



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

Fakulta biomedicínského inženýrství  
Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

**TERORISTICKÉ ÚTOKY V LETECTVÍ A JEJICH VLIV NA PSYCHIKU  
CESTUJÍCÍCH**

**TERRORIST ATTACKS IN AVIATION AND THEIR EFFECT ON THE  
PSYCHE OF PASSENGERS**

Diplomová práce

Magisterský studijní program Ochrana obyvatelstva

Studijní obor Civilní nouzové plánování

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Rebeka Ralbovská, Ph.D.

**Bc. Vít Mourek**

---

**Kladno, květen 2017**

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Vít Mourek**  
Studijní obor: Civilní nouzové plánování  
Téma: **Teroristické útoky v letectví a jejich vliv na psychiku cestujících**  
Téma anglicky: Terrorist Attacks in Aviation and their Effect on the Psyche of Passengers

### Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce bude poskytnout ucelený pohled na problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě. V teoretické části budou zmíněny teroristické útoky v letecké dopravě, bezpečnostní kontroly cestujících a jejich účinky na psychiku cestujících. Ve výzkumné části této práce bude uskutečněno průzkumné šetření pomocí anonymního nestandardizovaného dotazníku, které se bude realizovat u náhodně vybraných cestujících na Letišti Václava Havla v Praze. Minimální počet bude 100 dotazovaných. V diskuzi bude představena komparace dosažených výsledků s výsledky jiných autorů. Součástí práce budou i návrhy pro využití v praxi.

### Seznam odborné literatury:

- [1] EICHLER, Jan, Terorismus a války v době globalizace, ed. 1., Praha: Karolinum, 2010, ISBN 978-80-246-1790-9
- [2] BAŠTECKÁ, Bohumila, Psychosociální krizová spolupráce, ed. 1., Praha: Grada, 2013, ISBN 978-80-247-4195-6
- [3] ŠČŮREK, Radomír, MARŠÁLEK Daniel, Režimové a administrativní ochrana civilního letiště, ed. 1., Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014, ISBN 978-80-7204-882-3

Vedoucí: PhDr. Mgr. Dana Rebeka Raľbovská, Ph.D.

Konzultant: Ing. Rudolf Tesař

Zadání platné do: 20.08.2018

.....  
vedoucí katedry / pracoviště

.....  
děkan

V Kladně dne 12.12.2016

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci názvem „**Teroristické útoky v letectví a jejich vliv na psychiku cestujících**“ 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).

V Kladně dne 12.05.2017

.....  
Bc. Vít Mourek

## **Poděkování**

Děkuji touto cestou vedoucímu práce PhDr. Mgr. Rebece Ralbovské, Ph.D. za podnětné připomínky, trpělivost, ochotu a rady při tvorbě této práce.

Poděkování patří také Ing. Rudolfu Tesařovi za vstřícnost a poskytnutí cenných informací.

## **Abstrakt**

Tato diplomová práce se zabývá problematikou a popisem terorismu jako takového, včetně právní definice a především pak teroristickými útoky v civilním letectví. Navazuje výčet několika událostí, které jsou významné z pohledu působení na psychiku cestujících v době, kdy nejsou teroristické útoky nijak ojedinělé.

V teoretické části je popsán dopad na psychiku cestujících a to jak před, tak i po traumatizující události. Dále jsou zde uvedeny typy možných poruch psychiky z takové události vyplývající.

Na teoretickou část navazuje část praktická, která pomocí nestandardizovaného dotazníku zkoumá dopad atmosféry zostřených bezpečnostních opatření na letištích na samotné cestující.

V praktické části bude dále provedena komparace dosažených výsledků s výsledky autorů, kteří se podobnou tématikou také zabývají.

## **Klíčová slova**

Terorismus; osobní letecká doprava; psychika; cestující.

## **Abstract**

This thesis focuses on the description of terrorism including its legal definition and the issue of terrorism in general. Special attention is paid to terrorist attacks in civil aviation including a shortlist of several events that are important because they influence the mental state of people in our era when terrorist attacks are not uncommon.

The theoretical part describes how passengers' mental state is influenced by terrorist attacks both before and after such traumatic situation. It also mentions various types of possible psychological disorders occurring as a consequence of such experience.

Using a non-standardized questionnaire, the practical part studies the impact of the atmosphere of heavy security precautions on passengers at airports.

The practical part also compares the author's results with results of other authors working with this topic.

## **Keywords**

Terrorism; civil passenger aviation; personal psychology; passengers.

## Obsah

1	ÚVOD .....	9
2	SOUČASNÝ STAV .....	10
2.1	Úvod do řešené problematiky .....	10
2.1.1	Protiprávní činy v letecké dopravě .....	11
2.1.2	Možnosti boje proti terorismu.....	11
2.1.3	Typy terorismu .....	12
2.1.4	Vybrané teroristické činy spáchané v letecké dopravě.....	12
2.2	Preventivní bezpečnostní opatření v letecké dopravě.....	13
2.2.1	Předpisy a právní normy v letecké dopravě.....	14
2.2.2	Multilaterální smlouvy.....	14
2.3	Cíl a úkol ochrany v civilním letectví.....	15
2.4	Mezinárodní organizace pro bezpečnost v letectví.....	16
2.4.1	ICAO .....	16
2.4.2	ECAC .....	17
2.4.3	EASA.....	17
2.4.4	IATA.....	17
2.5	Dopady terorismu na lidskou psychiku .....	17
2.5.1	Strach .....	18
2.5.2	Stres.....	19
2.5.3	Akutní stresová reakce.....	19
2.5.4	Posttraumatická porucha .....	20
2.5.5	Panický záchvat.....	21
2.5.6	Úzkost.....	21
3	CÍLE PRÁCE A HYPOTÉZY .....	22

3.1	Cíle práce .....	22
3.2	Stanovené hypotézy .....	23
4	METODIKA .....	24
4.1	Výzkumné šetření .....	24
4.2	Stanovení výzkumného vzorku .....	24
4.3	Výzkumný nástroj.....	25
5	VÝSLEDKY .....	26
5.1	Vyhodnocení anonymního dotazníku.....	26
5.2	Vyhodnocení cílů práce .....	34
5.3	Vyhodnocení hypotéz.....	35
6	DISKUZE.....	38
7	ZÁVĚR.....	66
8	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	68
9	SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ .....	75
10	SEZNAM PŘÍLOH.....	76
10.1	Příloha 1 .....	76
10.2	Příloha 2 .....	80



# 1 ÚVOD

Výběr tématu této diplomové práce byl determinován autorovým pracovním prostředím, v oboru letecké dopravy pracuje dlouhodobě a tato tematika je mu blízká. Zvolená tematika se také dotýká významných problémů lidské společnosti současné doby. Stávající bezpečnostní prostředí České republiky je stabilní a nevykazuje mnoho akutních rizik. Přesto při hodnocení současného stavu teroristických organizací ve světě lze nalézt latentní nebezpečí, které se může projevit i v České republice.

Ač je osobní letecká doprava hodnocena jako nejbezpečnější způsob přepravy cestujících, je vlivem sílících teroristických útoků stále častěji vnímána jako riziková. Cestující předem podléhají obavám a úzkosti z možného teroristického útoku. Vyvolání strachu a paniky je jedním z hlavních cílů teroristů. V teoretické části si mimo jiné definujeme samotný pojem terorismus a teroristický útok. Dále se budeme věnovat dopadu takového útoku na lidskou psychiku. Často nadměrné obavy z létání jsou přímým důsledkem zpráv o teroristických útocích, aniž by museli být cestující přímo takovou událostí zasaženi. Vliv na mezinárodní leteckou dopravu je tím větší, čím je závažnější teroristický čin.

V praktické části vyhodnotíme výsledky anonymního dotazníku, provedeme porovnání se stanovenými hypotézami a budeme je konfrontovat s daty publikovanými v odborné literatuře.

Komplexní náhled na celou problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě je hlavním cílem této diplomové práce.

## 2 SOUČASNÝ STAV

### 2.1 Úvod do řešené problematiky

Terorismus je aktuálním nejdiskutovanějším a nejnebezpečnějším problémem světové stability a největším nepřítelem míru ve světě. Světové mocnosti se snaží bojovat proti fanatickým bojovníkům po celém světě, kteří se snaží destabilizovat centrální mocnosti, demokracii, mír a bezproblémový chod lidské společnosti. Jedná se o skupiny, které nejen ovládají velká území na Středním východě, ale zároveň disponují obrovskými ekonomickými možnostmi, které živí stroj na strach a zabíjení, zvaný terorismus [1].

*„Terorismus je úspěšný při naplňování svého základního cíle, kterým je šířit strach ve společnosti“ [25, str. 142].*

Definice pojmu terorismus existuje velké množství. Obecně lze definovat terorismus jako použití či zneužití síly, zastrašování a násilí prováděné osobami, nebo skupinami osob za účelem politického tlaku proti ústavním vládám, který má svou podstatou vést k destabilizaci nastoleného společenského systému [1].

Jiná definice charakterizuje terorismus jako *„extrémistický směr, jehož prostředkem je teror psychického či fyzického násilí, za účelem dosažení politických, kriminálních, náboženských nebo jiných cílů“*[2, str. 10].

Současná podoba terorismu je často nazývána novým terorismem, který obsahuje prvky sociálního charakteru, využívá moderních technologií a je spojen s náboženskými nebo nacionálními vlivy. Terorismus je celosvětový problém, který je potřeba neprodleně řešit. Terorismus a jeho projevy nebudou nikdy zcela odstraněny, ale je potřeba tyto projevy potlačovat, omezovat a zcela určitě znesnadňovat. Pro účinnou prevenci a boj proti terorismu je potřeba poznat a identifikovat motivy teroristů a teroristických skupin [3].

