistických dat musíme usoudit, že útvar ozbrojeného doprovodu letadel není schopný pokrýt denní letecký provoz na Letišti Václava Havla. Za hlavního viníka této neefektivity můžeme označit nedostatečný počet leteckých maršálů, jak už je zmíněno v předcházejícím textu. Z tohoto důvodu jsou nuceni pečlivě profilovat a vyhodnocovat letecké trasy, u kterých je možné zvýšené riziko ohrožení. Toto zhodnocení se nemusí pouze zaměřovat na bezpečnostní situaci, která je v konkrétním státě, ale třeba i na vrcholné mezinárodní sportovní soutěže, které mohou značně ohrozit bezpečnost leteckého provozu.

Shrňme-li uvedené informace a data v této kapitole, tak vyznění leteckých maršálů, ať už celosvětově či v rámci domácích hranic, je docela negativně hodnocené. S ohledem na tento fakt využíváme výzkumnou metodu zvanou SWOT analýza, která nám napomůže lépe pochopit úskalí této situace. SWOT analýza vychází ze získaných poznatků, které poslouží k nalezení optimálního řešení této nepříznivé situace.

Vnitřní původ	Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
	<ul style="list-style-type: none"> • moderní technické vybavení • odborná kvalifikace • vysoký stupeň utajení 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatek leteckých maršálů • nedostatek finančních zdrojů • možnost odhalení skryté identity • žádné právní zakotvení
Vnější původ	Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
	<ul style="list-style-type: none"> • mezinárodní spolupráce • častější výcviková školení • nové technologie 	<ul style="list-style-type: none"> • selhání lidského faktoru • zhoršující se bezpečnostní situace • absence leteckých maršálů za letu

Obrázek č. 3: SWOT analýza ^[56]

Při důkladném pohledu na vyhodnocené údaje ze SWOT analýzy je snadné zjistit, kde se nachází hlavní úskalí těchto neduhů. Jak již bylo několikrát zmíněno, leteckých maršálů není mnoho. Nedostatek finančních zdrojů se odráží jak ve stanovení systemizovaných míst policistů zařazených na oddělení doprovodu letadel, tak i v jejich nedostatečném hmotném zabezpečení tohoto útvaru. Příčinou tohoto negativního stavu je i nízká výslednost. To může být zapříčiněno tím, že letečtí maršálové nejsou právně zakotveni v předpisech, tudíž mají značně omezeny své kompetence. I přes tuto tristní výkonnost letečtí maršálové využívají nejnovější vyspělé technologie. Tyto technologie jsou navíc podpořeny kvalitní odbornou přípravou leteckých maršálů. Nicméně jejich efektivita závisí na charakteristice osobnosti každého leteckého maršála, který se může dopustit i chyby. Díky tomu jsou často opomíjeni jako preventivní složka v civilním letectví, což časem může vést k jejich úplné absenci během letů a v konečném důsledku i k jejich zrušení.

V dalších kapitolách a podkapitolách se pokusíme lépe porozumět leteckým maršálům, a to jak v oblasti jejich postavení, oprávnění, úloh, tak i konkrétní metodiky. Získané poznatky nám objasní jejich spletitou cestu v civilní letecké dopravě a současně poskytne ucelený pohled na tuto problematiku. Výstupem diplomové práce má být nalezení optimálních řešení, která mohou pomoci s touto situací nebo ji potvrdí, a tím prokáže zbytečnost leteckých maršálů, která je v práci několikrát zmíněna.

4.1 Postavení leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla

V úvodu této kapitoly objasníme klíčové slovo diplomové práce: letecký maršál. Letecký maršál je ozbrojený příslušník cizinecké policie, který slouží jako preventivní a ochranná složka v civilní letecké dopravě. Ve svém postavení používá specializované vyšetřovací metody, palebnou sílu, sebeobranu, nezbytné znalosti letecké dopravy, které mu pomáhají k cílené efektivitě.

Postavení leteckého maršála vyplývá z povahy jeho činnosti a stanovených úkolů. V obecné rovině je jeho primárním cílem zajistit bezpečnost letadla, posádky a cestujících před jakýmkoli formami protiprávního jednání narušujícího civilní letectví. K uvedenému poslání je vybaven řadou kompetencí, které umožňují úspěšné a účinné zabezpečení realizace jeho úkolů. Jeho postavení je vymezeno řadou předpisů jak

mezinárodního, tak i vnitrostátního charakteru. Významné jsou pak mezinárodní úmluvy, smlouvy a dodatky, o kterých detailně pojednáváme v teoretické části diplomové práce. Činnost leteckého maršála primárně po stránce věcné ovlivňuje letecký předpis L 17, který je známý také pod názvem Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy. Toto nařízení už jen tím, že v hlavě druhé vymezuje, co je protiprávním činem (Acts of unlawful interference), vyjadřuje hlavní směry ochrany letecké dopravy, respektive obsah činnosti leteckého maršála na tomto úseku. Jedná se o následující činy ohrožující bezpečnost civilního letectví:

- *protiprávní zmocnění se letadla;*
- *zničení letadla v provozu;*
- *držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení;*
- *násilné vniknutí na palubu letadla, na letišti nebo do prostoru leteckých zařízení;*
- *držení zbraně nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla nebo na letišti;*
- *použití letadla v provozu za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo životního prostředí,*
- *takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.*^[57]

Pro úplnost je dlužno dodat, že zmiňovaný předpis stanovuje obecně platnou zásadu týkající se ochrany civilního letectví a spočívající v tom, že každý stát musí vytvořit účinný systém ochrany civilního letectví před protiprávními činy a tomu odpovídající prováděcí předpisy, opatření a postupy respektování a dodržování pravidel bezpečnosti, pravidelnosti a hospodárnosti letů.

Nesmíme zapomenout ani na *zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů*^[58], který stručně řečeno formuluje základní úkoly a postupy příslušníka policie, a to nejen v oblasti zajišťování bezpečnosti chráněných objektů, prostorů a osob, ale i stanovuje jeho oprávnění a povinnosti, použití donucovacích prostředků a zbraně a další činnosti. Specifický, ne-li zásadní význam mají interní podzákonné předpisy, které regulují a ovlivňují konkrétní formy, metody, činnosti

a postupy leteckého maršála v oblasti ochrany a bezpečnosti civilního letectví. Tyto interní předpisy jsou zahrnuty v utajeném režimu, a proto nelze se s těmito specifickými formami ochrany letecké dopravy v rovině konkrétní zabývat, což ovšem ani není smyslem diplomové práce. Účelem je na základě dostupných informací popsat metody a postupy leteckého maršála na úseku ochrany a bezpečnosti civilní letecké dopravy. Dále chceme přiměřenou výzkumnou metodou demonstrovat vhodná řešení účelově zvolené krizové situace s teroristickým podtextem v civilní letecké dopravě. Výzkumnou část vyhodnotíme z pohledu de lege lata, dále formulujeme závěry, které implementujeme v návrzích v rovině de lege ferenda.

4.2 Oprávnění leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla

Obsah kompetencí leteckého maršála vychází ze zajišťování jeho úkolů při ochraně a bezpečnosti letecké civilní dopravy. Oprávnění odpovídají charakteru a intenzitě jednotlivých činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Konkrétní oprávnění vždy směřuje k nejvhodnějšímu řešení nastalé krizové situace za důsledné ochrany života a zdraví cestujících a posádky. Některé pravomoci jsou aplikovatelné samostatně, jiné ve spolupráci s posádkou. Vždy platí pravidlo, že kapitán letadla jako jeho velitel musí být předem a pokaždé informován. Tento předpoklad klade vysoké nároky na vytvoření jednoduchého, ale srozumitelného systému dorozumívání a vzájemného přenášení informace. Čas je nezanedbatelný faktor, který má zásadní vliv jak na průběh, tak na rychlost – ve smyslu okamžitě (moment překvapení) odstranění nebezpečné situace, případně úspěšné eliminace nebezpečné osoby, eventuálně hrozícího nebezpečí. Výběr adekvátního opatření (technického nebo fyzického rázu) k řešení konkrétní krizové situace je na leteckém maršálovi, kde se zohledňují jeho schopnosti (psychické či fyzické) a úroveň ovládnutí a znalost technického zařízení, ale mnohdy i zkušenosti, neboť tam, kde absentují uvedené dovednosti, lze jako poslední možnost užít empirii.

Jelikož se diplomová práce v části empirického výzkumu zabývá nejen příslušníkem ozbrojeného doprovodu v období tzv. do roku 1990, ale i leteckým maršálem po této době, je třeba zhodnotit oprávnění i těchto příslušníků tehdejšího Sboru národní bezpečnosti. Komparací výchozích měřítek, a to nejen z pohledu různého společensko-

politického klimatu, ale i odlišné úrovně materiálního vybavení a zabezpečení je možno vysledovat vývoj ochrany civilní letecké dopravy.

V tzv. předrevolučním období ozbrojený doprovod letadel vychází z tehdejší koncepce státu a daného politického systému. Takto nastavená politická normativa se odráží i v obsahu a kompetencích ozbrojeného doprovodu. Ve své podstatě oprávnění směřují k zajištění bezpečnosti a ochrany letu zejména před jeho únosy. Méně frekventovaná jsou opatření vůči jednání a chování nepřizpůsobivých osob (pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek nebo se jednalo o duševní postižení). Oproti dnešnímu stavu, kdy za bezpečnostní prohlídku letadla odpovídá letecký dopravce, příslušník doprovodu disponuje oprávněním provádět bezpečnostní kontrolu letadla před jeho letem ve spolupráci s příslušníkem Odboru letecké kontroly, který zajišťuje vstup do letadla a zároveň kontroluje, zda se k cestujícím pohybujícím se po letové ploše nepřipojují nepovolané osoby. Stejně jak v současné době, tak i nedávno minulé, je v případě krizové situace v průběhu letu vždy a včas informován kapitán letadla. Následná opatření se koordinují s kapitánem letadla s cílem zajištění jednotného postupu. V tomto směru jsou cestující upozorněni, že let je doprovázen ozbrojeným doprovodem a že je v případě nenadále situace nezbytné řídit se pokyny kapitána letadla a příslušníka ozbrojeného doprovodu. Uvedená výzva má kromě instruktážního i preventivní charakter.

V tehdejší době byly všechny vnitrostátní lety doprovázeny příslušníkem ozbrojeného doprovodu. V této souvislosti by se dalo hovořit o jisté koncepci ochrany civilní letecké dopravy, byť se jednalo o její menší část, a sice vnitrostátní. To umožnilo, jak je výše uvedeno, společensko-politické klima nezatížené vlastnickými vztahy a direktivní pojetí bezpečnostní politiky státu. Svou roli zde hraje i existence menší frekvence letové dopravy.

V dnešním pojetí se oprávnění leteckého maršála velice liší. Jakmile cestující nastoupí do letadla a dveře se uzavřou, letadlo se dostává v souladu s mezinárodními úmluvami do režimu tzv. „letadlo za letu“. Tento stav trvá až do okamžiku, kdy jsou po přistání dveře letadla otevřeny a je povolen výstup cestujících. Od tohoto okamžiku je velitel letadla – kapitán dominantní a jedinou osobou, která vedle řady dalších povinností odpovídá za bezpečnost cestujících, posádky a nákladu. Z tohoto pohledu se může neinformovanému pozorovateli zdát, že na případné incidenty na palubě letadla dohlíží a případně je řeší palubní personál. Je zřejmé, že rejstřík protiprávních jednání, k nimž může na palubě letadla dojít, je značně široký. Od nevinné hádky mezi pasažéry, kvůli sklopení sedadla

se můžeme dostat k bezpečnostním incidentům vyšší úrovně, jako je například fyzické napadení osoby apod. Zmíněné incidenty, byť jsou společensky velmi škodlivé, však musí řešit pouze palubní personál. Pokud ovšem vyčerpá všechny dostupné možnosti řešení vzniklé situace, tak v tom momentě může zasáhnout letecký maršál. Letecký maršál nejčastěji nastupuje až ve chvíli, kdy je zřejmé, že cestující má při sobě zbraň, případně nástražný výbušný systém (NVS). Platí pravidlo, že použití krátké palné zbraně je až nejkrajnějším prostředkem, jelikož chladné zbraně nepatří do výstroje leteckých maršálů. Na rozdíl od právní úpravy bezpečnostních doprovodů letadel před rokem 1989 nemá letecký maršál ve svém dosahu signalizační zařízení (tzv. šlapku), která zprostředkovávala informaci pro velitele letadla, že na palubě došlo k bezpečnostnímu incidentu, i když na to interní právní normy pamatují, je těžko představitelné, že by na palubě ve stejnou chvíli útočili dva a více útočníků. Z důvodu prevence na vytipovaných letech nikdy není letecký maršál na palubě sám.

4.3 Úloha leteckého maršála na palubě civilního dopravního letadla

Úloha leteckého maršála na palubě letadla úzce koresponduje s jeho oprávněními. Zároveň se zrcadlí v jeho kompetencích a vyvěrá z jeho postavení. Obě již zmiňované složky spoluvytváří obsahový rámec jeho úlohy. V konkrétní rovině se jedná o činnosti leteckého maršála, které mají zamezit protiprávnímu jednání ohrožující leteckou civilní dopravu. Taxativně jsou vymezeny v podkapitole 3.1 diplomové práce. Z hlediska stupně závažnosti protiprávní činnosti je úloha leteckého maršála primárně zaměřena na zamezení únosu letadla, zničení letadla v jeho provozu či použití letadla za provozu jako zbraně za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo ohrožení životního prostředí. Ostatní činnosti více méně směřují k získání kontroly nad letadlem za jeho provozu. Držení rukojmích na palubě nebo násilné vniknutí na palubu letadla jsou specifické formy protiprávní činnosti, kdy je pachatel buď uvnitř letadla, nebo se snaží dostat na palubu letadla před jeho odletem. Někdy se jedná o kombinaci obou forem.

Následná opatření jsou přijímána v součinnosti s pozemními bezpečnostními složkami dislokovanými na letišti. Významnou roli zastává zásahová jednotka (dnes jednotka mobilního zásahu), která realizuje průnik na palubu letadla a následnou likvidaci

nebezpečného pachatele. Vždy platí pravidlo o nezbytnosti koordinace jednotlivých úkolů. Přítomnost leteckého maršála na palubě letadla je nespornou výhodou. Každé formě protiprávního jednání odpovídá adekvátní specifická úloha leteckého maršála a vhodně zvolené technické prostředky vedoucí k úspěšnému řešení krizové situace. Stručně vyjádřeno zvolené prostředky odpovídají formě protiprávního jednání a její hrozbě.

S ohledem na výzkumnou část diplomové práce, míněno z pohledu nastavených hodnotících kritérií, je nutno provést i krátký exkurz do období ozbrojeného doprovodu letadel a stručně tak zhodnotit úlohu příslušníka při této specifické činnosti. Uvedené hledisko je zohledněno při řešení dvou modelových situací s krizovým (teroristickým) podtextem, a to dvěma bývalými příslušníky oddělení ozbrojeného doprovodu. Konkrétní metody a taktické postupy současně s prostředky leteckého maršála rozvedeme v následující kapitole.

5 PROSTŘEDKY, METODY A TAKTICKÉ POSTUPY LETECKÉHO MARŠÁLA V CIVILNÍM LETECTVÍ

Prostředky, metody a taktické postupy leteckého maršála tvoří jak obsahovou, tak zejména kvalitativní stránku jeho činnosti. Letecký maršál je začleněn v soustavě bezpečnostních opatření cíleně směřovaných do oblasti ochrany civilní letecké dopravy. V literatuře je často označován slovním výrazem „poslední záchrana“, když ostatní složky bezpečnostního systému nejsou úspěšné.

Z dosud prezentovaného textu plyne, že charakter jednání leteckého maršála se vztahuje k ochraně dopravních letadel, členů posádky a cestujících před hrozbou teroristického útoku nebo jiné formy podobné agrese. Pro účinné zabezpečení jeho úkolů je vybaven řadou kompetencí a prostředků, těm odpovídají taktické postupy. V mezích zákona je oprávněn použít donucovací instrumenty a jakékoliv formy násilí (hmaty a chvaty sebeobraný, údery a kopy a podobně), krajním prostředkem je užití krátké střelné zbraně. V přeneseném slova významu jde o užití jakékoliv represe za účelem zajištění sledovaného účelu, stručně řečeno: „vše je dovoleno“. Tomuto specifickému pojetí užití sil a prostředků odpovídá charakter poskytované ochrany a prostředí, kde je realizována.

Pro úplnost je dlužno dodat, že zcela odlišné pojetí ochrany a použití přiměřených prostředků je vymezeno pro ostatní bezpečnostní složky a je formulováno zásadou: „co nejvíce šetřit život a zdraví osoby, proti níž služební zákrok směřuje.“ V kontextu uvedeného lze konstatovat, že prostředky, metody a taktické postupy leteckého maršála vychází z nové bezpečnostní koncepce ochrany, vyjádřeno větou: „S teroristy se nejedná, s teroristy se bojuje“.