Terorismus je zakomponován i do české legislativy, a to konkrétně v zákoně č. 40/2009 Sb. § 311 body 1 a – g, v platném znění [4].

### 2.1.1 Protiprávní činy v letecké dopravě

Jsou takové činy, nebo pokusy o činy, které v souvislosti s bezpečností civilního letectví, zahrnují, ale neomezují se na:

- 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 [5].

### 2.1.2 Možnosti boje proti terorismu

Možností, které lze použít v boji proti terorismu je několik a lze je rozdělit do čtyř základních typů:

- **politická řešení konfliktů**, je nutné odstranit okolnosti, které jsou živnou půdou pro násilí;
- **vojenské a policejní akce**, musí probíhat koordinovaně v celosvětovém měřítku;
- **mezinárodní spolupráce**, propojení bezpečnostních orgánů všech zemí světa, celosvětový přístup k datům;
- **zbavení teroristů jejich finančních zdrojů**, odhalení inkriminovaných toků peněz, oslabení jejich logistiky [6].

### 2.1.3 Typy terorismu

Stejně jako není snadné terorismus definovat, není snadné určit a definovat přesnou typologii terorismu. Přesto si můžeme určit základní typologii terorismu, a to následovně:

- **terorismus kriminální** – ten je zaměřen na získání určitého profitu a osobních materiálních výhod;
- **terorismus patologický** – založený na psychickém uspokojení;
- **terorismus politický** – nejsložitěji zaměřený, dělí se na státní (využíván k posílení státní moci) a nestátní (neboli mezinárodní, který lze rozdělit na separatistický terorismus a konzervativní terorismus) [16].

Terorismus je dnes největší světovou hrozbou, je nástrojem k dosahování politických cílů, a to nástrojem opravdu velmi mohutným [25].

### 2.1.4 Vybrané teroristické činy spáchané v letecké dopravě

Není snadné odhadnout, kolik protiprávních a teroristických činů bylo spácháno v letectví, ovšem odhad se pohybuje v řádech tisíců. Tyto činy lze rozdělit do několika chronologicky oddělených skupin.

Prvním je období od roku 1930 – 1979. V tomto období dochází k prvnímu zaznamenanému únosu letadla v Peru. Jako reakce na tento a další činy se zavádí bezpečnostní kontrola cestujících.

Druhé období lze zařadit mezi roky 1980 – 1990, kdy začíná skutečný boj proti terorismu. Patří sem únos letu 103 společnosti Pan Am z 21. prosince roku 1988 na lince Frankfurt - New York. Po mezipřistání v Londýně a vzletu letadla došlo k výbuchu nad Skotským městečkem Lockerbie. Na palubě letadla zemřelo 270 lidí různých národností. Za útoky údajně stál libyjský režim. Také po těchto událostech dochází k celé řadě změn v bezpečnostních zásadách a opatření kolem letiště a letadel.

Třetí období se řadí mezi roky 1990 – 2001, kdy se celá teroristická aktivita mírně zastavila.

Poslední období sahá až dodnes a začalo v roce 2001 nejznámější událostí terorismu spáchaného v letectví, kdy 11. září 2001 devatenáctičlenná teroristická skupina napojená na militantní islámskou organizaci Al - Káida v daný den unesla 4 letadla typu Boeing 757 a 767 společností American Airlines a United Airlines. Hrůzný čin měl celkem na svědomí více než 3000 mrtvých a ohromné množství zraněných [18].

Z dalších let můžeme zmínit rok 2011, kdy došlo k teroristickému útoku na moskevské letiště Domodědovo, zde výbušnina zabila 37 lidí. Události z loňského roku v Bruselu a Istanbulu potvrzují, že i v dnešních podmínkách je možné úspěšný teroristický útok na letišti spáchat. V prvním případě se tři útočníci odpálili ještě před bezpečnostní kontrolou. Dva z nich přímo na letišti, poslední pak v prostorách metra. V Bruselu přišlo o život 32 lidí. V Turecku byla čísla ještě horší. Na letišti došlo ke střelbě, o život přišlo celkem 36 lidí a více než 150 jich bylo zraněno. Jak je vidět, letiště nelze ochránit na sto procent [19].

## **2.2 Preventivní bezpečnostní opatření v letecké dopravě**

Jedním z nejdůležitějších faktorů boje proti terorismu je určitě prevence. Jedná se o komplexní zákonná a fyzická omezení, která mají za cíl omezit působení a možnosti teroristů páchat teroristické útoky. Již v minulosti docházelo k preventivním opatřením, přinášejícím jakousi psychickou úlevu pro cestující, ovšem ty byly vždy nějaký způsobem překonány. Rok 2001 znamenal nástup dalších bezpečnostních opatření a ochrana a bezpečnost letecké přepravy se stala prioritním zájmem bezpečnostních složek po celém světě. Ochrana civilní letecké dopravy přinesla soubor postupů a nařízení vztahujících se k bezpečnosti letišť, letadel, personálu a cestujících [21].

Po 11. září došlo k rapidnímu zpřísnění přístupu na letištní plochy a k letadlům, kdy je vyžadována kompletní prohlídka příručního zavazadla a osobní kontrola. Cestující, letištní personál i samotná posádka jsou pod

drobnohledem bezpečnostních pracovníků, kteří kontrolují jak samotnou osobu pomocí daného detekčního zařízení, tak případným fyzickým dohledáním. Tyto procesy mají jasně daná pravidla a postupy. Bezpečnostní kontrola znamená často dlouhé minuty nepohodlí a bez ohledu na chápanou a přijímanou nutnost takového opatření to není nic příjemného. Existuje nemalé procento lidí, kteří takovou kontrolu bytostně nesnášejí [26].

### **2.2.1 Předpisy a právní normy v letecké dopravě**

Základní právní předpisy a rámec pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy v Česku jsou pevně zakotveny v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, kde je vymezen základní rámec úpravy ochrany, definuje a upravuje základní pojmy, bezpečnostní program, detekční kontrolu, povinnosti provozovatele letiště a leteckého dopravce, mimořádná opatření, povinnosti poskytovatele provozních letových služeb, povinnosti cestujících a ostatních osob přítomných v prostorách letiště. Problematika protiprávních činů v rámci letecké dopravy je potom vymezena ve vyhlášce č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy, ve znění pozdějších předpisů.

### **2.2.2 Multilaterální smlouvy**

Do padesátých let se mezinárodní právo v souvislosti s letectvím příliš nezajímalo o bezpečnost, což se začalo měnit po druhé světové válce, kdy se letecká doprava stávala stále častějším terčem teroristických útoků. První mezinárodní smlouvu, zabývající se potlačením a prevencí před teroristickými útoky, byla sjednána v roce 1963 v Tokiu a nesla název Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, ve zkratce se také často mluví o Tokijské úmluvě. Velkým problémem byla nedokonalost této úmluvy, zejména z toho důvodu, že se vztahovala pouze na letadlo v letu, nikoliv na trestné činy a teroristické útoky páchané na letištích [11].

Tyto nedostatky se musely řešit, proto v roce 1970 vzniká dokument na ochranu civilního letectví s názvem Haagská úmluva. Úmluva o protiprávním

zmocnění se letadel byla schválena 16. prosince 1970 v Haagu, její platnost byla potvrzena o rok později a ratifikována deseti zeměmi. Jedná se tak o první skutečně mezinárodní úmluvu a smlouvu, jež započala boj proti leteckému pirátství. Tato úmluva, na rozdíl od Tokijské úmluvy, přesně stanovila postihy související s leteckým pirátstvím a neopomněla stanovení spolupráce mezi jednotlivými státy [11].

V České republice se tyto platné mnohostranné mezinárodní smlouvy sjednané v oblasti civilního letectví transformovaly do zákonů.

### **2.3 Cíl a úkol ochrany v civilním letectví**

Základním cílem ve všech záležitostech, které se týkají oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, je bezpečnost cestujících, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti.

Ohrožení pro civilní leteckou dopravu znázorňuje zejména pět možných typů útoků, a to:

1. sabotáž na letišti, jehož cílem je způsobit škodu či narušení provozu;
2. teroristické útoky na letiště s cílem způsobit ztráty na životech;
3. sabotáž na letadle (na zemi či ve vzduchu);
4. únos letadla bez sebevražedného úmyslu;
5. únos letadla se sebevražedným únoscem (jde o zneužití letadla jako zbraně s velkými ničivými následky).

V České republice byla přijata nejrůznější technická a organizační opatření za účelem zvýšit bezpečnost letiště a letového provozu [13].

Jde o následující bezpečnostní opatření:

1. zvýšená ostraha vnějších a vnitřních prostor letiště se zaměřením na pohyb osob, dopravních prostředků a přítomnost podezřelých objektů;
2. zintenzivnění kontroly perimetru letišť;
3. zvýšená ochrana řízení letového provozu;

4. zvýšena kontrola osob, kontrola jejich dokladů včetně lustrací v policejní evidenci se zaměřením na lety do USA, Velké Británie a Izraele;
5. ostraha objektů letecké služby a letecké techniky;
6. znemožnění setkávání přilétávajících a zkontrolovaných cestujících;
7. předletová bezpečnostní kontrola letadel;
8. speciální kontrola podávaného občerstvení;
9. dodatková fyzická kontrola zavazadel a cestujících;
10. ozbrojené bezpečnostní doprovody u vybraných rizikových letů [13].

## **2.4 Mezinárodní organizace pro bezpečnost v letectví**

Vzhledem k tomu, že letecká přeprava osob se provozuje převážně na mezinárodní úrovni, bylo nutné vytvořit rozsáhlé úpravy a zázemí mezinárodních styků a spolupráce. Toho bylo dosaženo vznikem – založením mezinárodních organizací, které dělíme na vládní, členové jsou státy a nevládní, tady jsou členové soukromé právnické osoby, tedy letečtí dopravci [67].