V této kapitole pojednáme o metodách a postupech leteckého maršála při ochraně civilního dopravního letadla. Pozornost zaměřujeme na činnosti před nástupem do letadla, v průběhu letu a po ukončení letu. Jakkoli se může zdát, že hlavní činnost leteckého maršála je na palubě letadla, opak je pravdou. Podcenění úlohy před nástupem do letadla může mít fatální důsledky na řešení krizové situace s teroristickým podtextem či jiným podobným jednáním v průběhu letu. Informace získané v tzv. předletovém stádiu

umožňují vytvořit základní přehled o cestujících, o jejich chování, o navazování kontaktů, o jejich rozmístění na palubě letadla a podobně. Tyto poznatky ovlivňují volbu zvoleného prostředku a postupu k řešení nebezpečné situace na palubě letadla. Neméně významné, dokonce zásadní je získání časové výhody při včasné identifikaci nebezpečné osoby či osob. Tento faktor má rozhodně dopad na neočekávanost a rychlost provedení zákroku, stejně tak i na vhodnost použitých prostředků.

5.1 Prostředky leteckého maršála

Nezbytnou a stejně důležitou součástí uceleného balíčku leteckého maršála jsou jeho prostředky, které využívá ke své činnosti. Pro účely této práce se pohybujeme pouze v obecné rovině, jelikož jakékoliv detailnější pojetí je opět chráněno režimem utajení. Jedna z nejdůležitějších částí vybavení je krátká střelná zbraň, která může být využita pro potlačení jakékoliv potenciální hrozby na palubě letadla. Jedná se o model *SIG Sauer P229* ^[59] nebo se může jednat o podobný model s označením *SIG Sauer P239* ^[60]. Samozřejmostí je i upravená munice, jejíž projektily jsou modifikovány tak, aby nepoškodily hydraulické řízení, plášť letadla nebo elektrické vedení. Tento model je vybírán pro svoji efektivitu, zejména v rámci kvalitního dostřelu. *Letečtí maršálové jsou precizními střelci zejména na vzdálenosti do 23 metrů.* ^[61] Nicméně další výhodou této zbraně jsou malé rozměry, tudíž je snadno zamaskovatelná v civilním oblečení. Pro lepší ilustraci přikládáme níže obrázky.



Obrázek č. 4: Sig Sauer P 229 ^[62]



Obrázek č. 5: Sig Sauer P 238 ^[63]

Dalším důležitým článkem vybavení jsou specifické nástroje sloužící k imobilizaci eventuálních útočníků. Nejčastěji se jedná o formu spoutání. Pro tyto účely jsou často využívána normalizovaná ocelová pouta, kterými jsou vybaveny téměř všechny bezpečnostní sbory v České republice. Nebo se může jednat o pouta plastová, která mají výhodu v lepší uživatelské přívětivosti a počtu, kdy letecký maršál není omezen ve spoutání více osob.



Obrázek č. 6: Policejní ocelová pouta ^[64]



Obrázek č. 7: Plastová pouta ^[65]

Podobně jako u policisty může být letecký maršál vybaven teleskopickým obuškem, který mu může sloužit při kontaktní interakci. Je hlavně využíván v případě kdy, použití

krátké střelné zbraně představuje poslední možnost. Důvodem je, že jakákoliv střelba na palubě letadla přináší vysoká rizika, která mohou končit někdy až fatálně. V neposlední řadě může být letecký maršál vybaven neprůstřelnou vestou. Tato vesta se od svých příbuzných modelů liší podstatnými markanty. Její hlavní doménou je extrémní durabilita, a to i přes svoji tenkou vrstvu. Tato specifikovaná vesta je speciálně vyráběna pro letecké maršály, protože umožňuje snadné zamaskování pod civilní oblečení bez toho, aniž by docházelo k prozrazení utajované identity. Avšak toto není její jediná výhoda, kterou poskytuje. Ještě umožňuje plnou flexibilitu a základní ochranu proti bodným zbraním. Nesporným faktem je, že je zároveň i nedetekovatelná bezpečnostními rámy. Samozřejmostí je i elektronická systémová podpora, která pomáhá leteckému maršálovi v mnoha dalších oblastech bezpečnosti.



Obrázek č. 8: Balistická vesta ^[66]



Obrázek č. 9: Teleskopický obušek ^[67]



Obrázek č. 10: Elektronická podpora ^[68]

5.2 Metody a taktické postupy před nástupem cestujících do letadla

Základní metodika, která je užívána před nástupem do letadla, spočívá v profilaci potenciálně nebezpečných osob. Představme si tedy jedince, který stojí uprostřed davu cestujících a důkladně si prohlíží své okolí. Taková osoba přitahuje značnou pozornost, takže může velice snadno dojít k prozrazení skryté identity leteckého maršála. Proto je další důležitou metodikou schopnost zůstat nenápadný.

Tato schopnost se často skrývá pod cizojazyčným názvem „*blending*.“^[69] Doslovný překlad z anglického jazyka zní míchání, mísení, promíchávání. Z významu slova je tedy patrné, že pokud letecký maršál chce zůstat nenápadný, má si osvojit umění splynutí s davem. Jednodušeji řečeno se má vyvarovat jakékoliv činnosti, která není v souladu s okolním prostředím a může přitahovat nežádoucí pozornost.

Umění splynutí s davem lze dosáhnout několika jednoduchými metodami. Ta nejzákladnější spočívá ve vhodnosti oblečení. Ne nadarmo se říká, že šaty dělají člověka. Pokud tedy maršál nechce přitahovat zraky ostatních, nesmí jeho oděv vyčnívat z kolektivu. Pro příklad můžeme uvést situaci, kdy je za letního počasí většina cestujících oděna do lehkého oblečení. Pak letecký maršál nemůže mít na sobě zimní oblečení, i když mu nabízí dobrou příležitost pro zamaskování prostředků, které potřebuje k výkonu práce. Nevhodný oděv může maršála dekonspirovat a poskytnout tak teroristům vodítko, že se nejedná o běžného pasažéra, ale o ozbrojený doprovod. Následkem toho může dojít k prozrazení identity leteckého maršála a zároveň oslabení možnosti zabránit napadení letadla, protože hlavní síla leteckých maršálů spočívá v překvapivém útoku, který jim dává možnost pacifikace i více pachatelů najednou.

Vhodnost oblečení je tedy první metodou. Druhá metoda spočívá v odpovídajícím chování v souladu s okolím. Znovu uvedeme příklad. Splňuje-li letecký maršál první pravidlo (vhodnost oblečení), ale upřeně pozoruje prostředí, ve kterém se nachází, znovu dává tím pádný důvod k pochybnostem ohledně jeho identity. Proto je stejně důležité jak oblečení, tak i jeho chování. Letecký maršál provádí činnosti, které mu umožňují zůstat v anonymitě v obležení pasažérů. Pro lepší vizualizace můžeme uvést následující příklady: četba, předstírání spánku nebo poslechu hudby apod. Přestože se tyto metody mohou zdát marginální, mají své opodstatnění minimálně v tom, že poskytují leteckému maršálovi základní informace o cestujících, na jejichž základě provádí profilaci.

Přestože kontrola před nástupem do letadla je s postupem času stále dokonalejší, teroristé si najdou skulinku, díky které se jim skrz ni podaří projít. Letecký maršál nutně potřebuje umět tuto skrytou hrozbu včas identifikovat. K tomu slouží metoda zvaná profilace, která pomáhá k zamezení vstupu nebezpečné osoby na palubu letadla, čímž zabraňuje případnému teroristickému útoku. Profilace vychází ze skutečnosti, že se potenciální terorista snaží zatajit své pravé úmysly, dokud se mu nenaskytne příležitost pro útok. K dosažení této skutečnosti si potřebuje vytvořit obecný profil běžného cestujícího. Ten napomáhá k rychlejší separaci skutečných pasažérů od těch, jejichž cílem jsou skryté úmysly. Cestování pouze slouží jako prostředek k jejich dosažení. Profilace je pro leteckého maršála tvořena už při přípravě na konkrétní let, kdy se s ní důsledně seznamuje. Často se používá stejná profilace, kterou využívají bezpečnostní složky letiště. Pro požadovanou efektivitu je zapotřebí si určit následující kroky:

- *„vyhodnocení ohrožení – definovat si letecké trasy, které představují největší riziko teroristického útoku,*
- *znalost běžných cestujících – vytvoření profilu každodenního cestujícího, který léta na této trase,*
- *vizuální profil – vytvoření si uceleného obrázku vzhledu osoby a jeho chování, u kterých je predikováno riziko ohrožení,*
- *znalost informací v dokumentaci cestujícího – tato informace poskytuje další informace k dokreslení potenciálního obrázku pachatele,*
- *postup při pohovoru – ověření si znalostí a odpovědí, které byly získány jinou kontrolní osobou.*“^[70]

Vyhodnocení ohrožení – tento krok se zabývá uceleným systémem informací, které panují v konkrétním státě, jehož cílem je letecká trasa. Většinou se opírá o bezpečnostní situaci, zdali funguje nějaká teroristická organizace na území státu, pokud trasa spojuje politické rivaly nebo je konflikt v náboženském schizmatu.

Znalost běžných cestujících – jedná se o nástin aktivit, rasové dominance, znalost zvyků a tradic, které jsou typické pro dané cestující bez postranních úmyslů. Cílem je vytvoření seznamu aktivit, vzhledu, který pomůže k identifikaci podezřelých.

Vizuální profil – jde o vytvoření vizuálního obrázku, jak může podezřelý vypadat. Vychází z několika základních údajů: pohlaví, věk, vzdělání, oblečení, cestuje sám nebo se skupinou, společensky plachý apod. Je nutno zmínit, že vytvoření jakéhosi komplexního profilu na všechny potenciální teroristy je zcela nemožné a spíše se jedná o mýtus, který vytváří mediální zázemí. Sami světoví odborníci se shodují, že se jedná spíše o pomůcku, která poukazuje na určité nesrovnalosti než o naprosté přesvědčení, že konkrétní jedinec je extremistického vyznání.

Znalost informací v dokumentaci cestujících – již z názvu vyplývá, že se jedná o znalost informací z dokladu totožnosti (nejčastěji se jedná o cestovní dokument), kterým se pasažér prokazuje při odbavování a jednotlivých bezpečnostních kontrolách. Často se může stát, že terorista nezná údaje ve svém falsifikovaném dokladu totožnosti, čímž na sebe upozorní. Současně se kontroluje i jeho originalita.

Postup při pohovoru – v zásadě jde o seznam kontrolních otázek, při kterých se kontrolují somatické reakce pomocí smyslových vjemů.

Právě sledování projevů nestabilního rozpoložení jedince je nejčastěji využíváno leteckým maršálem. Samozřejmě letecký maršál nemůže užívat kontrolní otázky, ale pečlivě sleduje konkrétní projevy chování. Pro lepší pochopení významu je níže přiložena tabulka nejčastějších somatických projevů, které poukazují na rozrušení daného jedince:

Tabulka č. 4: Počet únosů letadel od roku 2001-2019 ^[54]

<p>Projevy obličeje</p>	<ul style="list-style-type: none"> • tisknutí rtů • změna barvy v obličeji • kousání rtů • nedokáže udržet oční kontakt • neustále si hraje s vlasy • mne si nos • olizuje si rty
<p>Projevy rukou</p>	<ul style="list-style-type: none"> • má husí kůže • neustále si mne ruce • škrábe se • ukrývá ruce • bubnuje prsty
<p>Projevy nohou</p>	<ul style="list-style-type: none"> • neustále si podupává • kříží nohy • nedokáže stát na jednom místě • pohybuje se křečovitě

Všechny vyjmenované projevy pomáhají leteckému maršálovi v identifikaci potenciálních hrozeb. K této detekci chování dochází až po pečlivé profilaci, přece jenom letecký maršál není schopen obsáhnout ve svém zorném poli všechny cestující. Za účelem zúžení tohoto zorného pole mu slouží právě důkladná profilace. Ta je prováděna i během letu, tedy před nástupem až po vystoupení v cílové oblasti. Teprve až v tento moment je možno od profilace upustit.

Výčet metodiky leteckého maršála před nástupem do letadla ještě není celý. Následujícím důležitým krokem je ujasnění si skryté komunikace. Jelikož komunikace je cenzurována režimem utajení, popíšeme pouze základy. Jak již je v diplomové práci

uvedeno, letecký maršál nikdy nepracuje sám. Takže prvním bodem v komunikaci je spojení s druhým, popřípadě dalšími leteckými maršály (letečtí maršálové mezi sebou nesmí komunikovat přímou interakcí, důvodem je možné prozrazení jejich identity). Zapotřebí je i komunikace s velitelem letadla, jelikož kapitán je zodpovědný za bezpečnost v průběhu letu. Samozřejmostí je i ostatní posádka letadla. Je třeba říci, že tato komunikace má probíhat tak, aby jí bylo přítomno minimum cestujících, optimálně nikdo. Přitom by neměla přesáhnout určitý časový rámec, při kterém by mohlo znovu dojít k narušení totožnosti leteckého maršála.

Metodika před nástupem do letadla si drží svůj prim v důležitosti. Ostatní metodiky jsou často brány jako poslední možnost či krajní nouze. Proto má jak letecký maršál, tak i jednotlivé bezpečnostní kontroly zachytit podezřelé před nástupem do letadla. Jakmile se zavřou dveře do leteckého dopravního prostředku, šance na zastavení útočnicka jsou mizivé. Letecký maršál má velice omezené prostředky a možnosti, jak tuto hrozbu zastavit. Proto jsou věnovány značné finanční prostředky právě na revizi před nástupem do letadla.

Přeci jenom žádný mocenský orgán (v České republice ministr obrany) nechce rozhodovat o osudu několika set cestujících, kteří najednou představují potenciální zbraň s katastrofálními následky. Sestřelit letadlo nebo nesesestřelit? Tuto otázku si nikdo z nás ani neumí představit. Nicméně jak se říká, naděje umírá poslední. V našem případě je touto nadějí ozbrojený příslušník Policie České republiky, letecký maršál, který může o osudu rozhodnout. V další podkapitole se věnujeme metodice a možnostem na palubě letadla.

5.3 Metody a taktické postupy na palubě letadla

Po nástupu na palubu letadla se letecký maršál posadí do sedadel v zadní části z důvodu lepšího přehledu o cestujících. Jak je nastíněno v předešlé podkapitole, profilace je kontinuálním procesem ve všech fázích letu. Důraz je kladen na používání elektronických zařízení, konverzaci mezi cestujícími, časté využívání toalety, otáčení se a pozorování cestujících. Ve své podstatě se letečtí maršálové zaměřují na celkový obraz chování jednotlivých cestujících. Observace chování, které ohrožuje bezpečí letadla, je prioritní. V minulosti byli letečtí maršálové situováni výhradně v přední části letadla, aby mohli zamezit vstupu do kokpitu letadla. V dnešní době to již není zapotřebí, jelikož

dveře do kokpitu jsou schopny odolat téměř všemu. Počet leteckých maršálů na palubě letadla je úměrný jeho velikosti, v tzv. business class se většinou letečtí maršálové nevyskytují.

Další bod jejich metodiky na palubě letadla vychází z tréninku, který podstupují během výcviku. Přesněji se jedná o vyhodnocení situace, kdy je nevhodné využít střelnou zbraň. Tato metodika vychází z mylně rozšířené teorie, že plášť letadla neodolá výstřelu z palebné zbraně, jelikož by okamžitě došlo k poklesu tlaku, který roztrhne plášť letadla. Pravdou je, že vydrží až několik trhlin způsobených střelnou zbraní. Největší hrozbou je případný zásah hydrauliky letadla nebo elektrického vedení. Z těchto důvodů je letecký maršál zevrubně proškolen technickými reáliemi a umístěním těchto jedinečných částí v letadle, které může během případné střelby zasáhnout. Pokud, ale nejde vyřešit nastalá situace pomocí chvatů, hmatů, a kopů sebeobrany, pak je zapotřebí použít střelnou zbraň. Proto je letecký maršál jedním z nejlepších střelců na světě.

Jak popisujeme výše, letecký maršál má mít absolutní jistotu zásahu, a to až na 25 metrů. Jakákoliv odchylka střely může končit fatálními následky. Jelikož ulička letadla může být v případě větších letounů delší než uvedených 25 metrů, je letecký maršál obeznámen s taktikou přiblížení se v koridoru letadla bez upozorování. V tomto případě využívá nižší těžiště polohy těla a krytí pomocí sedadel. Nižší poloha těla mu zároveň poskytuje větší stabilitu při případné střelbě. I přes maximální ostražitost ze strany leteckého maršála nelze vyloučit jeho dekonspiraci při pohybu k cíli za účelem zkrácení vzdálenosti k útočníkovi.

Letecký maršál nejčastěji volí střelbu přímo ze svého sedadla i přes možnou větší vzdálenost. Nicméně střelba ze sedadla má taktickou vadu. Ta spočívá v nepraktičnosti a velikosti sedadla v letadle, které zabraňuje okamžitě reakci. Brání v rychlém zvednutí se, zaujmutí palebné pozice a následnému výstřelu. Tato vada je kompenzována střelbou přímo ze sedadla. Letecký maršál musí zvládat obě varianty střelby; jak ze sedadla, tak z rychle zaujmuté pozice ve stoje. Další možností, jak tuto vadu kompenzovat, je výběr umístění leteckého maršála v letadle. Jak uvádíme na počátku této kapitoly, letecký maršál je umístěn v zadní části letadla. Přesnější pozice je nastíněna podle dominantní ruky leteckého maršála. Pokud je dextrální, tak se jeho pozice nachází v levé části letadla, eventuálně využije sedadlo, které je nejbližší k uličce. U sinistrálního to bude přesně naopak. V daném případě se nachází v pravé části, nebo stejně jako u dextrálního obsadí sedadlo nejbližší do uličky. Toto rozmístění umožňuje, že trajektorie střely zasáhne

zamyšlený cíl bez jakéhokoliv odchýlení od dráhy střely. Komplexní trénink zahrnuje i vytažení zbraně bez případného zpozorování. Letecký maršál využívá element překvapení, proto je velice důležitá jeho rychlost a manuální zručnost. Moment překvapení mu umožňuje napadnout až 3 pachatele najednou.

Při eliminaci útočníků se může letecký maršál setkat s použitím tzv. lidských štítů. Doporučeným postupem je v tomto případě střelba do hlavy, neboť je zřejmé, že je to jediná možná eliminace útočníka bez ztrát na životě, eventuálně bez těžkého zranění. Běžným postupem při likvidaci pachatele je střelba do prostoru hrudního koše. Poskytuje vyšší míru pravděpodobnosti, že střela uvízne v těle útočníka, nepokračuje mimo tělo, a neohrozí další osoby na palubě letadla. K tomu přispívá speciálně upravená munice, která působí tříštivé škody v těle.

Metodika na palubě letadla se neskládá pouze z využití letálních prostředků, ale patří sem i prvky defenzivní taktiky. Ta spočívá ve využívání pacifikačních metod, kde se konkrétně jedná o dovednosti sebeobranu. Pod tuto metodiku můžeme zařadit:

- *pacifikaci útočníka z pozice vsedě;*
- *základy boje na zemi v uličce letadla;*
- *využití dostupných předmětů letadla za účelem pacifikace a znehybnění pachatele;*
- *využití bezpečnostních pásů sedadel za účelem znehybnění pachatele.*^[72]

Elementy popsané taktiky se nevztahují na ochranu kokpitu letadla, kde je vyžadována letální síla. V praxi slouží spíše k potlačení jevů agrese v přiměřené míře, ale jakmile jsou zjevné pokusy o proniknutí do kokpitu letadla, letecký maršál přistupuje k fyzické likvidaci pachatele.

Na další podrobnosti taktického postupu leteckého maršála se vztahuje *nařízení vlády č. 522/2005 Sb.*^[73], kterým se stanoví seznamy utajovaných informací, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně příloha č. 8. V ní je uveden seznam utajovaných informací v oblasti působnosti Ministerstva vnitra České republiky, a proto se nelze o nich v této otevřené diplomové práci detailně rozepisovat. Z uvedeného vyplývá, že podrobnější jedinečné taktické postupy leteckého maršála jsou pod zvýšenou ochranou České republiky a nejsou veřejně přístupné.

Pro lepší porozumění metodice a taktice leteckého maršála je zapotřebí si uvědomit, že stejně jako ostatní příslušníci Policie České republiky, tak i letecký maršál je vázán

zákonným imperativem: chránit při zákroku zdraví a život pachatele v kautelách přiměřenosti volených prostředků. Z toho vyplývá princip, že zvolený prostředek nesmí být v poměru nepřiměřenosti hrozícímu, případně trvajícím útoku. V praxi to znamená, že útočník použije nůž v tom směru, že jím ohrožuje sebe a okolí, je nepřiměřené ho na místě zastřelit. Je samozřejmé, že ve specifických podmínkách útoku v průběhu letu musí letecký maršál volit a používat takové prostředky, které jsou tomuto konkrétnímu prostředí přizpůsobené, a tedy odlišné prostředky, než užívané v případě protiprávního jednání mimo palubu letadla (například na ulici, restauraci atd.). To samozřejmě klade vysoké nároky na leteckého maršála, zejména pokud jde o jeho psychologickou připravenost řešit vypjaté a zátěžové situace, tak jak jsou popsány výše.

5.4 Metody a taktické postupy po ukončení letu

V této kapitole nemůžeme přímo hovořit o metodice jako v předešlých, jelikož v případě dovršení cílové destinace letu se letecký maršál už do případných konfliktů nezapojuje. Jak je nastíněno v předcházející podkapitole o oprávnění leteckých maršálů, tak za bezpečnost letu je zodpovědný velitel letadla společně s leteckým maršálem, ale pouze než je letadlo uzavřeno a nachází se v režimu: „letadlo za letu.“ Jakmile dojde k otevření dveří letadla po přistání na letišti, veškeré nenadále problémy musí řešit příslušné odpovědné složky. To je zapříčiněno nemožností vstupu na cizí území se střelnou zbraní. Represivní složky daného státu mohou dojít k omylu, že se jedná o spolupracujícího teroristu. Tento problém je řešen pomocí mezinárodních dvoustranných smluv a dohod. Dalším důvodem pasivity leteckého maršála je neznalost operativní situace a na ni navazujících postupů odpovědných složek při konfrontaci vzniklého nebezpečí, čímž může způsobit větší škody než dosáhnout požadovaného efektu. Vzhledem k tomuto faktu letecký maršál nejčastěji odchází s ostatními cestujícími do příletové haly, kde se může odehrát několik scénářů. Nejčastější je, že se letecký maršál připravuje na zpáteční let. Zároveň se připravuje na zabezpečení letu, které je popsáno výše. Po splnění všech pracovních povinností je letecký maršál povinen vypracovat podrobnou zprávu o průběhu letu. Zpráva je koncipována tak, že poskytuje ucelenou představu o charakteru letu a jeho průběhu, včetně spolupráce s posádkou a případně způsobu řešení konfliktní situace, za letu.

Následující kapitola se zabývá zevrubnou analýzou nastíněné modelové situace s teroristickým podtextem, který se řeší pomocí kvalitativních výzkumných metod.

6 EMPIRICKÝ VÝZKUM S ÚČASTÍ LETECKÉHO MARŠÁLA

6.1 Cíle práce a hypotézy

Bezpečnost civilní letecké dopravy byla a stále je silným a zároveň i citlivým tématem. Vše je umocněno specifickou formou přepravy osob na delší vzdálenosti, která je sice rychlá a pohodlná, ale současně i velmi zranitelná. Unesené letadlo může sloužit jako zbraň, jak dostatečně demonstřují teroristické letecké útoky z 11. září 2001, i jako prostředek k nátlaku. Citlivost tématu se profiluje i v charakteru poskytované ochrany. Jiná koncepce ochrany je tzv. na zemi a jiná je ve vzduchu. Ve svém souhrnu obě zmíněná pojetí tvoří jednotný a vzájemně podmíněný systém vhodně nastavených opatření, pravidel a standardů při ochraně letecké dopravy. Letecký maršál je součástí tohoto systému a primárně zabezpečuje ochranu na palubě letadla před nebezpečnými a krizovými situacemi zejména pak s teroristickým podtextem. K tomuto účelu využívá specifické formy, postupy a prostředky odpovídající charakteru poskytované ochrany. Tyto činnosti podléhají určitému stupni utajení, proto jsou informace v tomto segmentu zatíženy zákonným požadavkem pro zabezpečení jejich odhalení. Relevantní, a hlavně publikovatelné informace jsou více méně epizodní. Odborná literatura není prakticky žádná, beletrie je zastoupena ve větším měřítku. Podobný výzkum není doposud realizován, případně pouze jako neveřejný, a tudíž nepublikovaný projekt.

Tato upnutá forma utajení zároveň pomalu dává zapomenout jejich důležitosti. Pokud se zeptáme kolemjdoucích na Letišti Václava Havla, jestli ví, kdo jsou to letečtí maršálové a jaké mají povinnosti, většina dotázaných se usměje a pokrčí rameny. Je pravdou, že zahraniční cestující mají oproti českým cestujícím alespoň rámcovou představu. Vzhledem k tomuto tristnímu výsledku formulujeme cíle diplomové práce, které chceme podpořit a ověřit pomocí hypotéz. Cílem výzkumu i ve své podstatě celé práce není odkrýt konkrétní formy, metody a prostředky užití při ochraně civilního letectví, ale v rámci zákonných limitů popsat a pochopit, jak systém funguje a zda je efektivní. Dále zjistit, jestli poskytuje dostatečnou ochranu a zda má své opodstatnění i v současné době v rovině hodnocené proměnné – náklady a výkon. Nespornou výhodou je i komparace

dvou odlišných koncepcí ochrany civilního letectví s přihlédnutím k odlišným podmínkám a úrovni společenského vývoje.

K nalezení těchto odpovědí jsou formulovány následující hypotézy:

Hypotéza č. 1

Metody a postupy před nástupem do letadla jsou dostatečné a efektivní.

Hypotéza č. 2

Pokud je letecký maršál na palubě letadla, zvýší se šance na přežití cestujících.

Hypotéza č. 3

Unést letadlo je v dnešní době stále možné.

Hypotéza č. 4

Letečtí maršálové jsou přežití a v současné době nemají své opodstatnění.

6.2 Popis modelové situace

Pro získání co nejpřesnější analýzy modelové situace je zapotřebí utvořit ucelený komplex, který nám umožní nahlédnout na uvedenou problematiku v co nejširší míře. Díky tomu porovnáme obě varianty řešení modelových situací leteckých maršálů, čímž najdeme adekvátní odpověď na uvedené hypotézy. Popis se skládá jak z grafických, tak mluvených rozborů, které předložíme leteckým maršálům v průběhu řízeného polostrukturovaného rozhovoru. Jejich účelem je úplné seznámení leteckého maršála se svým okolním prostředím.

Pro lepší přehled je deskripce rozdělena do dvou částí. První se bude odehrávat přímo na Letišti Václava Havla, kde vyobrazíme první náznaky ohrožení potencionálním agresorem. Cílem této části je ověření efektivnosti metodiky před nástupem do letadla, která je podrobně popsána ve 4. kapitole. Zejména se zaměříme na účinnost profilace, jelikož se jedná o hegemonní metodu, která poskytne základní poznatky o pachateli. Druhá je zcela zaměřena na řešení nastalé situace na palubě letadla. V daném bodě analýzy je determinantem způsob zneškodnění pachatele. Samozřejmostí je i možné selhání leteckého maršála. K získání přesného vyhodnocení využijeme několik

kvalitativních metod, zejména polostrukturovaný rozhovor, FTA (strom poruch) a v neposlední řadě komparace.

Dříve než se pustíme do popisu Letiště Václava Havla, je zapotřebí si určit několik informačních formalit, které dají modelové situaci reálnější nádech a současně poskytnout kompletní popis situace.

Základní informační údaje:

Modelová simulace je situována v jarním období. Přesnější časová linka pro účely diplomové práce je nepodstatná. Dalším důležitým faktorem je probíhající Mistrovství světa v ledním hokeji v Dánsku, konkrétně v Kodani, jehož cílem je i letecká trasa. Pro popis krizové situace s teroristickým podtextem je využit model civilního dopravního letadla s označením Airbus A320.

6.2.1 Popis modelové simulace na Letišti Václava Havla

Letiště Václava Havla se nachází v České republice, na okraji hlavního města Prahy. Diplomová práce se nezabývá detaily jednotlivých kroků, které jsou nezbytné pro odbavování cestujících. Tyto informace jsou marginální pro zaměření modelové situace. Simulace začíná v momentě, kdy projdeme bezpečnostní kontrolou a nacházíme se v odletové hale. Zde akceptujeme různorodou škálu cestujících (rodiny s dětmi, pracující osoby, fanoušci apod.). Pro zjištění efektivity metod a taktických postupů leteckého maršála před jeho nástupem do letadla, čehož se týká jedna z vytýčených hypotéz, specifikujeme tři skupiny potencionálních pachatelů, z nichž pouze jedna skupina je hrozbou pro letadlo.

Skupina č. 1

Skupina se skládá z osmi osob, pět tvoří muži a zbytek ženy. Hovoří mezi sebou českým jazykem. Věková hranice skupiny je v rozmezí od 18–32 let. Oblečení odpovídá charakteru počasí a účelu cesty. Charakteristickým rysem oblečení je hokejový dres a objemná příruční zavazadla. Chování není agresivní, ale hlučné a celkově tak vybočuje z běžného standardu cestování. Je zřejmé, že převážně mužská část je pod vlivem alkoholu.

Skupina č. 2

Druhá skupina je tvořena pěti osobami arabského původu. Čtyři dospělé osoby, z toho dva muži a dvě ženy, doprovázené dospívajícím dítětem ve věku 17 let. Věkové rozmezí dospělých je 25–40 let. Identifikaci věku žen ztěžuje zahalení tváře (celého těla), tzv. burka. Působí klidným dojmem, nelze přehlédnout výchyly v jejich chování. Muž si mumlá a v rukou křečovitě svírá modlitební korálky. Ženy se vyhýbají pohledu a zrak klopí převážně k zemi. Dítě vykazuje zvýšenou aktivitu doprovázenou stálým zaměstnáváním rukou. Skupina má s sebou příruční zavazadla.

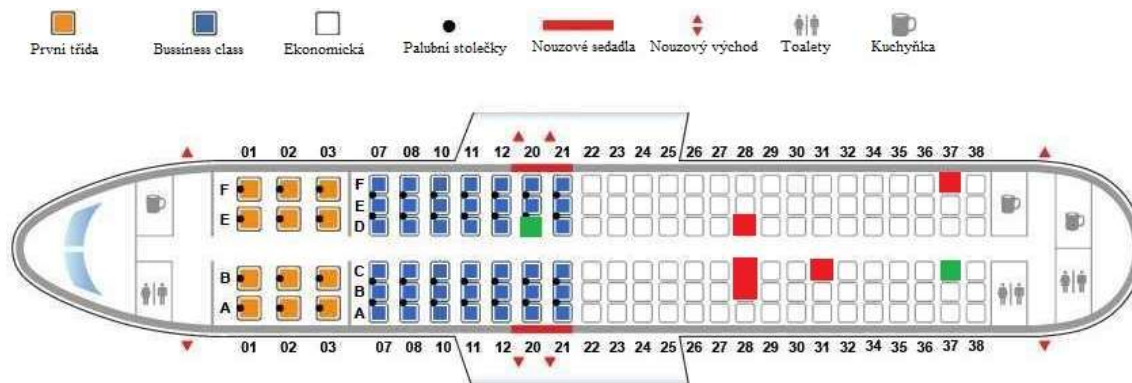
Skupina č. 3

Jedná se o fanoušky v počtu pěti osob, jedna z nich je žena, která tvoří pár s mužem. Při komunikaci používají francouzský jazyk. Věk skupiny je 20–25 let. Přestože se jedná o skupinu fanoušků, pouze tři muži jsou oblečeni v hokejovém dresu. Žena s mužem jsou oblečeni v běžném stylu odpovídající době cestování. Skupina se chová klidně a působí přátelsky. Zvláštním znakem je, že přestože nepopíjejí jakékoliv nápoje, často navštěvují toaletu, a to střídavě. Žena má při sobě sportovní kabelu přes rameno, kterou neodkládá.

Účelem prezentace jednotlivých skupin je zjištění účinnosti profilace realizované leteckým maršálem s cílem identifikovat nebezpečnou skupinu. Správná odpověď je skupina č. 3.

6.2.2 Popis modelové situace na palubě letadla

Krizová situace se odehrává na palubě civilního dopravního letadla Airbus A320. Pro snazší vizualizaci a popis simulace slouží níže uvedený plánec dopravního letadla. Rozmístění nebezpečných osob znázorňuje červená barva a pozici leteckých maršálů zelená.



Obrázek č. 11: Obrazové pojetí letadla pro účely modelové situace [74]

Popis skutkových okolností modelové situace:

Letadlo je plně obsazeno. Palubní personál tvoří čtyři palubní průvodčí a dva piloti. Letadlo se nachází v letové hladině 11 800 metrů nad mořem. Po 30 minutách vystoupí jeden z páru (muž) do uličky letadla a bodcem ohrožuje životní orgány jedné z palubních průvodčí, konkrétně krční tepnu. Souběžně s tímto si jeho partnerka stoupne v místě svého sedadla a vykřikuje, že jde o únos letadla a požaduje odklon letu. V levé ruce svírá spínač ve stlačené poloze (joystick) a vyhrožuje iniciací nástražného výbušného systému (NVS). Hrozba pochází z místa sedadel 28B a 28C. Ostatní členové skupiny jsou neteční, nikterak nereagují.

Tento nástin situace je předložen leteckému maršálovi. Předpokládá se, že dojde k vývoji situace odvislé od reakcí leteckého maršála při jejím řešení.

6.3 Polostrukturovaný rozhovor

Pro získání odpovědí na naše otázky jsou využity prvky sociologického výzkumu, konkrétně se jedná o polostrukturovaný rozhovor. Ten se nejčastěji využívá při rozboru specifické problematiky s odborným poradcem neboli jinak řečeno, expertem v daném odvětví. Rozhovor jako takový se nezaměřuje na charakteristickou osobnost odborníka, ale hlavním cílem je zjištění jeho stanovisek, východisek a postojů, které zaujímá v dané modelové situaci. Strukturu rozhovoru tvoří předem určené otázky, které jsou doplněny v určitých případech, tzv. sondami. Jedná se o podotázky, které nám umožňují lépe pochopit celý rámec problematiky.

Příslušné respondenty od sebe dělí profesní dekáda, proto se otázky mohou v některých příkladech lišit. Pořadí otázek je specifické. První série otázek je spíše

informativního rázu, ale postupem rozhovoru nabírají otázky na odbornosti. Protože si respondenti nepřejí využití nahrávacího zařízení máme pořízen písemný záznam, který uvádíme níže. Pro zajištění co nejvíce přesného rozboru pracujeme s respondenty ze dvou časových sfér. Oba rozhovory jsou realizovány ve stejný den 24. března 2019. Otázky se nacházejí v příloze.

Respondent č.1

Respondent č. 1 je letecký maršál z předrevoluční doby, tedy přesněji řečeno: do roku 1989. V té době letečtí maršálové spadali pod úřad Státní bezpečnosti (StB), odbor 3c.