### **2.4.1 ICAO**

International Civil Aviation Organization – mezinárodní organizace přidružená k OSN, se sídlem v Montrealu, která pomáhá koordinovat mezinárodní civilní letectví. Vznikla Chicagskou úmluvou ze dne 7. prosince 1944. K základní dohodě o vzniku ICAO se váže 19 příloh, tzv. Anexí, které obsahují standardy a doporučené postupy pro mezinárodní civilní letecký provoz. Nejvyšším orgánem je Valné shromáždění, tvořené zástupci 191 členských států, výkonným orgánem je Rada ICAO, volená vždy na tři roky. Hlavním cílem ICAO je rozvoj mezinárodního civilního letectví bezpečným a spořádaným způsobem tak, aby mezinárodní doprava byla založena na rovnosti příležitostí a mohla fungovat spolehlivě a ekonomicky. Zdůrazněna je především bezpečnost a plynulost civilního letectví [68].



#### 2.4.2 ECAC

European Civil Aviation Conference (Evropská konference pro civilní letectví) – mezivládní organizace sdružující státy evropského regionu. Jedná se o organizaci, jejíž snahou je zajistit vývoj bezpečného, efektivního a udržitelného systému letecké dopravy. Jejím úkolem je harmonizovat civilní letectví v evropských státech, jak v oblasti provozně – ekonomické, tak i v oblasti technicky – výrobní [43, 17].

#### 2.4.3 EASA

European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví) – byla založena v roce 2002, jejím cílem je poskytovat odborné znalosti a pomáhat při zpracování pravidel pro bezpečnost letectví v EU a vydává osvědčení pro letecké výrobky, letecké výrobce, letecké opravny a servis [27].

#### 2.4.4 IATA

Nejvýznamnější nevládní mezinárodní organizací je IATA (International Air Transport Association), neboli Mezinárodní asociace leteckých dopravců. Tato organizace byla založena v roce 1945 zástupci 57 leteckých dopravců, pocházejících z 31 různých států a představuje svazek dobrovolných leteckých dopravců. Mezi členy patřila i společnost ČSA. V dnešní době je jejími členy 260 leteckých dopravců ze 117 zemí. Vzhledem k tak velkému rozsahu má IATA zastoupení v 53 zemích světa.

Prvotním úkolem IATA je „*reprezentovat, vést a sloužit leteckému odvětví*“, což znamená, že IATA slouží k reprezentaci zájmů leteckých dopravců v mezinárodním měřítku [69].

### 2.5 Dopady terorismu na lidskou psychiku

Oběti teroristických útoků a lidé, kteří byli bezprostředně ovlivněni těmito činy, většinou trpí určitým traumatem či posttraumatickým stresem. Každý jsme však individuální a každý se s traumaty vyrovnává jinak. Trauma dokáže ovlivnit

člověka na dlouhou dobu, v určitých případech i na celý život. Kromě akutní stresové reakce, mezi něž se řadí například šok, paralýza, hrůza, se objevují další, jako dlouhodobé dušení i fyzické poruchy, které jsou přímou reakcí na posttraumatickou stresovou poruchu.

Stejným šokem si ovšem prochází i samotná společnost, když se snaží s nenadálou událostí vyrovnat. V tomto jevu se vyskytují tyto chronologické body:

- impact „mlčení/ticho“, ochromení 24– 36 hod.;
- první výkřik emocí;
- vztek, hněv 4–5 dnů;
- honeymoon – do 3 týdnů (solidarita, pomoc);
- deziluze, rozčarování;
- reintegrace [15].

### 2.5.1 Strach

Strach je přirozená emoce a je součástí stresové situace. Je varováním před nebezpečím a současně výzvou k jeho přijetí a zvládnutí [7].

Jde o nepříjemný prožitek s neurovegetativním doprovodem, zpravidla zblednutím, chvěním, zrychleným dýcháním, bušením srdce, zvýšením krevního tlaku a pohotovostí k obraně či útěku [8].

Strach má různou intenzitu od mírného neklidu až po stavy panických záchvatů. Strach lze kategorizovat do základních skupin, a to strach vrozený, a strach naučený čili získaný či osvojený, který je získán v průběhu života na základě předchozí prožité zkušenosti [9].

Strach je to, co z terorismu dělá to pravé nebezpečí. Lidé mají strach, reagují na každý netradiční zvuk či událost. Je proto otázkou, jak s tímto strachem bojovat. [15] [20].

### 2.5.2 Stres

Stres (angl. stress, neboli napětí, namáhání, tlak) je funkční stav, jedná se o sebezáchovný mechanismus živého organismu. Ve chvíli, kdy je tento organismus vystaven mimořádným podmínkám (stresorům), spouští se obranné reakce, které mají za cíl zachování homeostázy (udržování stabilního vnitřního prostředí) a zabránit poškození nebo smrti organismu. Stres můžeme definovat jako souhrn fyzických a duševních reakcí na nepříjemný poměr mezi skutečnými nebo představovanými osobními zkušenostmi a očekáváními.

Příznaky stresu jsou: únava, nespavost nebo neschopnost soustředění, nervozita, neklid nebo popudlivost, a dále ztráta chuti k jídlu, nauzea, žaludeční nevolnost, průjem i zácpa, bolesti hlavy, podráždění, zloba, rozčilování nebo apatie a pesimismus [70].

Pojem stres lze definovat jako nescifickou reakci na každý kladený nárok. Nárok je možné chápat jako jakoukoliv fyzickou a psychickou zátěž, např. hluk, nebezpečí, zranění a další. Tyto se pak nazývají stresory. V okamžiku, kdy začnou stresory působit v mozku, dojde k zablokování myšlení, čímž se snižuje aktivita mozkové kůry, aby mohla proběhnout automatická reakce. Hlavním úkolem stresové reakce je aktivování a alarmování organismu [10].

Ve stresových situacích je nutné správně vyhodnotit situaci a být co možná nejlépe připravený reagovat [24].

### 2.5.3 Akutní stresová reakce

*„Akutní reakce na stres – označují se tak fyziologické změny a změny v chování a prožívání, které startují rychle po té, co se traumatizující podnět objevil nebo v následných dvou až třech dnech“ [40 str. 360].*

Podstatou akutní stresové reakce jsou obranné a ochranné mechanismy, kterými se tělo brání prožitému stresu.

Akutní reakce na stres dále dělíme do dvou skupin a to podle biochemických změn a jejich vlivu na náš vegetativní systém:

#### **Reakce prvního typu**

- svalové napětí;
- psychomotorický neklid;
- agresivní projevy a neobyčejná síla;
- nesoustředěnost, těkání a zhoršená schopnost komunikace.

#### **Reakce druhého typu**

- ztuhlost;
- emoce nejsou projevovány ani pociťovány;
- snížená schopnost porozumět verbálním sdělením;
- zblednutí, ledové ruce a nohy [40].

Tyto reakce jsou přechodným narušením psychosomatických funkcí jedince a jejich závažnost závisí na míře odolnosti vůči prožité stresové situaci. Při akutní stresové reakci může dojít až k úplnému zhroucení adaptačních mechanismů. Dochází ke změnám v chování jedince, kdy není na situaci schopen reagovat a je naprosto ochromen bezmocí. Člověk stížený akutní stresovou reakcí není schopen vnímat souvislosti a reálně vyhodnotit situaci. Reaguje nepřiměřeně, přehnaně, či naopak zcela apaticky [41].

#### **2.5.4 Posttraumatická porucha**

Posttraumatická stresová porucha (dále jen PTSD) je porucha, která se vyvíjí buď brzy po prožitém traumatu, nebo o několik týdnů či měsíců později v souvislosti se stresem. PTSD se objevuje u lidí, kteří prošli určitou extrémně stresovou událostí, přesahující běžnou lidskou zkušenost.

Charakteristické pro osoby s PTSD jsou výkyvy nálad, přehnaná agresivita, nervozita, záchvaty paniky [8].

### 2.5.5 Panický záchvat

Panický záchvat vzniká následkem pocitu silného ohrožení a je provázen nepříjemnými jevy, jako je bušení srdce, pocit tíhy na hrudi, dušnost, motání hlavy, pocení, stažení hrdla. Tyto stavy vznikají následkem vystavení zátěžové situaci, mezi něž řadíme i cestování letadlem [42].

Na Letišti Václava Havla v Praze je možné absolvovat jednodenní kurz vedený profesionálními lektory, určený těm, kteří mají strach z létání.

### 2.5.6 Úzkost

Úzkost na rozdíl od strachu nebývá reakcí na nějakou konkrétní situaci, či událost. Pokud se úzkosti vyskytují často, intenzivně a po delší dobu, mluvíme o fobii. Úzkostných stavů neboli fobií je popsáno na 500. Jedná se buď o monofobie, nepřiměřené reakce na jednotlivé podněty, nebo komplexní fobie, které jsou kombinací nejrůznějších obav. Fobie vede k abnormálnímu prožívání, které komplikuje život.

S létáním nejvíce souvisí **aviofobie**, neboli aerofobie – strach z létání. Postihuje stejně muže jako ženy a to napříč věkovým spektrem a bez ohledu na dosažený stupeň vzdělání.

Léčba stejně jako u dalších typů fobií spočívá v dlouhodobé práci a zejména ovládnutí pocitů nejistoty a obav.

Kromě aviofobie mohou být s létáním spojeny i další fobie:

- Agorafobie – strach z velkého množství lidí;
- Akrofobie – strach z výšek;
- Akustikofobie – strach z hluku;
- Fobofobie – strach z vlastní reakce;
- Kakotechnofobie – strach z toho, že si člověk počíná nemotorně;
- Klaustrofobie – strach z uzavřeného prostoru;
- Thanatofobie – strach ze smrti;
- Uranofobie – strach z nebe [42].

## 3 CÍLE PRÁCE A HYPOTÉZY

### 3.1 Cíle práce

Hlavním cílem této práce je získat ucelený náhled na problematiku teroristických útoků v letecké dopravě a zmapování příčin strachu z létání.

Praktická část je zaměřena na analýzu dat získaných z anonymního, námi vytvořeného dotazníku. Ten byl vybraným respondentům doručen elektronickou poštou a jeho plné znění včetně průvodního dopisu je přílohou této práce. Dotazník se zaměřuje na zkušenosti dotazovaných s leteckou přepravou a zkoumá dopad ztřeštěných bezpečnostních opatření a informací o teroristických útocích na jejich strach a obavy z létání. Dalším cílem bylo zmapovat, zda se dotazovaní zajímají o bezpečnostní situaci v cílové destinaci.

Cíle práce:

- prvním cílem bylo zmapovat nejčastější příčiny strachu z létání;
- druhým cílem bylo zmapovat, zda a případně jakým způsobem si cestující zjišťují informace o bezpečnostní situaci v cílové destinaci a o spolehlivosti letecké společnosti;
- třetím cílem bylo zjistit vliv terorismu na chuť cestujících létat;
- posledním cílem bylo zjistit, zda bezpečností kontroly přináší cestujícím pocit jistoty, nebo jsou pro ně spíše ponižující;
- verifikovat nebo falzifikovat námi naformulované hypotézy.

### 3.2 Stanovené hypotézy

**Hypotéza 1:** Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů se obává teroristického útoku na palubě letadla.

**Hypotéza 2:** Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů ve vyšší věkové kategorii se díky bezpečnostním kontrolám cítí bezpečněji.

**Hypotéza 3:** Předpokládáme, že u více než 25% respondentů by případný teroristický útok v cílové destinaci měl vliv na rozhodnutí, zda letět na předem zaplacenou dovolenou.

Za nadpoloviční většinu považujeme 60 %.

## **4 METODIKA**

Pro potřebu diplomové práce byla zvolena metoda kvantitativního výzkumného šetření. Za tím účelem byl sestaven dotazník, který se skládá ze dvou částí. První část se dotazuje na věk, pohlaví, vzdělání, účel a četnost využívání osobní letecké dopravy. Ve druhé části jsme se zaměřili na pocity cestujících a položili dotazy týkající se strachu z létání a zjištění subjektivního pocitu z bezpečnostní kontroly na letišti. Celkem má dotazník 16 otázek a je sestavený tak, aby nám pomohl dosáhnout stanovených cílů a zmapovat danou oblast.

### **4.1 Výzkumné šetření**

Při zpracování praktické části diplomové práce jsme se zabývali výzkumným šetřením za pomoci kvantitativního nestandardizovaného dotazníku za účelem získání vstupních dat pro další zpracování. Na základě přesně cílených otázek a následně pečlivě vyhodnocených odpovědí se podařilo získat cenná data od vybraného vzorku populace.

Dotazování započalo 20. 12. 2016 a skončilo 31. 3. 2017.

### **4.2 Stanovení výzkumného vzorku**

Respondenti byli obesláni elektronickou poštou, samotný dotazník pak obsahoval krátký úvod vysvětlující účel otázek. Celkem odpovědělo na otázky 115 respondentů, 63 žen a 52 mužů. Nejvíce byla zastoupena věková skupina 31 – 40 let a to 49 osobami. Naopak nejmenší skupinu tvořili lidé ve věku 51 a více let, kde odpovědi uvedlo pouze 18 zástupců této věkové kategorie. Z pohledu nejvyššího dosaženého vzdělání byli stejnou měrou zastoupeni lidé s úplným středním vzděláním a vysokoškolsky vzdělaní lidé a to 52 osob v každé kategorii.



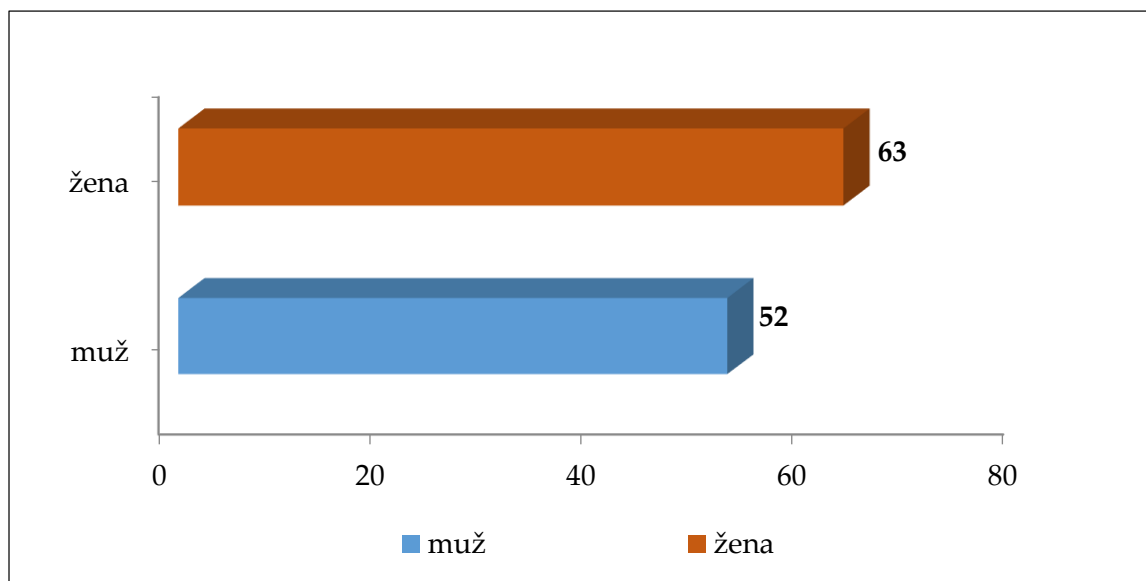
### 4.3 Výzkumný nástroj

Jako podklad výzkumného šetření je v této diplomové práci přiložen anonymní, pro tento účel sestavený dotazník (příloha č. 1). Z celkového počtu 16 otázek se první tři dotazují na osobní data, jako je věk, pohlaví, vzdělání. Další část se už zaměřuje na zkušenosti s leteckou dopravou, na pocit strachu z létání, dojmy z bezpečnostních kontrol na letištích a dále na vliv teroristických útoků na výběr dovolené, stejně jako na výběr letecké společnosti. Zajímali jsme se, zda lidé předem zjišťují informace o zemi, kterou se chystají navštívit, případně z jakých zdrojů tyto informace čerpají.

## 5 VÝSLEDKY

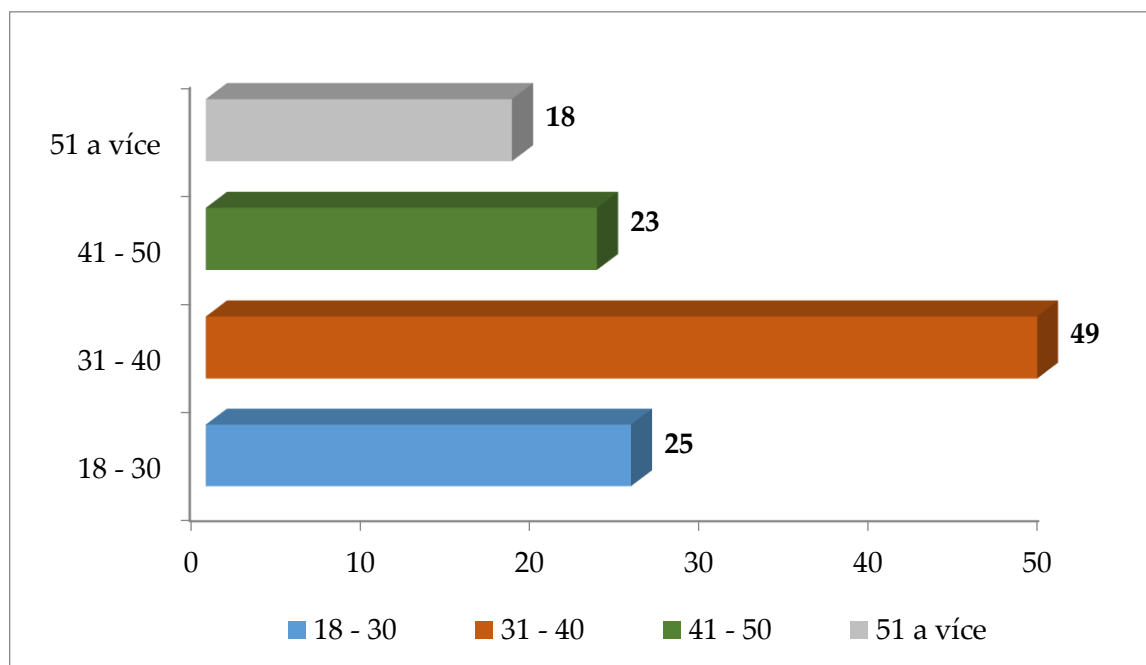
### 5.1 Vyhodnocení anonymního dotazníku