Záznamový list polostrukturovaného rozhovoru:

Po vzájemném představení se a po vymezení základní struktury obsahu rozhovoru s leteckým maršálem je přistoupeno k jeho realizaci. Letecký maršál souhlasí s rozhovorem, ale nesouhlasí s pořízením zvukového záznamu obsahu rozhovoru, a proto přistupujeme k jeho písemnému záznamu. Pro zachování anonymity využívá letecký maršál pseudonym „Baroch“. Na položené otázky odpovídá následovně.

Dotazovaný uvádí, že má vysokoškolské vzdělání. V době, kdy působí u bezpečnostních složek (oddělení doprovodu letadel), absolvuje studium na pětileté důstojnické škole. Z nabízené věkové škály se přihlásí k poslední uváděné, tj. 50 let a více. Po náhradní vojenské službě je zařazen k Pohotovostnímu pluku Veřejné bezpečnosti, kde slouží devatenáct měsíců. Po vyřazení z útvaru je zařazen k 3c odboru, Státní bezpečnosti, konkrétně k oddělení letecké kontroly. Zde působí rok. Po roce přechází k oddělení doprovodu letadel, kde slouží šest let. Na vlastní žádost odchází na jinou součást.

K oddělení doprovodu letadel se dostává tzv. přirozeným výběrem, neboť oddělení letecké kontroly je jakýmsi „zdrojem „náboru“, v té době velmi atraktivní formy výkonu služby. Podmínky pro výkon služby byly náročné, ne každý uspěl. Fyzická zdatnost a vytrvalost se nejen předpokládala, ale i vyžadovala. Nutností byl perfektní zdravotní stav, včetně psychické kondice a mentální odolnost. Další speciální znalosti byly vítány, jako např. znalost bojových umění, dovednosti se zbraní, horolezectví apod.

Ve svém souhrnu dotázaný neguje problémy se splněním požadovaných kritérií, připouští jisté obtíže při výcviku na palubě letounu, zejména za jeho letu (stísněnost paluby letadla, turbulence, nenadálý propad, vzlet nebo přistání). Nepříjemné pocity

pomíjejí především díky častému výcviku a zejména četnosti doprovázených letů. Nejsou výjimkou ani tři lety v jednom dni (krátké trasy: Karlovy Vary, Ostrava – jednalo se o pravidelné lety tzv. „na otočku“). Dotazovaný uvádí, že v čase přijetí k oddělení doprovodu letadel má dobré až výtečné dovednosti s krátkou střelnou zbraní. Vyslovuje myšlenku, že právě tato dovednost má zásadní vliv na (ne)přijetí uchazeče. To dále rozvádí názorem, že perfektní ovládnutí a použití střelné zbraně je hlavním kritériem přijetí. Z hlediska posloupnosti je nejdůležitější podmínkou přijetí ovládnutí střelné zbraně, následuje psychická zdatnost a odolnost, resp. dobrý zdravotní stav, a nakonec fyzická vyspělost. Dotazovaný tuto část odlehčuje přirovnáním, že „doprovod“ má pachatele paralyzovat nebo zlikvidovat, ne ho uhonit s následným odůvodněním, že na fyzické výkony není v letadle čas ani prostor.

Prakticky od nástupu do oddělení doprovodu se účastní pravidelného výcviku. Jedná se o základy bojového umění (zákroky, paralyzování pachatele apod.) a samozřejmě o střelbu. Jako zajímavé hodnotí základy pyrotechniky. Nespornou výhodou je, že se oddělení doprovodu člení na „skupiny“, které zabezpečují lety přes den (dopoledne a odpoledne) a v noci. Pokud je časový prostor, může být využit ke zdokonalování střelby. Střelnice je nedaleko letiště. Příliš se netrénuje mířená střelba, neboť nevyhovuje účelu a charakteru poskytované ochrany, ale piluje se tzv. „pudová střelba“, a to z různých poloh; v pádu, v sedě, v leže se vztyčením, ve skoku apod. Střelba se zaměřuje na hlavu, ruce a nohy.

Samozřejmostí je trénink na palubě letadla, a to včetně střelby. Vyčleněná skupina cvičí průnik do letadla přes zavazadlový prostor. Malá letadla typu Jakovlev Jak 40 nebo Let L-410 Turbolet jsou obsazována jedním příslušníkem doprovodu. Větší letadla jako Iljušin II-18, Tupolev Tu-134, Tupolev Tu-154 nebo Iljušin II-68 jsou doprovázena zpravidla dvěma příslušníky doprovodu. Jeden je vedoucí, který určuje, kdo provede prohlídku letadla a profilaci cestujících. Vedoucí před letem komunikuje s posádkou i pilotem a je domluvena komunikace v případě nenadálé krizové situace. Vedoucí sepisuje záznam z letu, který se po přiletu odevzdává vedoucímu skupiny.

Dotazovaný přisuzuje užití střelné zbraně zásadní a zároveň efektivní a jediný účinný prostředek ke zvládnutí krizové situace. Při vzniku krizové situace se preferuje postup pacifikace pachatele bez užití střelné zbraně. Prioritou je ochrana a bezpečnost cestujících. Platí ustanovení o použití střelné zbraně, kde se vyžaduje co nejvíce šetřit

život osoby, proti níž služební zákrok směřuje (tedy i střelná zbraň). Pokud nastane krizová situace, je stanoven úzus neohrozit letadlo a cestující. S pachatelem se jedná.

V návaznosti na předcházející otázku se dotázaný vyjadřuje ve stejném směru, že v případě útočnickových výhrůžek výbušninou a reálné hrozby např. destrukce letadla je užití střelné zbraně jediným účinným prostředkem, jak zabránit zničení letadla a zlikvidovat útočníka. Jiná otázka je, když nebezpečný pachatel vyhrožuje užitím střelné zbraně. Za takové situace lze užití střelnou zbraň jako krajní prostředek, když ostatní metody, jako jsou vyjednávání, rozmlouvání, odvedení pozornosti, znejistění útočníka, snížení vzdálenosti mezi ním a „doprovodem“. Získání kontaktu s pachatelem pro užití hmatů a chvatů sebeobrany či kombinaci použití zbraně (úder zbraní) nebo užití vysouvacího obušku selžou. Za složitou otázku považuje respondent využití principu proporcionality (obětování), a to minimálně z morálního pohledu. V době jeho působení v oddělení doprovodu nejsou takové úvahy na pořadu dne. Pokud vzniká nějaká nebezpečná situace na palubě letadla, jedná se převážně o jednotlivce. Požadavek je změnit trasu letadla směrem na Západ (svobodného světa). Není zaznamenán případ, kdy letadlo slouží jako zbraň ve smyslu útoků z 11. září 2001. Do této doby se s únosci jedná, zbraň se užívá až jako krajní a jistý prostředek.

Z tohoto úhlu pohledu je obtížné pro dotazovaného se jednoznačně vyjádřit k principu proporcionality. Dnešní koncepce vychází z premise: „s únosci se nejedná, s únosci se bojuje.“ Takto nastavená koncepce legalizuje a zároveň posouvá tuto specifickou formu proporcionality obětí na hranici její morální akceptovatelnosti. Dotazovaný se nemůže vyjádřit k nastaveným standardům řešení krizové situace, jelikož je nezná, proto se k nim nevyjadřuje. Doplňující otázka stran jejich případné změny není na místě. Příslušník doprovodu letadla má dostatečné prostředky k eliminaci krizové situace na palubě letadla. Je vybaven psychicky, má znalosti z bojových umění, zvládá základy pyrotechniky, střelecky je na velmi vysoké úrovni. Jinak řečeno: disponuje znalostmi, schopnostmi a dovednostmi. Ve svém souhrnu se jedná o komplexní vybavení jak mentálního, fyzického, tak i technického charakteru. Dohromady představuje pro únosce značnou hrozbu a překážku. Výhodou je, že má i informace, které komparuje s prováděnou profilací, což mu umožňuje využít i moment překvapení. Na uvedenou otázku nemá jednoznačnou odpověď.

Zvolené prostředky, použité metody a způsob komunikace nelze od sebe oddělovat. Vše je navzájem propojené a směřuje k úspěšnému řešení krizové situace. Dle

dotazovaného jsou všechny důležité a určovat pořadí je zavádějící. Doplňující otázka stran určení priority není tak na místě. Ke spolupráci a komunikaci s palubním personálem se dotazovaný vyjadřuje v tom smyslu, že s kapitánem je na dobré úrovni. Je vždy dohodnut způsob vyrozumění v případě krizové situace. S palubním personálem je to složitější. Často dochází k dekonspiraci doprovodu, a to zejména v době, kdy dochází k počítání cestujících. Úroveň některých palubních průvodčích je tristní. Cestující přicházejí k letadlu po letové ploše (letadla na bližších stojánkách při letištní hale). Střežení provádějí příslušníci zařazení tzv. „na ploše“, kteří zabezpečují nepřipojení se nepovolaných osob k cestujícím. Na vzdálenější stojánky jsou cestující dopravováni autobusem. Před vstupem do letadla (schůdky) provádí ostrahu příslušník „plochy“. Palubní průvodčí spočítá cestující, a když napočítá vyšší počet než je stanoveno, informuje kapitána letu. Po dalším přepočítání dojde ke správnému číslu, neboť do počtu již nezahrnuje doprovod.

Hovořit o rezervách z pohledu minulosti je složité, ale určitě se má věnovat pozornost výběru palubních průvodčích. Nestáčí pouze znát několik frází v cizím jazyce a vypadat tzv. „k světu“, ale za úvahu stojí také posoudit intelektuální schopnosti. V té době palubní průvodčí vystupují tak, že jsou něco víc. Svoji nadřazenost dávají dost najevo, nejsou výjimkou ani osobní citové vazby kapitána s palubními průvodčími, což jim dává jakousi exkluzivitu.

Speciální náboje pro použití na palubě letadla jsou označeny žlutou hlavičkou (malá průraznost). Jedná se o speciální plastový náboj, kde jsou drobné válečky (nikoliv klasický náboj), které mají útočníka znehybnět a paralyzovat (vyrazit mu dech, ochromit ho, překvapit), nikoli jej usmrtit. Sleduje se cíl získat čas na jeho pacifikaci. Osobní zkušenost dotazovaný nemá. Při výcviku se uvedené náboje používají, ale jen v omezené míře. Spíše jsou preferovány klasické náboje, střela do oděvu způsobuje jeho natržení a razance je překvapující (velká). Osobní zkušenost ohledně užití střely chybí. Respondent si vzpomíná na případ, kdy příslušník doprovodu (oddělení v Bratislavě) měl na palubě incident, přičemž jeden z cestujících na palubě letadla vyhrožoval výbušninou do té doby, pokud letadlo nezmění směr. Měl v aktovce dva drátky, vyhrožoval, že po jejich spojení dojde k výbuchu. Ve vhodném okamžiku byla užitá střelná zbraň se speciálním nábojem z krátké vzdálenosti. Útočník byl zasažen do hrudi, a než letadlo přistálo na letišti v Praze – Ruzyni, tak na následky střelby zemřel. Paradoxem bylo, že

„doprovod“ byl nejprve postaven mimo službu, kde se vážně uvažovalo o jeho trestním stíhání, nakonec byl vyznamenan(?)

V otázce sebehodnocení dotazovaný vystupuje sebejistě, nepřipouští, že není vhodnou osobou pro výkon doprovodu letadla. Požadovaná kritéria splňuje, v některých je dokonce vynikající, a to zejména v již zmiňované střelbě. Výcvikem je vybaven takovými znalostmi a dovednostmi, které mu umožňují vhodným a účelným způsobem čelit jakékoli hrozbě ze strany nebezpečného pachatele. V době jeho působení v oddělení doprovodu se nedostává do krizové situace s čistě teroristickým podtextem. Na palubě letadla řeší problémy s cestujícími, kteří jsou pod vlivem alkoholu a chtějí z letadla buď vystoupit, nebo někoho z letadla vyhodit (pokus o otevření dveří), popřípadě mají u sebe věc, kterou mohou ohrozit bezpečnost cestujících a letadlo. Stává se poměrně často, že cestující pronese do letadla nůž, kterým si za letu krájí salám, ukazuje jej spolucestujícím, chce ho prodat, nebo ničí zařízení letadla. Po vyhodnocení situace si přisedne k uvedenému cestujícímu, prokáže se služebním průkazem a v klidu ho požádá o vydání nože, který mu vrátí na letišti. Vše proběhne bez incidentu a narušení letu. Cestující si ničeho nevšimnou.

V jiném případě jej chce cestující, který je pod vlivem alkoholu vyhodit z letadla Let L-410 Turbolet. Tento cestující nereaguje na argumenty a na klidné vyřešení situace, proto je přistoupeno ke hmatům a chvatům sebeobrany s následným přiložením služebních pout. Po přistání je předán bezpečnostním složkám. Pokud jsou užity donucovací prostředky, vždy musí být sepsána „zpráva o doprovodu letu“ s uvedením důvodů konkrétního užití mírnějších prostředků. Ve zprávě se uvádí hodnocení spolupráce s kapitánem letadla a s palubní průvodčí.

K předloženým třem skupinám, kde má dotazovaný rozpoznat osoby, které jsou pachateli únosu letadla, uvádí, že se jedná o třetí skupinu, manželský (milenecký) pár s přáteli. Chovají se a vystupují nenápadně až strojeně, částečně je dekonspiruje úzkostná péče o tašku, zejména ze strany ženy. Časté návštěvy toalet již rovněž něco naznačují a odkrývají. Neustálá kontrola, otáčení a sledování cestujících neodpovídá chování běžných cestujících. Deklarované citové vazby mezi mužem a ženou působí spíše hraně. Skupině je nutno věnovat zvýšenou pozornost, zejména s kým se dále druží a hovoří. Důležitá je kontrola jejich pozic v letadle, kde lze očekávat možnou krizovou situaci. Usazení doprovodu odpovídá výhodné pozici pro případnou eliminaci skupiny. Pokud nebude užita pohružka výbušninou, tak by jejich eliminace neměla být problém.

Nespornou výhodou je moment překvapení a dále včasnost identifikace možné hrozby, minimálně v mentální rovině přípravy na vznik problematické situace a stanovení způsobu a volby účinného prostředku k eliminaci nebezpečí. K rozpoznání nebezpečí využívá profilaci. Napomáhá mu i chování a vystupování skupiny. Ostatní skupiny jsou vyloučeny. Nabízí se i muslimská rodina, ale její chování je vyhodnoceno jako normální. Určitá nervozita a mumlání je přisouzena obavám z letu. Skupina mezi sebou komunikuje, hovor je zaměřen na osobní a vztahové problémy, pravděpodobně s dospívající dcerou a problémy ve škole. Je znát otevřené napětí mezi muslimským mužem a jeho partnerkou. Jejich dcera do rozhovoru zasahuje sporadicky. Ostatní pouze přikyvují. I přes tyto indicie je skupině věnována určitá pozornost. Nelze opominout nic, co ohrožuje bezpečnost letu.

Zcela vyloučena je skupina hokejových fanoušků. Jejich hlučné chování doprovázené častým užíváním alkoholu vylučuje již z podstaty věci, jakoukoli smysluplnou, organizovanou, cílenou a logickou operaci (únos letadla). Nelze ovšem zcela eliminovat i předstírání.

Poté, co je dotazovaný seznámen se správnou skupinou, nechce nic dodat. K řešení hypotetické modelové situace s krizovým a teroristickým podtextem uvádí, že z pohledu doby, kdy byl v činné službě, se muselo s teroristy (únosci) vyjednávat. Prioritou je vždy bezpečnost cestujících a letadla. S největší pravděpodobností by únoscům vyhověl, aby neohrozil neuváženým jednáním cestující. Z pohledu dnešní doby (po útocích z 11. září 2001) by současný „doprovod“ zcela jistě užil zbraň. Dnešní koncepce je odlišná, přistupuje se k otevřenému boji s terorismem, nevyjednává se. Navíc princip obětování letadla (cestujících) pro eliminaci značných škod nahrává postupu užití síly k likvidaci únosců. Pokud hrozí, že unesené letadlo bude sloužit jako zbraň ke způsobení značných obětí na životech a velkých materiálních škod, tak likvidace únosců střelnou zbraní je zcela na místě. V daném případě, kdy únosce, žena, drží v ruce stlačený spínač a vyhrožuje jeho uvolněním, čímž by došlo k výbuchu, útok musí být zaměřen na tuto osobu, neboť od ní vzniká reálné ohrožení letadla. Stranou nezůstávají ani její společníci, kteří jsou roztroušeni na palubě letadla, o kterých „doprovod“ již ví. Po odstranění nebezpečí výbuchu se zaměří střelbou na společníky. Nabízí se užití zbraně proti ženě, a to střelba do hlavy nebo do zápěstí. Smyslem je zamezit otevření dlaně. Dojde-li k zasažení hlavy či zápěstí, nemá dojít k povolání sevření. Ruka má být uzamknutá

v křeči. Následně je nutné provést zajištění (fixaci) spínače. Moment překvapení (ráznost proti únoscům) umožní snazší likvidaci společníků.

K otázce, že může jít pouze o provokaci, dotazovaný sděluje, že to je riziko, se kterým únosci musí počítat. Vyhrožování únosem letadla, ať již se skutečným úmyslem, nebo domnělým, nelze v žádném případě tolerovat. Odpověď musí být rázná a nekompromisní. Na otázky a filosofické úvahy typu: co kdyby? není na palubě letadla čas ani prostor. Technická vyspělost dnešní doby, inovace, pokrok a vývoj má vliv na bezpečnost civilní letecké dopravy. Dotazovaný souhlasí s názorem, že unést letadlo je v dnešní době prakticky vyloučené. Nastavené bezpečnostní systémy ochrany civilní letecké dopravy dostatečně eliminují možnosti únosu letadla jak ze strany lidského faktoru, tak technického prostředku. Proniknout na palubu letadla (i s výbušninou) je prakticky vyloučené. Vnesení výbušniny či nástroje ohrožujícího let je nemožné. Muselo by dojít k selhání lidského činitele, což je velmi nepravděpodobné, neboť selhání jednotlivce eliminují následná a vzájemně provázaná opatření. Malá letadla nejsou toho výjimkou.

Únos letadla považuje dotazovaný za významné bezpečnostní ohrožení, vždy to tak bylo a i nadále je. Zajištění bezpečnosti se proto nepodceňuje a přijatá opatření jsou adekvátní vysokému stupni bezpečnostního rizika. V této souvislosti dotazovaný připomíná teroristické útoky z 11. září 2001 s tím, že tyto tragédie hovoří samy za sebe. K současné koncepci rozmístování doprovodu jednotlivých letadel se nemůže vyjádřit, nezná ji. Neví, zda vůbec nějaká je, míněno z pohledu značného množství denních i nočních letů. Matematicky vyjádřeno a logicky dovozeno: pokud počet „doprovodců“ čítá jen několik desítek, nemůže se jednat o smysluplnou koncepci, nemohou se obsadit všechny lety, takže se „zájmové“ lety vybírají. Jakým klíčem, to je otázka nepochybně utajená.

Rozmístování doprovodu na jednotlivá letadla má spíše charakter nahodilosti či požadavku situace nebo žádosti. Lze pouze předpokládat, že doprovod letadla se obsazuje dle operativní situace nebo na požadavek konkrétního dopravce. Pokud je zmiňována koncepce, tak z logiky věci plyne, že se nemůže týkat jen některých (vytipovaných) letů, má pokrývat co největší počet letů. Dotázaný používá příměr, že v době, kdy sloužil, tak byla koncepce rozmístování doprovodu na lety a týkala se všech vnitrostátních letů a později byla rozšířena o lety do Varšavy. Koncepce odrážela požadavky doby a pokrývala celou vnitrostátní civilní leteckou dopravu, která nebyla tak rozsáhlá. V dnešní době není možné, aby několik desítek „doprovodců“ pokrylo veškerou civilní

leteckou dopravu. Spojené státy americké disponují několika tisíci leteckých maršálů, a přesto nejsou schopni pokrýt všechny civilní lety.

Dotazovaný svou výpověď uzavírá tvrzením, že v současné podobě oddělení doprovodu není schopné zajistit efektivní a smysluplnou ochranu civilní letecké dopravy. Z úhlu tohoto pohledu ji samy osobě ani neposkytují, ale jsou nepatrnou součástí tohoto systému. Efektivní ochranu zajišťují technické prostředky a přijatá opatření a standardy. Z pohledu náklady a výkon (počet únosů nebo pokusů o únos) se jedná o oddělení, které již nemá své opodstatnění. Nic neposkytuje, jelikož už nemá co, nemá dostatečné lidské zdroje a nedisponuje smysluplnou koncepcí ochrany civilní letecké dopravy (obsazování doprovodu dle operativní situace či na požádání je nejenom nákladné, ale i neefektivní). Ukryváním se pod slupkou utajování své (ne)činnosti nemůže být odůvodňována existence tohoto oddělení. Úzkostlivě lpět na jeho zachování jen pro případy „co kdyby“ je plýtváním státními zdroji, které mohou být využity smysluplněji.

Dotazovaný k tématu rozhovoru nechce nic dalšího uvést.

Respondent č.2

Jedná se o bývalého leteckého maršála, který je ve službě od vzniku útvaru v roce 2004. V roce 2012 z pozice dobrovolně odchází.

Záznamový list polostrukturovaného rozhovoru:

Po vzájemném představení se a vymezení základní struktury obsahu rozhovoru s leteckým maršálem je přistoupeno k jeho realizaci. Letecký maršál souhlasí s rozhovorem, ale nesouhlasí s pořízením zvukového záznamu obsahu rozhovoru, a proto pořizujeme písemný záznam. Pro zachování anonymity si letecký maršál volí pseudonym „Kvítko“. Na položené otázky odpovídá následovně.

Ke svému vzdělání uvádí, že absolvoval veřejnou vysokou školu univerzitního typu. V současné době je mu něco mezi 40–45 roky. U ozbrojených sborů působí od svých 22 let, z toho jako letecký maršál slouží 8 roků. Pracuje u Cizinecké policie, Policie České republiky, odtud přechází k útvaru ozbrojeného doprovodu letadel. Před nástupem plní náročné fyzické a psychologické testy, aniž se chlubí, má dost dobrou kondičku, protože odmala hraje hokej, lyžuje a plave. Jeho dobrý zdravotní stav je samozřejmostí, stejně jako bojová příprava jak po teoretické, tak i praktické stránce. Nejvíce si váží výcviku

u spřátelených partnerských služeb ve Spojených státech amerických a Spolkové republice Německo.

Na otázku č. 7 odmítá odpovídat. K otázce č. 8 uvádí, že určitě ano. Domnívá se, že v akci není čas přemýšlet, jaké prostředky proti agresorovi užít. Střelná zbraň je v takovém případě jediným účinným prostředkem k jeho zneškodnění. I když toto samozřejmě neplatí generálně. Lze si představit, že výbušný systém je napojen na další a že v případě zneškodnění agresora dojde k jeho samovolné iniciaci s nepředvídatelným výsledkem. Jediným účinným prostředkem proti útočníkovi, který ohrožuje střelnou zbraní cestující, je užití střelné zbraně. Poukazuje na to, že se jedná lidově řečeno o vyřazení člověka, u něhož nelze předpokládat jakékoliv racionální myšlení, když se k takovému činu odhodlá, a to například v 11 000 m nad zemí.

K otázce č. 10 uvádí, že určitě. Po 11. září 2001 se do národních legislativ demokratických států dostává ustanovení o možnosti sestřelit unesené letadlo, které má být použito jako „prostředek a zbraň“, a o určení úřední osoby, která o tom rozhodne. V našich podmínkách se jedná o ministra obrany, případně I. náměstka ministra obrany, když následují další funkcionáři. Současně odpovídá na položenou otázku otázkou: „Zda je zachován princip proporcionality obětováním plně obsazeného letadla, proti zachránění obyvatel v hustě osídlené oblasti?“

K nastaveným standardům pro řešení krizových situací z pohledu jejich dostatečnosti konstatuje, že se jedná o systém na sebe nebo přesněji do sebe zapadajících kroků, které ve svém souhrnu tvoří relativně ucelený a účinný taktický postup při řešení jednotlivých krizových situací.

Příslušník ozbrojeného doprovodu letadla disponuje dostatečnými prostředky k eliminaci krizové situace na palubě, i když existuje obrovská škála možných a v úvahu přicházejících ohrožení, takže nelze pro všechny tyto situace disponovat účinnými eliminačními prostředky. Prostředky, komunikace a metody jsou v tomto pořadí důležitosti podstatné pro splnění účelu doprovodu letadla. Komunikace s velitelem letadla a posádkou je teoreticky nastavená účelně, ale ne vždy funguje, když problematickým se jeví nezáměr kapitánů a posádky o úkoly a povinnosti, které letecký maršál plní. Ne zcela se doceneňuje význam a důležitost jeho činnosti.

Pokud jde o speciální náboje, respondent zmiňuje, že jsou mu známé účinky těchto nábojů, když poukazuje na cvičné střelby z nich v různých prostředích, včetně účinků,

kteře mají na palubě letadla. Ke svému sebehodnocení uvádí, že na stupnici známek ve škole se hodnotí známkou 1, když splňuje všechna požadovaná kritéria. V otázce č. 18 odkazuje na svoji odpověď na otázku č. 6 a dodává, že se považuje za profesionála, který je schopen eliminovat krizové situace na palubě letadla. Ve své aktivní službě neřešil protiteroristický postup v rámci krizové situace. Za celou dobu služby se nesetkal s žádnou krizovou situací, která by nebyla zvládnutelná běžnými donucovacími prostředky. K předloženým třem skupinám, kde má dotazovaný rozpoznat osoby, které jsou pachatelé únosu letadla, určuje třetí skupinu. Jejich chování je škrobené až hrané, zároveň vykazují všichni znaky nervozity, časté chození na záchod a především je zjevná snaha nespustit z očí kabelku ženy. Nicméně připomíná, že nevyklučuje ani skupinu číslo dvě. Důvodem, který uvádí, je, že v dnešní době není možné vyloučit arabsky mluvící jedince. Jejich chování též neodpovídá standardům, hlavně jejich nesrozumitelné mumlání, které může být způsobeno buď obavou z letu, nebo modlitbou k získání odvahy pro spáchání teroristického činu.

Dále uvádí, že potenciální teroristé nejčastěji vystupují jako širší rodina za účelem získání statutu nenápadnosti. Z těchto důvodů věnuje pozornost oběma skupinám. Zdůrazňuje, že i sebemenší hrozba musí být řádně analyzována. Skupinu hokejových fanoušků úplně zavrhuje, jelikož jejich chování odpovídá normám. K správnému identifikování využívá profilaci. Poté, co je dotazovaný seznámen se správnou skupinou, dodává, že profilace je dle jeho slov nejdůležitější a nejefektivnější „zbraní“ leteckých maršálů.

K řešení hypotetické modelové situace s krizovým a teroristickým podtextem uvádí, že při takovém stupni ohrožení neváhá využít střelnou zbraň. V dnešní době si nemůžeme dovolit vyjednávat s teroristy. Primárním cílem má být zneškodnění ženy, která drží v ruce stlačený spínač a vyhrožuje jeho uvolněním. Likvidaci ženy by provedl střelou do hlavy, aby nedošlo k povolení sevření a následné explozi. Dále by zneškodnil jejího partnera, který vyhrožuje palubní průvodčí. Znova by volil okamžitou střelu do hlavy, jelikož je to jediný možný cíl za situace, kdy jsou drženi rukojmí. Přesto dodává, že střelba do hlavy je spojená s rizikem zásahu cestujících díky trajektorii střely. Následně zpacifikuje ostatní členy jejich skupiny. Po jedné výzvě použije střelnou zbraň. Volí střelu do hrudníku, nikoliv do hlavy. Cílem je zamezení následné trajektorie střely mimo tělo pachatele. Několikrát zdůrazňuje, že významným faktorem v této konfrontaci je moment překvapení, který umožňuje zpacifikovat několik útočníků najednou.

Pokud se jedná o provokaci, pak v nadmořské výšce okolo 12 000 metrů na podobný druh otázek není čas. Znova zdůrazňuje, že prioritou je ochrana letadla za každou cenu. Za riziko v tomto navrhovaném postupu spatřuje pouze zranění dalších cestujících a nemožnosti predikovat postup ostatních útočníků, kteří zatím nereagují. Ještě doplňuje, že i ztráta jednoho lidského života je proporcionálně lepší než ztráta životů všech cestujících v letadle nebo potenciálních obětí na zemi.

Únos letadla považuje za téměř vyloučený, neboť systém kontrol před nástupem cestujících na palubu letadla je tak důkladný, že si to nedovede představit. Uvádí, že má pochybnosti o smyslu a účelu nasazování leteckých maršálů, neboť oddělení není kapacitně obsazené k pokrytí značného množství letů a je to samozřejmě i otázka nákladů např. na mzdy apod. Poukazuje také na nezáměr leteckých přepravců stran bezpečnostního doprovodu, neboť sedadla se normálně platí, což je samozřejmě jak pro stát, tak pro přepravce neekonomické. Dále uvádí, že od 11. září 2001 do současnosti uběhla dost dlouhá doba a má pocit, že bezpečnostním pravidlům se nevěnuje potřebná pozornost. To je podle něj chyba, o čemž svědčí bezpečnostní incidenty např. na letišti v Bruselu. Teroristé a lidé, kteří mají v úmyslu se dopustit protiprávního jednání, samozřejmě neustále monitorují bezpečnostní standardy na jednotlivých letištích a v každé zemi zvlášť, což může znamenat (v případě objevení slabého místa) obrovské bezpečnostní riziko.

Druhý respondent byl značně stručnější než první. Důvodem mohla být neochota, jelikož dle jeho názoru hlavní radixy otázek jsou směřovány do utajovaných informací, které odmítá sdělovat, i když jsme několikrát upozorňovali, že to není cílem tohoto rozhovoru. V případě respondenta č. 1 jsme viděli větší ochotu spolupracovat, současně jsme se dostávali do uvedené problematiky více hlouběji.

6.4 Vyhodnocení polostrukturovaného rozhovoru

Po důkladném prostudování záznamů z rozhovorů docházíme k následujícím poznatkům. Prvně je zapotřebí zmínit, že i když letecké maršály odděluje značná profesní dekáda, často se ve svých odpovědích shodují. Oba respondenti absolvovali vysokou školu univerzitního typu a do oddělení doprovodu letadel se dostali postupným kariérním růstem. Oba se shodli, že přijímací testy byly značně náročné, přesto neměli s náborovými podmínkami těžkosti. Respondent č.1 navíc uvedl, že právě jeho excelentní ovládnutí

zbraně bylo hlavním faktorem přijetí. Respondent č. 2 nejvíce vyzdvihoval možnost výcviku i u sprátených partnerských služeb (Spojené státy americké, Spolková republika Německo). Na otázku č.7 jsme dostali pouze částečnou odpověď, jelikož respondent č. 2 ji odmítl komentovat. Nicméně respondent č.1 uvedl, že velikost letadla či počet cestujících byly zásadními faktory, které ovlivňovaly nasazení leteckých maršálů. Dle interních předpisů byl ustanoven vedoucí doprovodu, který navazoval kontakt s posádkou a určoval postupy správného způsobu komunikace.

Oba respondenti souhlasili, že užití krátké střelné zbraně je efektivním prostředkem ke zvládnání krizových situací. Respondent č.1 navíc doplnil, že v předrevoluční době se s teroristy spíše vyjednávalo, jelikož letečtí maršálové byli vázáni právními (interními) předpisy, které vyžadovaly, co nejvíce šetřit život osoby, proti níž služební zákrok směřoval. Zároveň užití střelné zbraně bylo podmíněno druhem krizové situace. Respondent č.2 by volil užití střelné zbraně ve většině krizových případů. Zdůraznil, že s teroristy nelze vyjednávat.

Na otázku č. 11 oba respondenti zvolili vyhybavou odpověď. Nastavené standardy pro řešení krizové situace tvoří ucelený celek postupných kroků, který představuje kompaktní taktickou metodiku pro jejich řešení (dle názoru respondenta č. 2). Respondent č. 1 se odmítl k této otázce vyjádřit, jelikož neznal dnešní postupy, tudíž jeho odpověď by byla zavádějící. Na otázky č. 13 a č. 14 odpověděli víceméně stejně, že se jedná o ucelený soubor, který nelze brát jednotlivě. Ohledně otázky komunikace se oba respondenti vyjádřili negativně. Za tímto negativním hodnocením stojí neochota a v mnoha případech neprofesionálnost palubního personálu. Oba respondenti si jsou vědomi, jaké následky mohou nastat pomocí speciálně upravených projektilů.

U otázky č. 17 si byli dotazovaní absolutně jisti, že splňovali potřebná kritéria pro výkon služby. Spíše projevovali prvky sebejistoty až arogance. Ani jeden z respondentů se za svoji pracovní kariéru nesetkal s krizovou situací s teroristickým podtextem. Ve většině případů se jednalo o minoritní konfliktní situace, které byly řešeny pomocí sebeobrany či domluvou.

Při modelové situaci na Letišti Václava Havla, jejíž cílem bylo zjištění efektivity profilace a metod, které jsou užívány před nástupem do letadla, oba respondenti uvedli správnou odpověď. Současně sdělili pádnou argumentaci, proč si danou skupinu vytipovali a proč zbylé skupiny vyloučili. U respondenta č. 2 byla zpozorována větší

opatrnost, než v sebevědomém jednání respondenta č. 1. Ta byla nejspíše zapříčiněna odlišnou dobou, kdy vykonávali službu u doprovodu letadel.

Ohledně otázek, které byly směřovány na řešení krizové situace na palubě letadla, oba dotazovaní volili rozdílný postup. Respondent č. 2 byl velmi nekompromisní a nepřipouštěl žádnou otázku ohledně jeho provedení. Na druhou stranu respondent č. 1 volil více konzervativnější postup, byla vidět zjevná snaha chránit životy osob na palubě. Nicméně pokud jsme uvedli možnost, že by letadlo bylo využito jako zbraň proti civilním cílům, okamžitě by volil podobný přístup jako respondent č. 2. Z obecného hlediska se nám jeví postup respondenta č. 2 jako mnohem účinnější, jelikož jeho reakce je nekompromisní a má možnost využití momentu překvapení. V případě respondenta č. 1 je snaha o vyjednávání chvályhodná, ale pokud vyzradí svoji totožnost za účelem vyjednávání, značně tím omezí či úplně znemožní manévrovací prostor pro možnost likvidace všech útočníků na palubě. Tudíž zastáváme názor, že v případě ohrožení v letové výšce 12 000 metrů nad mořem je vyjednávání naprosto vyloučené a jedině rázná a nekompromisní akce může zajistit bezpečnost na palubě letadla.