Otázka č. 1 Uveďte prosím svoje pohlaví



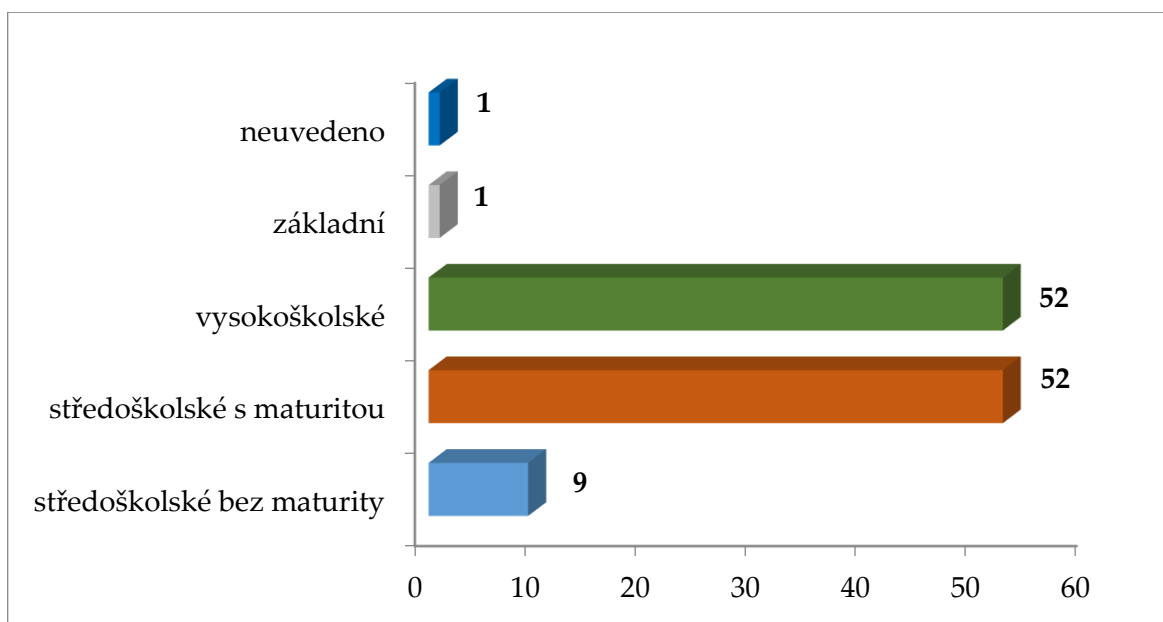
Obr. 1 – Pohlaví respondentů

Otázka č. 2 Zaškrtněte vaši věkovou skupinu



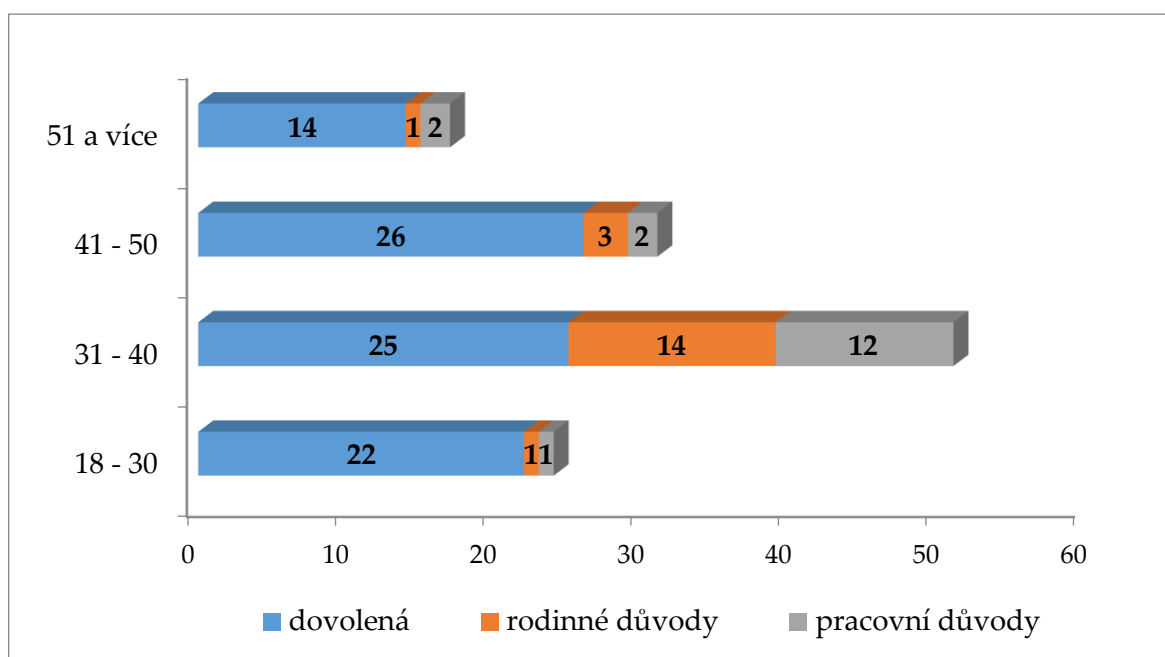
Obr. 2 – Věk respondentů

### Otázka č. 3 Uveďte vaše vzdělání.



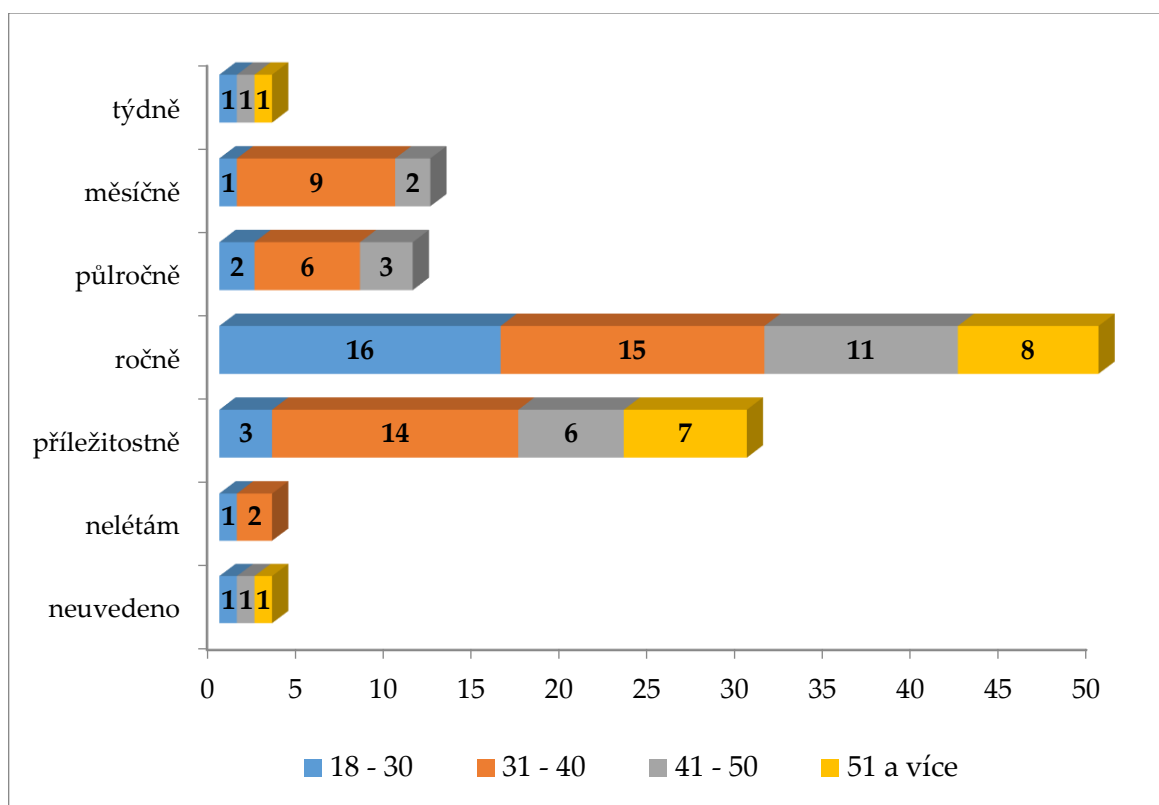
Obr. 3 – Vzdělání respondentů

### Otázka č. 4 Za jakým účelem využíváte leteckou přepravu?



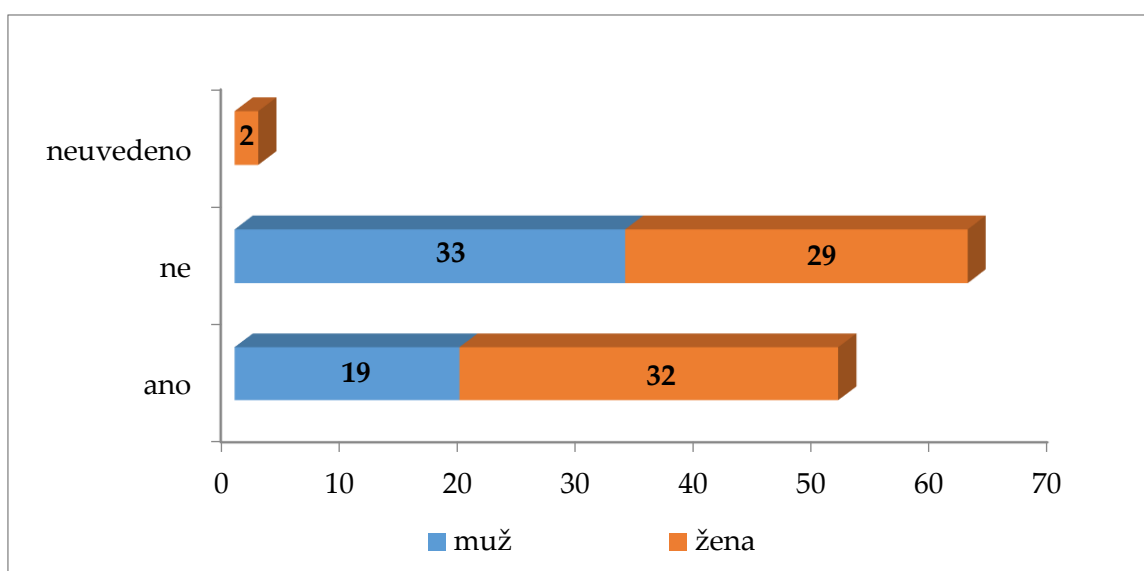
Obr. 4 – Důvody využívání letecké přepravy

### Otázka č. 5 Jak často létáte?



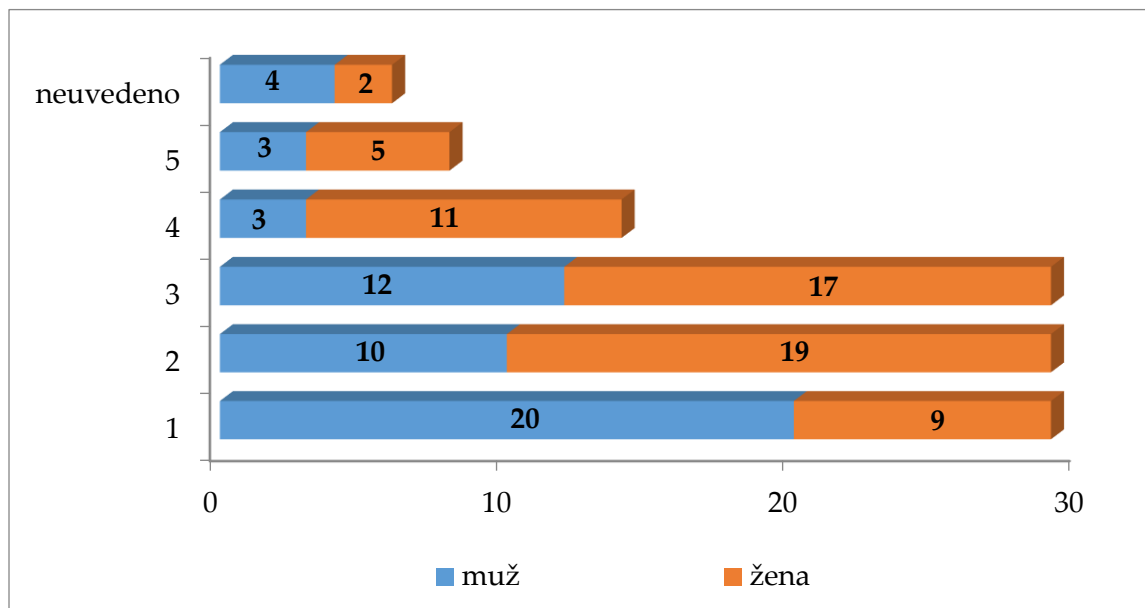
Obr. 5 – Frekvence létání

### Otázka č. 6 Máte strach z létání?



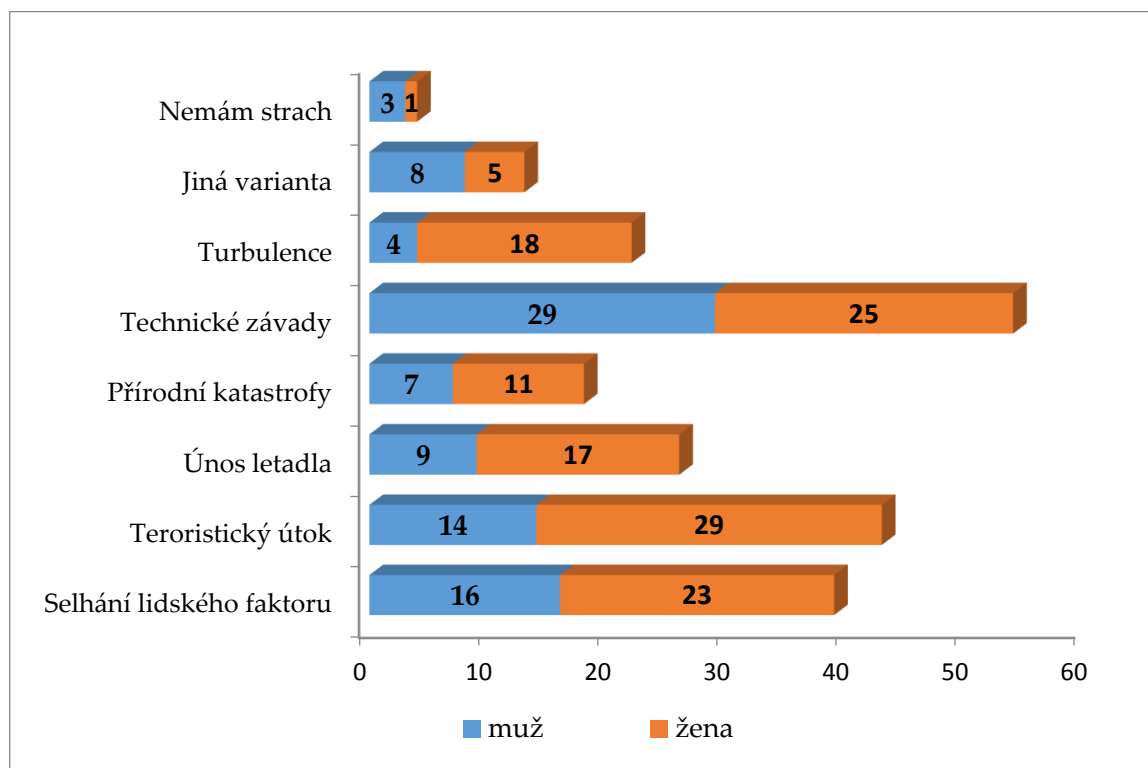
Obr. 6 – Strach z létání

**Otázka č. 7 Jak moc se bojíte létat?** V uvedeném rozsahu je 5 myšleno jako nejvyšší intenzita.



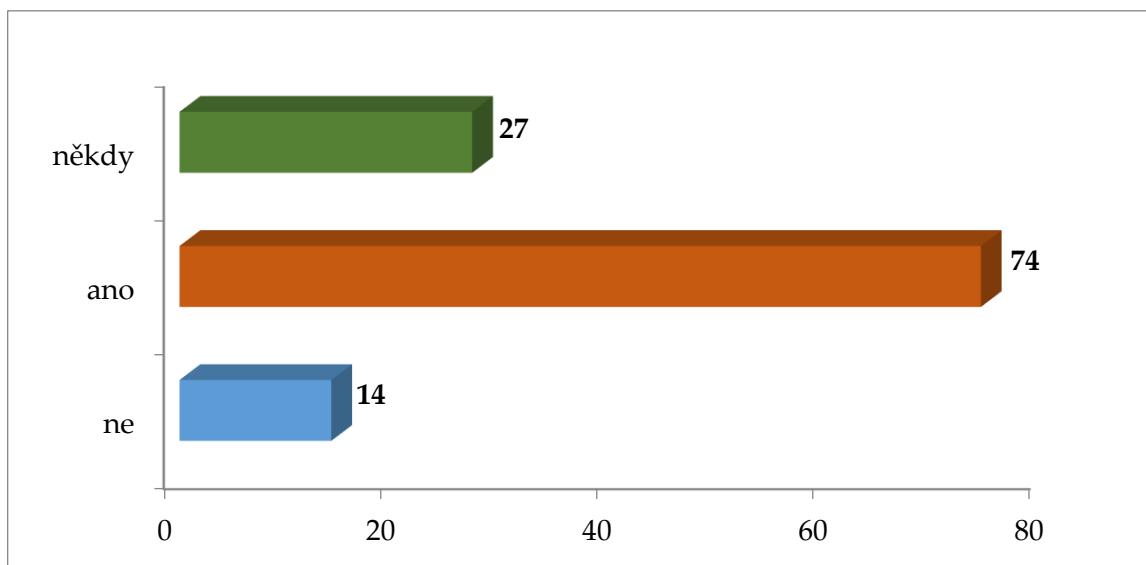
Obr. 7 – Intenzita strachu z létání

**Otázka č. 8 Pokud máte strach z létání, bojíte se:** (možno označit více odpovědí)



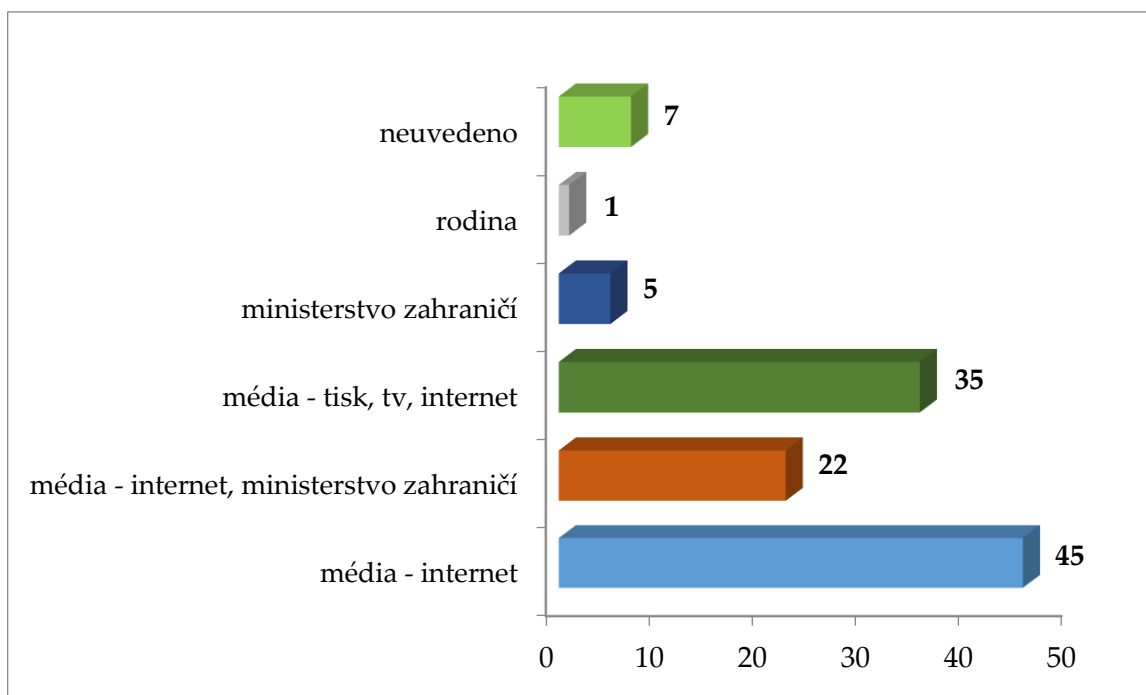
Obr. 8 – Důvody strachu z létání

Otázka č. 9 Vyhledáváte si informace o bezpečnostní situaci v zemi, kam letíte?