Po vyřešení modelové situace jsme položili dotazovaným další otázky, které by nám měly pomoci s formulováním odpovědí na hypotézy. Na otázku, zda je možné v dnešní době unést letadlo, oba letečtí maršálové zastávají negativní postoj. Spíše to považují za vyloučené. Na otázku koncepce rozmístování leteckých maršálů dotazovaní zaujali stanovisko, že počet leteckých maršálů je neadekvátní k počtu možných letů. Pakliže existuje nějaká koncepce, tak ji označili za neefektivní, respektive úplně zbytečnou. Respondent č. 1 ještě navíc dodal, že současnou koncepci rozmístování nezná, ale prezentovaná čísla ji téměř naprosto vylučují. Na konečnou otázku, která uzavírala cyklus polostrukturovaného rozhovoru týkajícího se opodstatnění leteckých maršálů v dnešní době, oba dotazovaní označili oddělení doprovodu letadel jako přežitek, který už nemá své opodstatnění.

Zmíněnou otázkou byl završen polostrukturovaný rozhovor, který nám poskytl finální obrazové pojetí leteckých maršálů. Je vhodné zmínit, že původně bylo počítáno s širším reprezentačním vzorkem, ale po důkladné přípravě a testování adekvátních otázek nám bylo sděleno, že vedoucí oddělení doprovodu letadel nám nakonec neumožní vyzpovídat letecké maršály v aktivní službě. Z tohoto důvodu jsme museli provést rozsáhlé hledání

bývalých leteckých maršálů. Nakonec se nám naskytla i možnost vyzpovídat bývalého příslušníka Státní bezpečnosti, který sloužil v oddělení doprovodu letadel. Díky tomu jsme mohli porovnat dva rozdílné přístupy k ochraně v civilní letecké dopravě. V následující podkapitole uvádíme výsledky a odpovědi na uvedené hypotézy.

6.5 Výsledky a ověřování hypotéz

Díky provedeným analýzám a výzkumným metodám, jež nám umožnily plně pochopit koncept diplomové práce, můžeme odpovědět na ožehavé otázky, které jsme si vytyčili jako pilíře této práce. Potvrdíme, či vyvrátíme naše vytyčené mety.

Hypotéza č. 1: *Metody a postupy před nástupem do letadla jsou dostatečné a efektivní.*

Abychom dokázali relevantně odpovědět na tuto hypotézu, tak jsme využili prostor v polostrukturovaném rozhovoru a vytvořili jsme modelovou situaci, která nám měla poskytnou požadovanou odpověď. K ověření uvedené hypotézy byla využita otázka v polostrukturovaném rozhovoru č. 21, která měla několik podotázek. Pokud se podíváme na konečný výsledek, tak byla v obou případech zvolena správná odpověď s dostatečnou argumentací, proč byla vybrána. Z toho si tedy můžeme snadno dovodit, že hypotéza č.1 je potvrzena, tudíž profilace představuje účinnou formu, která slouží k identifikaci potencionálního nebezpečí, čímž výrazně přispívá k jeho následné eliminaci.

Hypotéza č. 2: *Pokud je letecký maršál na palubě letadla, zvýší se šance na přežití cestujících.*

Na tuto hypotézu není i přes využití výzkumných metod snadná odpověď. I přesto, že jsme využili značné statistické údaje, a dokonce i zformovali modelovou situaci, která nám měla pomoci, odpověď je značně rozporuplná. Můžeme s určitou jistotou tvrdit, že šance na přežití je podstatně vyšší, pokud je na palubě přítomný letecký maršál, než pokud není. Nicméně procentuální vyjádření se značně odvíjí od charakteristických vlastností leteckého maršála. Důvodem je, že každý má svoji specifickou individualitu, tedy jeho řešení situace může být odlišnější než u jiného. Toto charakteristické spektrum může být k prospěchu, nebo k jeho tíži. Ve své podstatě lze říci, že v některých případech letecký

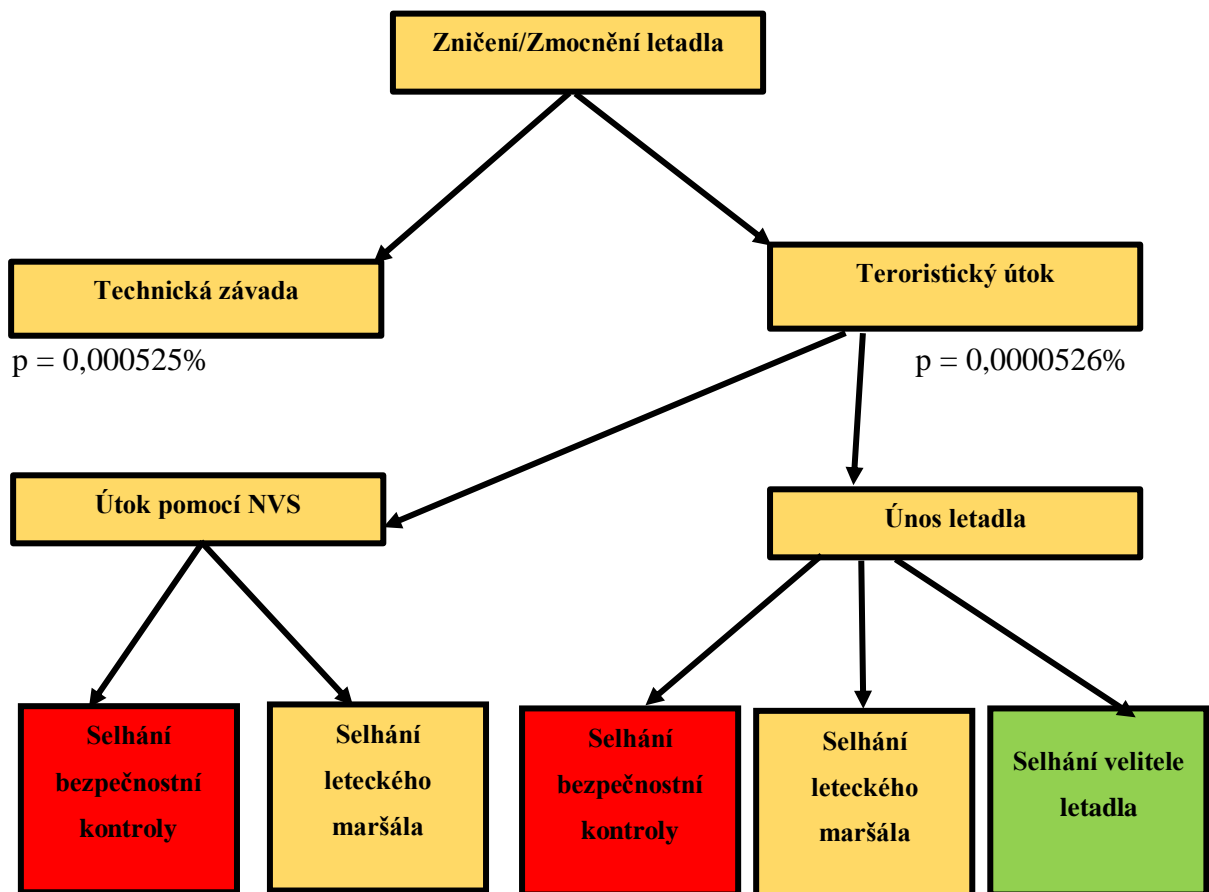
maršál může splnit svůj účel a v dalším případě spíše uškodí, než pomůže. Neméně významným faktorem je též daný typ hrozby. Hypotézu nemůžeme potvrdit ani vyvrátit.

Hypotéza č. 3: *Unést letadlo je v dnešní době stále možné.*

Na tuto hypotézu je poměrně snadná odpověď. Svým způsobem můžeme snadno vyjít z polostrukturovaného rozhovoru. Konkrétně se jednalo o otázku č. 23, kdy odpověď byla jednoznačně záporná. Důvodů je hned několik. K tomu, abyste v dnešní době unesli letadlo, je zapotřebí velká skupina lidí, která musí být dobře organizovaná. Současná letadla mají kapacitu okolo 150 až 650 osob. Dveře do kokpitu jsou vyztuženy tak, aby odolaly střelbě či účinkům výbušného zařízení. Piloti nesmí otevřít dveře kokpitu za žádných okolností, tudíž je zcela nemožné nějak měnit směr letadla.

Dalším důvodem je pečlivá bezpečnostní kontrola, která téměř vylučuje pronesení jakéhokoliv předmětu, který by mohl ohrozit integritu letadla, nebo jakéhokoliv zbraně, která by byla využita k útoku. K bezpečnostní kontrole zároveň přispívá monitorovací systém, který skenuje obličeje jednotlivců a zároveň provádí komparaci s celostátní databází nebezpečných a hledaných osob. Je zapotřebí zmínit, že i letecký maršál spadá do těchto bezpečnostních opatření.

Pro lepší pochopení jsme využili výzkumnou metodu FTA (strom poruch). S její pomocí lze snáze vidět prvky, které musí selhat, aby došlo ke zničení či zmocnění se letadla. Využíváme barevného značení, kdy červená znázorňuje nejdůležitější součástku bezpečnostního opatření. Zelená barva značí selhání lidského faktoru v případě únosu. Pro zajímavost přidáváme pravděpodobnost, že dojde k teroristickému útoku či technické závadě. Z předložených čísel je zřejmé, že je vyšší šance ke vzniku technické závady než teroristického aktu. Hypotéza se nepotvrdila.



Obrázek č. 12: Strom poruch (FTA) ^[75]

Hypotéza č. 4: *Letečtí maršálové jsou přežití a v současné době nemají své opodstatnění.*

Tato hypotéza je finální a zároveň nejdůležitější pro účely této diplomové práce. K nalezení odpovědi jsme využili všechny dostupné výzkumné metody, ať už se jednalo o polostrukturovaný rozhovor (otázka č. 27), SWOT analýzu, komparaci nebo statistiku. Přestože odpověď se nabízela již na začátku diplomové práce, až jejím postupným zpracováním získávala na určitosti. Shrňme-li všechny dostupné zdroje, tak odpověď zní: „**ANO, JSOU!**“

Již na počátku práce jsme vyjádřili jisté obavy o užitečnosti leteckých maršálů, zdali už nepozbývají svého smyslu. Za celou svoji profesní dobu letečtí maršálové v České republice neřešili jediný případ, který by měl teroristický podtext. Naopak. Pokud vezmeme celosvětový pohled, tak letečtí maršálové spíše vzbudili otázky ohledně jejich opodstatnění. Narážíme zde na mnoho někdy až komických přešlapů, které vytvořili. Nicméně nemůžeme je odsuzovat pouze na základě jejich aktivity a pracovní náplně. Pokud se podíváme na jejich počet ve srovnání s počtem letů, které se uskuteční na našem

největším mezinárodním letišti, tak můžeme říct, že je to až tristní pohled. Letečtí maršálové nejsou schopni pokrýt ani 1% možných letů za den. K čemu tedy jsou?

Jejich úlohou má být ochrana civilní letecké dopravy. Pokud nedokáží ochránit ani to 1%, proč se raději značné finanční prostředky pro zabezpečení jejich provozu nevyužijí na další zlepšení bezpečnostních kontrol, které dokáží pokrýt skoro 99% možných teroristických útoků? Zajímavá je proporcionalita 99% vůči 1%. Přesto to není ještě úplný obraz. Oddělení doprovodu letadel se často dostává do sporu se soukromými dopravci, kteří často až bojkotují přidělení místa leteckému maršálovi v letadle. Příčina je jednoduchá. Finance. To místo, co obsadí letecký maršál, může být obsazeno pasažérem, který za něj (narozdíl od leteckých maršálů) zaplatí. Musíme uvést, že tenhle postoj nemusí zastávat všichni soukromý dopravci, ale z krátkých rozhovorů s několika piloty leteckých společností je to krutá realita.

Můžeme tedy s téměř stoickou jistotou konstatovat, že letečtí maršálové jsou přežitek, který primárně vznikl v návaznosti na hrůzné události z roku 2001, kdy došlo k největším útokům na civilní leteckou dopravu. Od této doby ale uplynulo téměř 18 let a za toto časové období došlo k razantnímu nárůstu úrovně zabezpečení civilní letecké dopravy, s důrazem na provádění bezpečnostních kontrol před nástupem do letadla. Neboť to, co se stane ve vzduchu, může ovlivnit pouze hrstka lidí. Principy demokracie nám ukázaly, že je lepší, když může rozhodovat většina než jednotlivci.

7 ZÁVĚR

Výběr zaměření diplomové práce byl veden myšlenkou zvolit takové téma, které by svým obsahem bylo originální a dosud nepublikované. Provedeným průzkumem vhodnosti tematiky a dostupnosti pramenů bylo potvrzeno, že zvolené téma „Příslušník Policie České republiky, oddělení doprovodu letadel jako významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu“ bylo doposud tabuizované, čemuž nasvědčovaly i minimální tuzemské písemné zdroje, nepočítaje beletrii. Na druhou stranu pramenů v elektronické i tištěné podobě, zejména těch zahraničních, bylo poměrně hojné množství.

Předmětem diplomové práce bylo v zákonných mantinelech poodkrýt roušku činnosti příslušníků Policie České republiky, kteří plnili své služební povinnosti jako tzv. letečtí maršálové. Rovněž tak najít jejich význam a opodstatnění, a to z pohledu dnešní společenské poptávky nebo existence reálného či potencionálního ohrožení civilní letecké dopravy. Za tímto účelem byly vytyčeny čtyři hypotézy, které měly potvrdit, případně vyvrátit nastavené okruhy problémů. Východiskem byly získané informace soustředěné v teoretické části diplomové práce. V praktické části se snoubily postupy kognitivních metod. Soustředěné informace a poznatky, stejně tak i myšlenky byly rozklíčovány analýzou informací, jejich následnou syntézou, doprovázené o metody indukce a dedukce. Vrcholem byla simulace výzkumného problému na předem stanovené hypotetické situaci s krizovým podtextem.

Kladnou stránkou byla účast dvou respondentů, přičemž každý reprezentoval jiné období, kdy působil v oddělení doprovodu letadel. Oba prezentovali odlišné postupy řešení modelové situace. Nevýhodou byla malá účast respondentů. Bylo sice přislíbeno víc, podobně byly slíbeny i písemné zdroje, ale i přesto lze hovořit o jistém reprezentativním vzorku z pohledu početního stavu příslušníků doprovodu letadel. S nedostatkem relevantních tuzemských písemných pramenů jsme se nakonec vyrovnali čerpáním ze zahraničních zdrojů jak v tištěné podobě, tak i v elektronické formě, což učinilo práci v tomto směru autentickou, a tedy i exkluzivní.

Výzkumné problémy byly koncipovány do čtyř hypotéz. První hypotéza týkající se účinnosti profilace se zcela potvrdila. Jedná se o jednu ze stěžejních metod příslušníka doprovodu letadel. Tato metoda má významný vliv na řešení krizové situace a zároveň

ovlivňuje volbu vhodného postupu a užití adekvátního prostředku. Druhou hypotézu nelze potvrdit ani vyvrátit. Není možné zcela jednoznačně určit, zda přítomnost příslušníka doprovodu v letadle má vliv na bezpečnost cestujících. Špatně či nevhodně zvolená taktika nebo prostředek může ohrozit jak cestující, tak koneckonců i letadlo. Zde se zrcadlí osobnostní kvality a subjektivní přístup příslušníka doprovodu při řešení vzniklého ohrožení.

Třetí hypotéza se nepotvrdila. Současná bezpečnostní opatření a standardy reflektující na neustálý technický pokrok, technologický vývoj a inovace neumožňují vyslovit jiný závěr než ten, že v dnešní době je nemožné provést únos letadla v klasickém slova smyslu a přimět kapitána ke změně kurzu. Pakliže by taková situace nastala, letadlo přistane na nejbližším letišti a únos budou řešit pozemní bezpečnostní složky, a to dle zásady: „s teroristy se nejedná“.

Čtvrtá hypotéza se potvrdila. Řešení této výzkumné otázky mělo úzkou vazbu na předcházející hypotézu. Pokud jsme došli k závěru, že únos letadla nelze provést, tak k čemu a proč do letadel nasazovat příslušníky policie? Za bezpečnost letadla tedy i na jeho palubě odpovídá letecký dopravce, respektive velitel letadla. Doprovod letadla je nasazován poté, když to vyžaduje operativní situace nebo je o to požádá dopravce. Výzkum v tomto směru nezjistil, zda existuje nějaká smysluplná koncepce nasazování příslušníků policie k doprovodu letadla, vše je v tomto směru zahaleno tajemstvím, v režimu utajeném.

Matematickým výkladem jsme dospěli k závěru, že počet příslušníků doprovodu nekoreluje s počtem vypravených letů, lépe řečeno jeho nákladů na provoz v kontextu jeho efektivnosti (likvidace únosů nebo pokusů o únos). Vyjdeme-li ze závěru, že koncepce by měla mít cíl, jasná pravidla, zaměření, úkoly a využití, nemůže vycházet z nahodilosti operativní situace nebo přání dopravce. V tomto směru nejde o koncepci. Když nejde o koncepci, tak o co vlastně jde? Nabízí se hned dvě nejjednodušší odpovědi. Buď se na tento malý útvar jaksi zapomnělo, což není s ohledem na jeho početní stav nic nemyslitelného, nebo se ponechal pro případy „co kdyby“. Obě možnosti jsou nesystematické a jsou špatné.