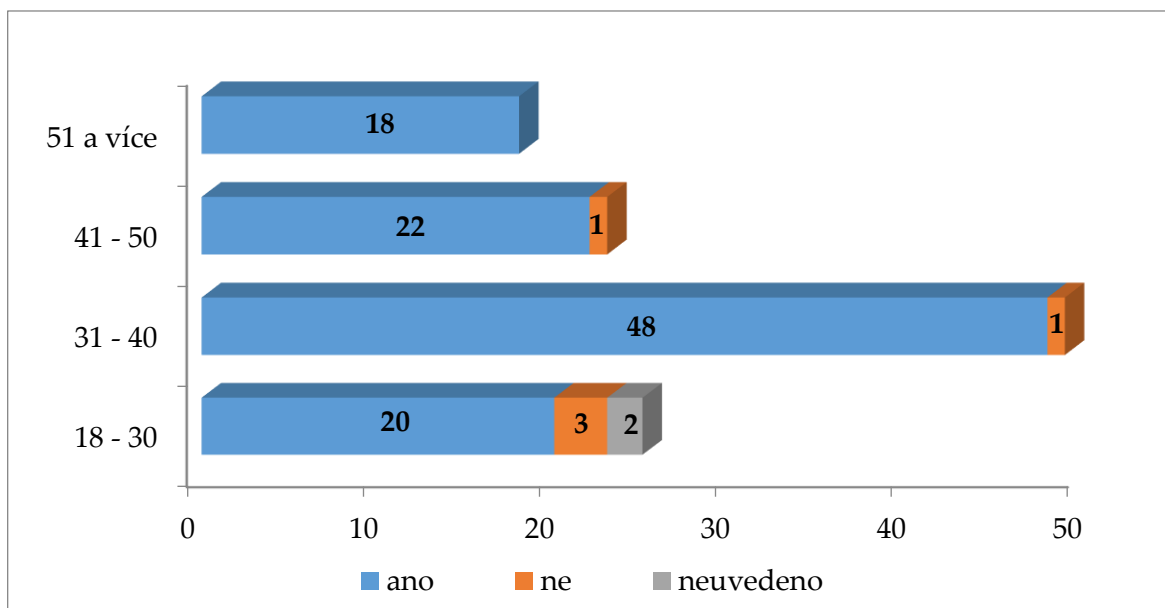
Obr. 9 – Informace o bezpečnostní situaci

Otázka č. 10 Uveďte zdroje informací o bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete



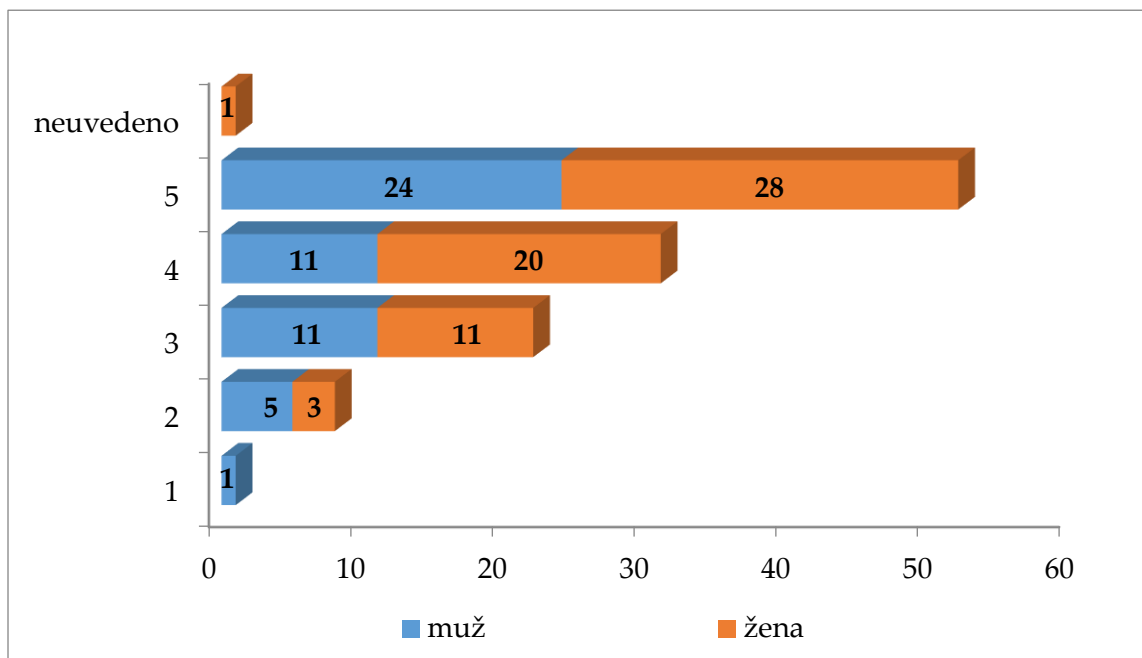
Obr. 10 – Zdroje informací o bezpečnostní situaci

**Otázka č. 11** Jak by ovlivnil případný teroristický útok vaše rozhodnutí cestovat do vámi vybrané země? V uvedeném rozsahu je 5 myšleno jako nejvyšší intenzita.



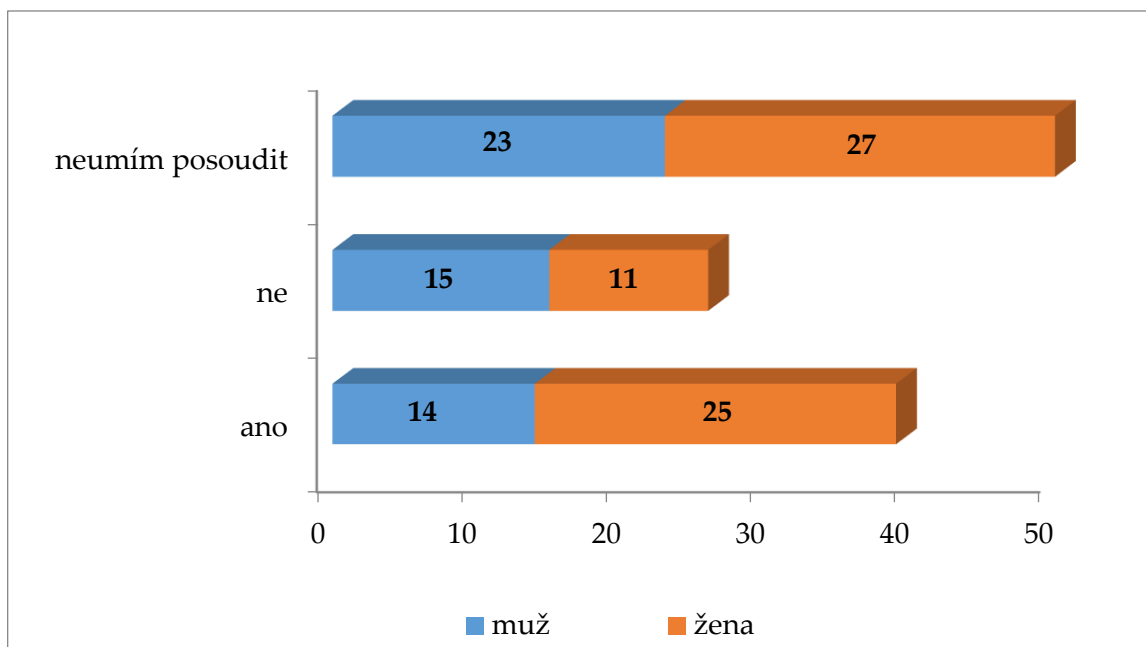
Obr. 11 – Vliv teroristických útoků na rozhodnutí kam letět

**Otázka č. 12** Mají teroristické útoky vliv na vaše rozhodnutí kam letět na dovolenou?



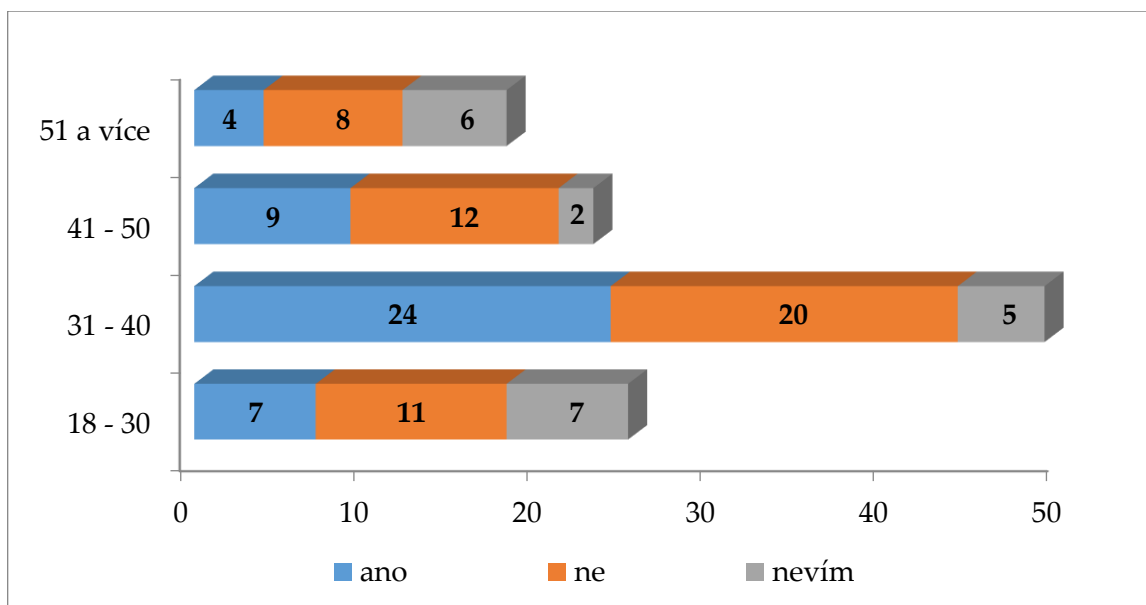
Obr. 12 – Intenzita vlivu teroristických útoků na rozhodnutí kam cestovat