Je zcela zřejmé, že jejich činnost byla prospěšná a smysluplná v období tzv. studené války, kdy nebyl výjimkou únos civilního letadla s cílem „dostat se na Západ“. To se však stalo minulostí a nastoupily jiné pohnutky únosu letadel, a to teroristické útoky na letadla

jako tomu bylo například 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. Jedná se tedy o relikty, který vznikl v opodstatnění na tyto hrůzné události. Tomuto závěru odpovídá fakt, že pokud v minulosti došlo k leteckým haváriím, jejichž příčinou nebyla technická závada, stalo se tak v důsledku zaviněného protiprávního jednání člena posádky (velitele letadla), případně kopilota. Tak tomu bylo například v roce 2014 při letu společnosti Malaysia Airlines, případně o rok později při letu společnosti German Wings. Lze tedy uzavřít, že pokud odhlédneme od působnosti leteckých maršálů coby ozbrojeného doprovodu pachatelů trestného činu, jejich činnost spočívající v ozbrojeném doprovodu letadel je zcela neefektivní a nastává čas, aby odpovědné státní orgány, tedy Ministerstvo vnitra České republiky, uvažovalo o zásadní reorganizaci, případně zrušení tohoto oddělení.

Byť se jedná o policejní součást utajeného charakteru, kde se nepředpokládá, že dochází ke zveřejňování jakýchkoliv informací o jejich činnosti, ale s ohledem na specifika poskytované ochrany (letecký terorismus) lze mít za to, že dojde-li k nějakému teroristickému útoku (únosu letadla), zcela jistě se tato „atraktivní“ informace objeví v tisku. Už jenom z toho pohledu, že občané mají právo na informace. Do současné doby žádná taková informace neproběhla.

Lidskou přirozeností je pokládat otázky a dostávat na ně odpovědi. V této diplomové práci byly otázky nejen pokládány, ale byla i snaha o získání relevantních odpovědí při respektu k nastaveným právním limitům. Byla položena zásadní otázka: *Jsou letečtí maršálové vůbec potřební?* Zároveň bylo na ni i odpovězeno. Na první pohled se může zdát, že diplomová práce je vedena v kritické rovině, ale to nebylo jejím účelem. Skutečnost prostě tak vyzněla. Snahou bylo pojmenovat a poodkrýt smysl, podstatu činnosti a opodstatnění útvaru oddělení doprovodu letadel z pohledu dnešní doby. Získané informace byly zpracovány a ve výsledném efektu odhalily obnaženou pravdu, že tento útvar již nemá v dnešní době a podobě žádné opodstatnění.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ACI – Mezinárodní rada letišť

API – Americký celní a pohraniční elektronický systém pro výměnu dat

CBRN – Program Evropské unie pro snahu o zamezení a limitování následků chemické, biologické, nukleární a radioaktivní teroristické hrozby

ČR – Česká republika

ČSA – České aerolinie

ČSFR – Česká a Slovenská Federativní Republika

EASA – Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ECAC – Evropská konference pro civilní letectví

EHS – Evropské hospodářské společenství

EI-AL – Národní letecká společnost Státu Izrael

ES – Evropské společenství

ESUO – Evropské sdružení uhlí a oceli

EU – Evropská unie

EUROATOM – Evropské společenství pro atomovou energii

FTA – Strom poruch

IATA – Mezinárodní asociace letecké dopravy

IATA SAC – Bezpečnostní poradní výbor

ICAO – Mezinárodní organizace pro civilní letectví

IDC – Identifikační průkaz

IFALPA – Mezinárodní federace pilotů leteckých společností

KLM – Národní letecká společnost Nizozemska

MANPADS – Přenosný protiletadlový raketový komplet velmi krátkého dosahu obvykle s infračerveným pasivním naváděním

NATO – Severoatlantická aliance

NBP – Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví České republiky – před protiprávními činy

NVS – Nástražný výbušný systém

OBSE – Organizace pro bezpečnost a spolupráci v Evropě

OSN – Organizace spojených národů

SARPS – Soubor norem a doporučených postupů přijatých Radou ICAO za účelem dosažení jednotného přístupu k předpisům a normám, stejně tak i k postupům a k organizaci ve vztahu k letadlům, personálu, aeroliniím a pomocným službám

SRA – Vyhrazený bezpečnostní prostor

SWOT analýza – Jedna ze základních metod strategické analýzy

USA – Spojené státy americké

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4. s. 14.
2. Zákon č. 240 ze dne 28. června 2000, o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 149, s. 5602-5616. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>
3. Merriam-Webster. *Information technology noun* [online]. 2019 [cit. 2019-02-13]. Dostupné z: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/information%20technology>
4. The International Civil Aviation Organization. *About ICAO* [online]. The United Nations, 2019. [cit. 2019-02-13]. Dostupné z: <https://www.icao.int>
5. European Civil Aviation Conference. *About ECAC* [online]. 2019 [cit. 2019-02-13]. Dostupné z: <https://www.ecac-ceac.org>
6. EBOZP Encyklopedie BOZP. *Nebezpečná látka* [online]. 04. 05. 2018 [cit. 2019-02-14]. Dostupné z: http://ebozp.vubp.cz/wiki/index.php/Nebezpečná_látka
7. DAVID, V. a MALACKA, M. *Fenomén mezinárodního terorismu*, Praha, Nakladatelství Linde Praha, a.s., Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2005, ISBN 80-7201-524-9. s. 23.
8. SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4. s. 40.
9. SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4. s. 52.
10. SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4. s. 52.
11. Wikipedia. *Hashish* [online]. 16. 04. 2019 [cit. 2019-02-15]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Hashish>

12. MAREŠ, M. *Terorismus v ČR*, Brno, Centrum strategických studií, o.s., 2005, ISBN 80-903333-8-9. s. 17.
13. SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4. s. 37.
14. BILES, C. *The United States Federal Ait Marshal Service: A Historical Perspective, 1962-2012 „Fifty Years of Service“*, Wendy De La Cruz, 2013, ISBN 978-0-615-826523. s. 25.
15. Dohoda č. 147 ze dne 7. prosince 1944, o Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. In: *Sbírka zákonů České republiky pod č. 147/1947 Sb.* 1947, částka 68/1947. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1947-147/zneni-20050418>
16. KOVERDYNSKÝ, B. *Protiprávní činy v československém civilním letectví 1945–1992*, Praha, Vydal odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, Vytiskla tiskárna MV, p. o., 2010. s. 6.
17. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 8.
18. Vítejte na zemi. DANIELS, J. *Historie letecké dopravy* [online]. [cit. 2019-02-15]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_letecke_dopravy&site=do-prava
19. VOEGELE, Amelia K. *Airport and Aviation Security*. New York: Nova Science Publishers, Inc., 2010. ISBN 978-1-61668-583-6. s. 335.
20. VOLNER, Rudolf. *Bezpečnostní management v letectví*. vyd. 1. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. ISBN 978-80-248-1918-1. s. 200.
21. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 10.
22. Wikipedia. *Man-Portable-Air-Defense-System* [online]. 17. 04. 2019 [cit. 2019-02-17]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Man-portable_air-defense_system
23. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16 ze dne 27. prosince 1973, o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. In:

Sbírka zákonů České republiky pod č. 16/1974 Sb. 1974, částka 2/1974. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1974-16>

24. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 18.
25. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 27.
26. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 38.
27. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 42.
28. BILES, C. *The United States Federal Ait Marshal Service: A Historical Perspective, 1962–2012 „Fifty Years of Service“*, Wendy De La Cruz, 2013, ISBN 978-0-615-826523. s. 151.
29. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 50.
30. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 56.
31. BILES, C. *The United States Federal Ait Marshal Service: A Historical Perspective, 1962–2012 „Fifty Years of Service“*, Wendy De La Cruz, 2013, ISBN 978-0-615-826523. s. 138.
32. Milujeme létání Flying Revue. *Svět letecké dopravy: Ochrana před protiprávními činy* [online]. 07. 08. 2018 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravnimi-ciny>
33. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 110.
34. PIKNA, B. *Mezinárodní terorismus a bezpečnost Evropské unie (právní náhled)*. Linde Praha, a.s., 2006. ISBN 80-7201-615-6. s. 33.
35. PIKNA, B. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek v evropském právu (oblast policejní a justiční spolupráce)*. Linde Praha, a.s., 2003. ISBN 80-7201-449-8. s. 92

36. PIKNA, B. *Mezinárodní terorismus a bezpečnost Evropské unie (právní náhled)*. Linde Praha, a.s., 2006. ISBN 80-7201-615-6. s. 214
37. Ministerstvo vnitra České republiky. *Akční plán pro boj proti terorismu pro léta 2016-2018* [online]. 2016-2018 [cit. 2019-02-21]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/akcni-plan-pro-boj-proti-terorismu-pro-leta-2016-az-2018.aspx>
38. Ministerstvo vnitra České republiky. *Akční plán pro boj proti terorismu pro léta 2016-2018* [online]. 2016-2018 [cit. 2019-02-21]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/akcni-plan-pro-boj-proti-terorismu-pro-leta-2016-az-2018.aspx>
39. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 96 ze dne 15. srpna 1974, o Úmluvě o potlačení protiprávního zmocnění se letadla. In: *Sbírka zákonů České republiky pod č. 96/1974 Sb.* 1974, částka 17/1974. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1974-96>
40. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 16 ze dne 27. prosince 1973, o Úmluvě o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. In: *Sbírka zákonů České republiky pod č. 16/1974 Sb.* 1974, částka 2/1974. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1974-16>
41. Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 102 ze dne 24. prosince 1984, o Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. In: *Sbírka zákonů České republiky pod č. 102/1984 Sb.* 1984, částka 20/1984. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1984-102>
42. Zákon č. 49 ze dne 6. března 1997, o civilním letectví a o změně doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17/1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
43. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300 ze dne 11. března 2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2008. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/ALL/?uri=CELEX:32008R0300>

44. Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis L 17 ze dne 16. listopadu 2018, Bezpečnost Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy. Uveřejněn pod číslem jednacím 465/2013-220-AVS/2. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>
45. KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7. s. 173.
46. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1070 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) 551/2004, (ES) 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2009. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0034:0050:CS:PDF>
47. Úřad pro civilní letectví. *Národní programy* [online]. 01. 10. 2018-05. 09. 2018 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/narodni-programy>
48. Úřad pro civilní letectví. *Národní programy* [online]. 01. 10. 2018-05. 09. 2018 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/narodni-programy>
49. Milujeme létání Flying Revue. *Bezpečnostní opatření k ochraně letecké dopravy* [online]. 11. 09. 2018 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravnimi-ciny>
50. Letiště Praha. ŘEHOŘ, V. *Bezpečnostní kontrola při odbavení: Vstupní řád* [online]. 01. 01. 2017 [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/vstupni-rad>
51. Časopis Policista, číslo 6, THEMIS, Nakladatelství tiskárny MV, p. o., 2004, ISBN 80-7312-031-3. s 42.
52. GETEDUCATED.com. COLLIER, L. *How to Become a Federal Air Marshal* [online]. 2019 [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.geteducated.com/justice->

law-legal-studies/324-use-your-criminal-justice-degree-to-become-a-federal-air-marshal

53. LARSON, K. *Federal Air Marshals*. Amicus High Interest, 2016, ISBN 978-1-60753-984-1. s. 16.
54. Aviation Safety Network. *Statistics* [online]. 2019 [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://aviation-safety.net/statistics/>
55. Statistics portal. *Number of Flights Performed by the Global Airline Industry from 2004 to 2019 (in millions)* [online]. 2019 [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/564769/airline-industry-number-of-flights/>
56. Autor práce.
57. Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis L 17 ze dne 16. listopadu 2018, Bezpečnost Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy. Uveřejněn pod číslem jednacím 465/2013-220-AVS/2. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>
58. Zákon č. 273 ze dne 17 července 2008, o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91/2008. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>
59. SIG SAUER. *P229: Standard Issue* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p229/>
60. SIG SAUER. *P238 Desert* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p238/>
61. LARSON, K. *Federal Air Marshals*. Amicus High Interest, 2016, ISBN 978-1-60753-984-1. str. 23.
62. SIG SAUER. *P229: Standard Issue* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p229/>

63. SIG SAUER. *P238 Desert* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p238/>
64. ARMY-SHOP.CZ. *Pouta RALK Policie ČR + klíčky* [online]. 2018 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.army-shop.cz/produkty/obranne-prostredky---sebeobrana/pouta/pouta-ralk--policie-cr---klicky/515.html>
65. ARMA-SHOP.CZ. *Pouta plast černá* [online]. 2018 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.army-shop.cz/produkty/obranne-prostredky---sebeobrana/pouta/pouta-plast-cerna/2563.html>
66. PPSS. KAISER, R. *Key Responsibilities of Air Marshal and the Type of Body Armour Needed* [online]. 2017 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.ppss-group.com/blog/key-responsibilities-of-air-marshals-and-the-type-of-body-armour-needed/>
67. Policista.cz. HEINZ, L. *Teleskopický obušek aneb co je malé, je milé* [online]. 08. 03. 2010 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/teleskopicky-obusek-aneb-co-je-male-je-mile-dil-1-679/>
68. Novinky.cz. FIŠER, M. *Luxusní chytrý telefon od Armaniho má dotykový displej i Windows* [online]. 13. 10. 2009 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/internet-a-pc/mobil/181441-luxusni-chytry-telefon-od-armaniho-ma-dotykovy-displej-i-windows.html>
69. LARSON, K. *Federal Air Marshals*. Amicus High Interest, 2016, ISBN 978-1-60753-984-1. s. 11.
70. MARŠÁLEK, D. a ŠČUREK, R. *Bezpečnostní teorie a praxe*, ročník 2, 2010, str. 119-126.
71. NAVARRO, J. a MARVIN, K. *Jak prokouknout druhé lidi: Příručka bývalého experta FBI*, Nakladatelství Grada, 2010, ISBN 978-80-247-3350-0.
72. AMERICAN SHOOTING JOURNAL. *Federal Air Marshal Handgun Training and Tactics* [online]. 09. 07. 2013 [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <http://americanshootingjournal.com/federal-air-marshal-handgun-training-and-tactics/>

73. Nařízení vlády č. 522 ze dne 7. prosince 2005, kterým se stanoví seznam utajovaných informací. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 179/2005. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-522>
74. PlanetaCestování.cz. *Airbus A320–plán sedadel* [online]. 2018 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.planetacestovani.cz/airbus-a320-plan-sedadel/>
75. Autor práce.

Seznam použitých českých zdrojů

- DAVID, V. a MALACKA, M. *Fenomén mezinárodního terorismu*, Praha, Nakladatelství Linde Praha, a.s., Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2005, ISBN 80-7201-524-9
- KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security, Historie, organizace, standardy a postupy*, Cheb, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7
- KOVERDYNSKÝ, B. *Protiprávní činy v československém civilním letectví 1945–1992*, Praha, Vydal odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, Vytiskla tiskárna MV, p. o., 2010
- MAREŠ, M. *Terorismus v ČR*, Brno, Centrum strategických studií, o.s., 2005, ISBN 80-903333-8-9
- MARŠÁLEK, D. a ŠČUREK, R. *Bezpečnostní teorie a praxe*, ročník 2, 2010, str. 119-126
- NAVARRO, J. a MARVIN, K. *Jak prokouknout druhé lidi: Příručka bývalého experta FBI*, Nakladatelství Grada, 2010, ISBN 978-80-247-3350-0
- PIKNA, B. *Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek v evropském právu (oblast policejní a justiční spolupráce)*. Linde Praha, a.s., 2003. ISBN 80-7201-449-8.
- PIKNA, B. *Mezinárodní terorismus a bezpečnost Evropské unie (právní náhled)*. Linde Praha, a.s., 2006. ISBN 80-7201-615-6.
- PRUŽINA, V. *Létání beze strachu*, ed. 1., Praha: Smart Press, 2008, ISBN 97880-87049-19-8

- SOULEIMANOV, E. (ED.), *Terorismus pokus o porozumění*, Praha, Sociologické nakladatelství (SLON), 2010, ISBN 978-80-7419-038-4
- VETEŠNÍK, P. a kol. *Obecní policie*, Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2013, ISBN 978-80-7380-463-3
- VOLNER, R. *Bezpečnostní management v letectví*. vyd. 1. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2008. 200 s. ISBN 978-80-248-1918-1
- Časopis Policista, číslo 6, THEMIS, Nakladatelství tiskárny MV, p. o., 2004, ISBN 80-7312-031-3

Seznam použitých zahraničních zdrojů

- BILES, C. *Unsecure Skies*. Wendy De La Cruz, Benicia, CA 94510, 2014, ISBN 978-0-615-835570
- LARSON, K. *Federal Air Marshals*. Amicus High Interest, 2016, ISBN 978-1-60753-984-1
- BILES, C. *The United States Federal Air Marshal Service: A Historical Perspective, 1962–2012 „Fifty Years of Service“*, Wendy De La Cruz, 2013, ISBN 978-0-615-826523
- VOEGELE, K. *Airport and Aviation Security*. New York: Nova Science Publishers, Inc., 2010. ISBN 978-1-61668-583-6
- OFFICE OF THE INVESTOR GENERAL. *Evaluation of the Federal Air Marshal Service*. Createspace Independent Publishing Platform. 2018. 60 s. ISBN 1723119377
- U.S. CONGRESS. *Federal Air Marshal Service: Oversight*. Createspace Independent Publishing Platform. 2017. ISBN 1976174767
- THE FEDERAL AIR MARSHAL SERVICE. *The Federal Air Marshal Service Pre-Training Guide*. Kindle Edition. 2014. ASIN B00MSG8GA0
- U.S. HOUSE OF REPRESENTATIVES. *Plane clothes: lack of anonymity at the Federal Air Marshal Service compromises aviation and national security*. 2018. ISBN 1428994297

- LORD, S. *Aviation Security*. DIANE Publishing Company. 2010. 61 s. ISBN 1437935737

Seznam použitých internetových zdrojů

- Wikipedia. *Hashish* [online]. 16. 04. 2019 [cit. 2019-02-15]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Hashish>
- Wikipedia. *Man-Portable-Air-Defense-System* [online]. 17. 04. 2019 [cit. 2019-02-17]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Man-portable_air-defense_system
- Research matirc. *Typologies of Terrorism* [online]. 2017 Dostupné z: <http://www.researchomatic.com/Typologies-Of-Terrorism-12866.html>
- Vítejte na zemi. DANIELS, J. *Historie letecké dopravy* [online]. [cit. 2019-02-15]. Dostupné z: http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=historie_letecke_dopravy&site=doprava
- Milujeme létání Flying Revue. *Svět letecké dopravy: Ochrana před protiprávními činy* [online]. 07. 08. 2018 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravnimi-ciny>
- Ministerstvo vnitra České republiky. *Akční plán pro boj proti terorismu pro léta 2016-2018* [online]. 2016-2018 [cit. 2019-02-21]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/akcni-plan-pro-boj-proti-terorismu-pro-leta-2016-az-2018.aspx>
- Úřad pro civilní letectví. *Národní programy* [online]. 01. 10. 2018-05. 09. 2018 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/ochrana-civilniho-letectvi/narodni-programy>
- Milujeme létání Flying Revue. *Bezpečnostní opatření k ochraně letecké dopravy* [online]. 11. 09. 2018 [cit. 2019-02-24]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-ochrana-pred-protipravnimi-ciny>
- Letiště Praha. ŘEHOŘ, V. *Bezpečnostní kontrola při odbavení: Vstupní řád* [online]. 01. 01. 2017 [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/vstupni-rad>

- GetEducated.com. COLLIER, L. *How to Become a Federal Air Marshal* [online]. 2019 [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.geteducated.com/justice-law-legal-studies/324-use-your-criminal-justice-degree-to-become-a-federal-air-marshal>
- Aviation Safety Network. *Statistics* [online]. 2019 [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://aviation-safety.net/statistics/>
- Statistics portal. *Number of Flights Performed by the Global Airline Industry from 2004 to 2019 (in millions)* [online]. 2019 [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/564769/airline-industry-number-of-flights/>
- SIG SAUER. *P229: Standard Issue* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p229/>
- SIG SAUER. *P238 Desert* [online]. 2019 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sigsauer.com/products/firearms/pistols/p238/>
- ARMY-SHOP.CZ. *Pouta RALK Policie ČR + klíčky* [online]. 2018 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.army-shop.cz/produkty/obranne-prostredky---sebeobrana/pouta/pouta-ralk--policie-cr---klicky/515.html>
- ARMA-SHOP.CZ. *Pouta plast černá* [online]. 2018 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.army-shop.cz/produkty/obranne-prostredky---sebeobrana/pouta/pouta-plast-cerna/2563.html>
- PPSS. KAISER, R. *Key Responsibilities of Air Marshal and the Type of Body Armour Needed* [online]. 2017. Dostupné z: <https://www.ppss-group.com/blog/key-responsibilities-of-air-marshals-and-the-type-of-body-armour-needed/>
- PPSS. KAISER, R. *Key Responsibilities of Air Marshal and the Type of Body Armour Needed* [online]. 2017 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.ppss-group.com/blog/key-responsibilities-of-air-marshals-and-the-type-of-body-armour-needed/>
- Policista.cz. HEINZ, L. *Teleskopický obušek aneb co je malé, je milé* [online]. 08. 03. 2010 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.policista.cz/clanky/reportaz/teleskopicky-obusek-aneb-co-je-male-je-mile-dil-1-679/>

- Novinky.cz. FIŠER, M. *Luxusní chytrý telefon od Armaniho má dotykový displej i Windows* [online]. 13. 10. 2009 [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/internet-a-pc/mobil/181441-luxusni-chytry-telefon-od-armaniho-ma-dotykovy-displej-i-windows.html>
- AMERICAN SHOOTING JOURNAL. *Federal Air Marshal Handgun Training and Tactics* [online]. 09. 07. 2013 [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <http://americanshootingjournal.com/federal-air-marshal-handgun-training-and-tactics/>
- PlanetaCestování.cz. *Airbus A320–plán sedadel* [online]. 2018 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.planetacestovani.cz/airbus-a320-plan-sedadel/>
- Federal Law Enforcement.org. *Preparing for a Job in Federal Law Enforcement* [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.federallawenforcement.org/>
- Transportation Security Administration. *Federal Air Marshal Service and Law Enforcement* [online]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/about/jobs-at-tsa/federal-air-marshal-service-and-law-enforcement>
- CNN Investigates. DEVINE, C. *Federal Air Marshals accused of more than 200 gun mishaps* [online]. 20. 11. 2018. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/2018/11/19/us/air-marshal-guns-invs/index.html>
- FEDERAL LAW ENFORCMENT TRAINING CENTRES FLETC. *Federal Air Marshal Training program* [online]. Dostupné z: <https://www.fletc.gov/federal-air-marshal-training-program/federal-air-marshal-training-program>
- abcNEWS. MARGOLIN, J. *Exclusive: TSA planning major shift in air marshal operations* [online]. 22. 12. 2019. Dostupné z: <https://abcnews.go.com/US/exclusive-tsa-planning-major-shift-air-marshal-operations/story?id=59974300>
- GETEDUCATED.COM. COLLIER, L. *How to Become a Federal Air Marshal* [online]. 2019 [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.geteducated.com/justice-law-legal-studies/324-use-your-criminal-justice-degree-to-become-a-federal-air-marshal>
- Federal Aviation Administration [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.faa.gov/>

- YouTube. *Is it time to shut down the Federal Air Marshal Service* [online]. 11. 05. 2018. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=5F02OLNKaqE>
- Ctpost. CAMERON, J. *Getting There: Federal Air Marshal Service may get grounded* [online]. 03. 06. 2018. Dostupné z: <https://www.ctpost.com/local/article/Getting-There-Federal-Air-Marshal-Service-may-12950691.php>
- HISTORY. *9/11 Attacks* [online]. 17. 02. 2010-15. 04. 2019. Dostupné z: <https://www.history.com/topics/21st-century/9-11-attacks>
- HISTORY. *9/11 Timeline* [online]. 11. 09. 2001. Dostupné z: <https://www.history.com/topics/21st-century/911-timeline-video>
- GTD. *Global Terrorism Database* [online]. 2009-2019. Dostupné z: <https://www.start.umd.edu/gtd/>
- Our World in Data. ROSER, M., MOHAMED, N., RITCHIE, H. *Terrorism* [online]. 2013-2018. Dostupné z: <https://ourworldindata.org/terrorism>
- BBC [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.bbc.com/>
- The Guardian [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.theguardian.com>
- The Telegraph [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.telegraph.co.uk/>

SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Maastrichtská smlouva o EU z roku 1992 ^[35]	32
Obrázek č. 2: Graf počtu letů vykonaných v rámci civilního leteckého průmyslu za jednotlivé roky ^[55]	51
Obrázek č. 3: SWOT analýza ^[56]	53
Obrázek č. 4: Sig Sauer P 229 ^[62]	61
Obrázek č. 5: Sig Sauer P 238 ^[63]	62
Obrázek č. 6: Policejní ocelová pouta ^[64]	62
Obrázek č. 7: Plastová pouta ^[65]	62
Obrázek č. 8: Balistická vesta ^[66]	63
Obrázek č. 9: Teleskopický obušek ^[67]	63
Obrázek č. 10: Elektronická podpora ^[68]	64
Obrázek č. 11: Obrazové pojetí letadla pro účely modelové situace ^[74]	76
Obrázek č. 12: Strom poruch (FTA) ^[75]	92

SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK

Tabulka č. 1: Politický terorismus ^[13]	19
Tabulka č. 2: Požadavky na leteckého maršála ^[52]	48
Tabulka č. 3: Počet únosů letadel od roku 2001-2019 ^[54]	50
Tabulka č. 4: Počet únosů letadel od roku 2001-2019 ^[54]	67

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Otázky – polostrukturovaného rozhovoru

Dobrý den,

jmenuji se Jakub Trojan a jsem studentem Českého vysokého učení technického, Fakulty biomedicínského inženýrství v Kladně. Zpracovávám diplomovou práci na téma: **Letecký maršál jako významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu.** Hlavním cílem výzkumu je zjistit na hypotetické modelové situaci s krizovým teroristickým podtextem (únos letadla za pomoci vneseného nástražného výbušného systému) nejvhodnější postup eliminace hrozby ze strany příslušníka doprovodu letadel, kde by se měly odrazit jeho znalosti, schopnosti a dovednosti a zároveň získat odpovědi na stanovené hypotézy:

Hypotéza č. 1

Metody a postupy před nástupem do letadla jsou dostatečné a efektivní.

Hypotéza č. 2

Pokud je letecký maršál na palubě letadla, zvýší se šance na přežití cestujících.

Hypotéza č. 3

Unést letadlo je v dnešní době stále možné.

Hypotéza č. 4

Letečtí maršálové jsou přežitkem a v současné době nemají své opodstatnění.

V této souvislosti bych Vás požádal o čas. Rozhovor bude realizován pouze, pokud s ním budete souhlasit. Pro snazší vyhodnocení výzkumného projektu by byl rozhovor s Vaším souhlasem zaznamenán na diktafon. Není to podmínkou. Jelikož se jedná informace podléhající konkrétnímu stupni utajení, otázky budou formulovány tak, aby nedošlo k porušení zákona. Veškeré údaje, které by Vás mohly identifikovat, budou vymazány a nebudou uvedeny v textu ani jinak zveřejněny. Obsah rozhovoru bude využit výhradně pro studijní účely.

1. Souhlasíte s provedením rozhovoru?
2. Jmenuji se Jakub Trojan, a jaké je Vaše jméno? Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání? Pohybuje se Váš věk v rozmezí 30–40 let, 40–50 let nebo 50 let a více?
3. Kdy a jak dlouho jste sloužil u ozbrojených složek a jak dlouho u oddělení doprovodu letadel?
4. Jak jste se dostal k oddělení doprovodu letadel?
5. Jaké byly stanoveny podmínky pro výkon zařazení jako příslušníka doprovodu letadel, např. tělesná zdatnost, zdravotní stav, znalosti, dovednosti apod.?
 5. a) Měl jste nějaké problémy se splněním některých z požadavků?
 5. b) Disponoval jste nějakými dovednostmi, které Vám ulehčily samotný proces přijetí?
 5. c) Mohl byste určit posloupnost podmínek přijetí od nejdůležitějších k méně důležitým?
6. Účastnil jste se nějakých kurzů nebo výcviků? Jednal se o pravidelný výcvik?
7. Je obecně známým předpokladem, že velikost letadla a počet cestujících jsou činitelé, kteří ovlivňují nasazení sil a vhodných prostředků. Byl za takovéto situace určen vedoucí doprovodu letadla? Určoval konkrétní taktiku a nasazení adekvátních prostředků k zvládnutí krizové situace?
8. Je užití krátké střelné zbraně proti únosci letadla, který hrozí výbušninou jediným účinným prostředkem?
9. Myslíte si, že užití krátké střelné zbraně proti únosci letadla, který ohrožuje cestující střelnou zbraní, je jediným účinným prostředkem?
10. Domníváte se, že je zachován princip proporcionality „obětováním“ několika cestujících pro záchranu nepoměrně většího počtu cestujících?
11. Zastáváte názor, že „obětováním“ letadla (sestřelením) je zachován princip proporcionality pro zamezení vyšších ztrát na životech a způsobení značných materiálních škod?
12. Jsou nastavené standardy pro řešení té či oné krizové situace dostatečné?
 12. a) Je potřeba změn či doplnění?

13. Byl příslušník doprovodu letadla vybaven dostatečnými prostředky k eliminaci krizové situace na palubě letadla?

14. Pro splnění účelu doprovodu letadla jsou podle Vás podstatnější prostředky, metody nebo komunikace?

14. a) Můžete uvést pořadí od nejdůležitějšího k méně důležitému?

15. Byla spolupráce a komunikace s kapitánem a posádkou na palubě letadla dostatečná?

15. a) Vidíte nějaké rezervy či úskalí?

16. Máte představu o razanci speciálních nábojů, které lze užít na palubě letadla pro eliminaci krizové situace – nebezpečné osoby?

16. a) Disponujete informacemi či máte osobní zkušenosti o tom, jaké následky může střela způsobit osobě?

17. Myslíte si, že jste byl osobou, která pro výkon doprovodu letadla (leteckého maršála) splňovala požadovaná kritéria?

18. Získal jste výcvikem dostatek znalostí, schopností a dovedností, které jste mohl využít pro úspěšnou eliminaci nebezpečné situace na palubě letadla?

19. Dostal jste se jako příslušník doprovodu letadla do krizové situace s teroristickým podtextem?

19. a) Co se stalo?

19. b) Byl jste úspěšný?

20. Řešil jste jako příslušník doprovodu letadla vůbec nějakou krizovou situaci?

20. a) O co se jednalo?

20. b) Jaké jste použil metody a prostředky?

20. c) Byl jste úspěšný?

21. Určete, v jaké skupině cestujících (hokejový fanoušci, muslimská rodina a běžná skupina cestujících) se vyskytují možní pachatelé únosu letadla.

21. a) Z jakého důvodu jste si vybral právě tuto skupinu?

21. b) Co Vám pomohlo při její identifikaci?

21. c) Proč jste vyloučil zbylé dvě skupiny?

21. d) Poté co Vám byla sdělena správná skupina, chcete k uvedenému něco dodat?

22. Můžete stanovit postup vhodného řešení hypoteticky nastavené modelové situace krizového charakteru s teroristickým podtextem (únos letadla pomocí vneseného nástražného výbušného systému) a rozvést v čem je zvolený postup výhodný, v čem vidíte nedostatky a kde rizika.

Hypotetická modelová situace:

Krizová situace se odehrává na palubě civilního dopravního letadla Airbus A320. Pro snazší vizualizaci a popis simulace slouží níže uvedený plánec dopravního letadla. Rozmístění nebezpečných osob znázorňuje červená barva a pozici leteckých maršálů zelená.

Popis skutkových okolností modelové situace:

Letadlo je plně obsazeno. Palubní personál tvoří čtyři palubní průvodčí a dva piloti. Letadlo se nachází v letové hladině 11 800 metrů nad mořem. Po 30 minutách vystoupí jeden z páru (muž) do uličky letadla a bodcem ohrožuje životní orgány jedné z palubních průvodčů, konkrétně krční tepnu. Souběžně s tímto si jeho partnerka stoupne v místě svého sedadla a vykřikuje, že jde o únos letadla a požaduje odklon letu. V levé ruce svírá spínač ve stlačené poloze (joystick) a vyhrožuje iniciací nástražného výbušného systému (NVS). Hrozba pochází z místa sedadel 28 B a 28 C. Ostatní členové skupiny jsou neteční, nikterak nereagují.

22. a) Co kdyby došlo k tomu, že letadlo by sloužilo jako zbraň ve smyslu útoků z 11. září 2001?

22. b) Co když se jednalo pouze o provokaci bez úmyslu letadlo unést?

23. Přikláníte se k názoru, že unést letadlo v dnešní době (v čase trvalého technického pokroku, vývoje a inovací spolu s přijatými striktními bezpečnostními pravidly a standardy) je prakticky nemožné? Nepočítaje malá dopravní letadla.

24. Máte za to, že únos letadla v dnešní době představuje významné bezpečnostní riziko?

24. a) Pokud ano, tak v čem?

25. Domníváte se, že současná koncepce rozmístování doprovodu jednotlivých letadel s preferencí k bezpečnostním rizikům je v kontextu značného počtu odbavených leteckých spojů dostatečná?

25. a) Můžete svůj názor odůvodnit, proč ano a proč ne?

25. b) Eliminuje tato koncepce případné teroristické útoky?

26. Usuzujete, že početní stav příslušníků doprovodu letadel (leteckých maršálů – několik desítek) vytváří alespoň uspokojivé předpoklady pro efektivní a smysluplnou ochranu civilní letecké dopravy?

26. a) Můžete svůj názor blíže rozvést?

27. Myslíte si, že existence oddělení doprovodu letadel má stále své opodstatnění a místo i v dnešní době, a to nejen z pohledu cena a výkon, jinak řečeno náklady a množství [množstvím je míněna eliminace únosů (teroristů)]?

27. a) Můžete svůj názor odůvodnit, proč ano a proč ne?

28. Chcete ještě něco uvést k tématu rozhovoru?

Děkuji Vám za Váš čas a poskytnuté informace. Pokud budete mít zájem, mohu Vám analýzu výsledků poskytnout.

Bc. Jakub Trojan

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Bc. Jakub Trojan

Obor: Civilní nouzové plánování

Forma studia: prezenční studium

Název práce: Příslušník Policie České republiky, oddělení doprovodu letadel jako významný subjekt prevence a boje proti leteckému terorismu

Rok: 2019

Počet stran textu: 113

Celkový počet stran příloh: 5

Počet titulů českých použitých zdrojů: 13

Počet titulů zahraničních zdrojů: 9

Počet internetových zdrojů: 38

Vedoucí práce: Ing. Břetislav Čupr