**Otázka č. 13 Jsou dle vašeho názoru přijatá bezpečnostní opatření adekvátní?**



*Obr. 13 – Adekvátnost bezpečnostních opatření*

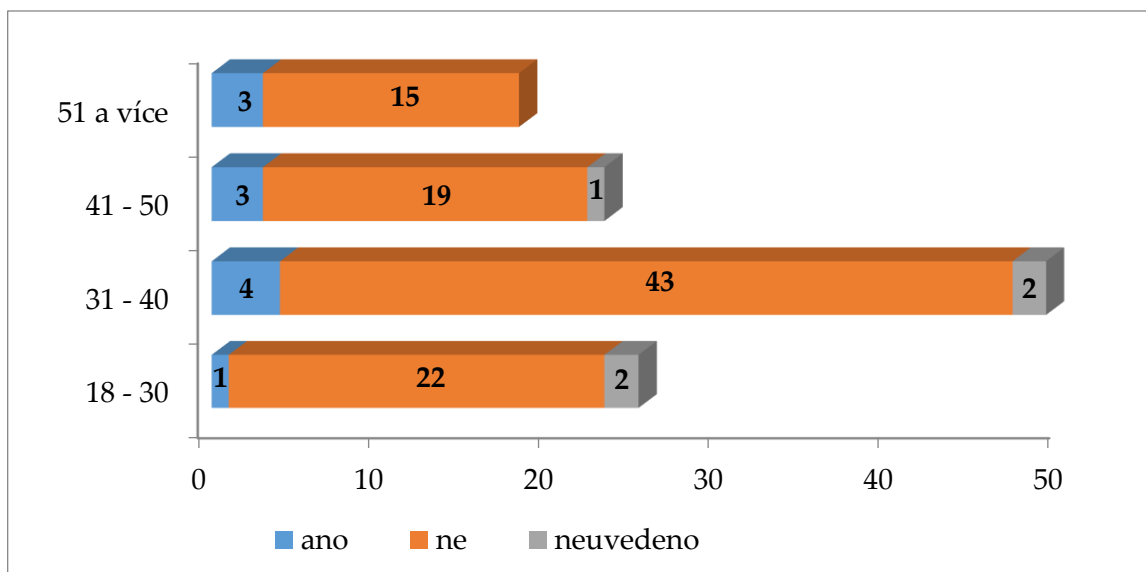
**Otázka č. 14 Vyvolávají ve vás bezpečnostní kontroly před odletem pocit jistoty?**



*Obr. 14 – Pocit jistoty v souvislosti s bezpečnostní kontrolou*

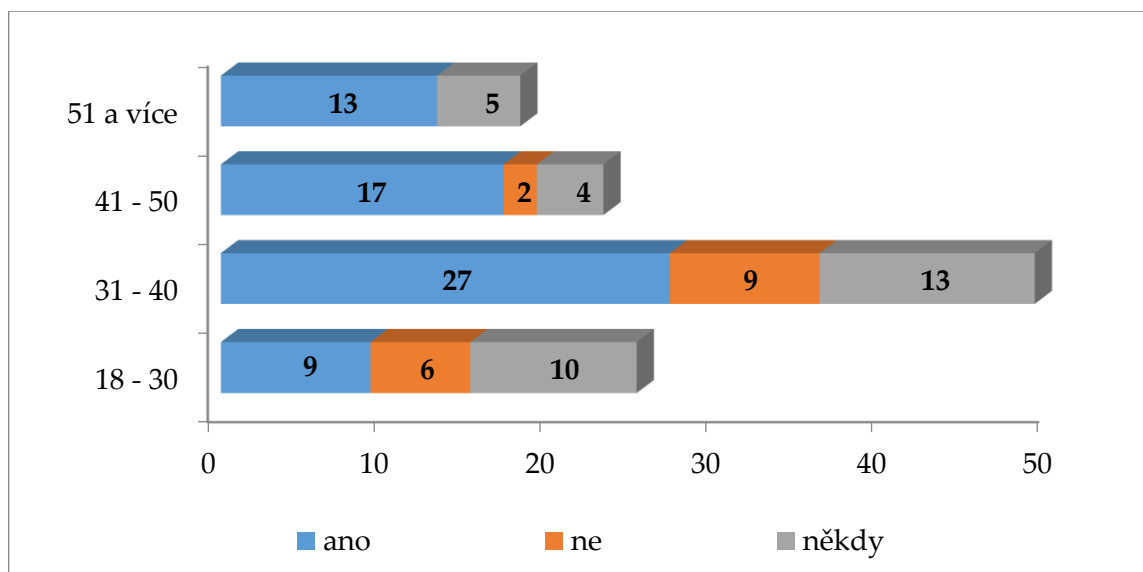


**Otázka č. 15 Připadají vám důkladné bezpečnostní kontroly ponižující?**



*Obr. 15 – Názor respondentů na bezpečnostní kontroly*

**Otázka č. 16 Prověřujete si spolehlivost letecké společnosti, se kterou letíte?**



*Obr. 16 – Prověřování spolehlivosti letecké společnosti*

## 5.2 Vyhodnocení cílů práce

V diplomové práci bylo stanoveno několik cílů. Prvním cílem bylo zmapovat nejčastější příčiny strachu z létání. Jednu z příčin strachu, tedy teroristické útoky odehrávající se v letecké dopravě, jsme si již popsali v teoretické části práce. Definován byl terorismus jako takový a popsány byly i nejvíce ničivé teroristické útoky zaznamenané v souvislosti s civilní leteckou přepravou. A to od historie až po současnost. Následně byl popsán dopad teroristických útoků na psychiku cestujících. Tento dopad se časově neomezuje pouze na období bezprostředně poté, ale jako spouštěč strachu se může stát trvalým problémem, například v podobě posttraumatické stresové poruchy. Možné psychické poruchy vyplývající z takového traumatizujícího zážitku jsme si uvedli také v teoretické části práce. Jedná se jak o krátkodobé reakce organismu na stres, tak i o dlouhodobé stavy, které negativně ovlivňují kvalitu života. Vegetativní reakce lidského těla navíc následně prohlubují psychické příznaky.

Po důkladné analýze dat, získaných pomocí v dotazníku uvedené otázky č. 8, jsme došli k výsledkům, které nám pomohly stanovený cíl, tedy nejčastější příčiny strachu z létání zmapovat. Jak je patrné z obrázku č. 8.

Druhým cílem bylo určit, zda a případně jakým způsobem si cestující zjišťují informace o bezpečnostní situaci v cílové destinaci a o spolehlivosti letecké společnosti. I tady jsme cíle dosáhli pomocí vyhodnocení odpovědí na otázky č. 9 a 16 uvedené v dotazníku. Vyhodnocení lze nalézt na obrázku č. 9 a 16.

Třetím cílem bylo zjistit vliv terorismu na rozhodování respondentů ohledně využívání civilní letecké přepravy. Podklady pro dosažení třetího cíle jsme získali na základě komparace odpovědí na otázky č. 4, 5 a 7 týkající se frekvence a účelu létání vzhledem k intenzitě pocitu strachu. Tyto závěry nám znázorňují obrázky č. 4, 5 a 7.

Posledním cílem bylo stanovit, zda bezpečnostní kontroly přináší cestujícím pocit jistoty, nebo jsou pro ně spíše ponižující. To jsme zjišťovali pomocí otázek

č. 14 a 15. Výzkumným šetřením jsme získali data pro dosažení i tohoto cíle. Cestující byli dotazováni jak na pocit jistoty, který mohou bezpečnostní kontroly vyvolávat, tak i na případný ponižující pocit z celého procesu. Vyhodnocení výsledků je znázorněno na obrázcích č. 14 a 15.

Obširněji se výsledky šetření budeme zabývat v kapitole diskuze, kde jsou uvedena přesná data zjištěná důkladným vyhodnocením získaných dat a kde provádíme srovnání s již publikovanými názory zainteresovaných odborníků.

### 5.3 Vyhodnocení hypotéz

**Hypotéza 1:** *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů se obává teroristického útoku na palubě letadla.*

Touto hypotézou se zabývá otázka č. 8.

Otázka č. 8 se přímo dotazuje na důvod strachu z létání. Z výzkumného šetření vyplývá, že z celkového počtu 115 respondentů pouze 29 tedy (25,2 %) žen a 14 (12,2 %) mužů - celkem tedy 43 (37,4 %) dotazovaných označilo konkrétně teroristický útok jako důvod strachu létat.

Vzhledem k tomu, že jsme umožnili označit více možností a tedy více důvodů strachu z létání, však z odpovědí dotazovaných dále zjišťujeme, že častějším důvodem strachu je pro celkem 54 (46,9 %) lidí, z toho 29 (25,2 %) mužů a 25 (21,7 %) žen obava z technické závady.

Třetí nejčastější příčinou strachu z létání je obava ze selhání lidského faktoru. Pro tuto příčinu se vyslovilo celkem 39 (33,9 %) respondentů, z toho 23 (20 %) žen a 16 (13,9 %) mužů.

Přírodní katastrofy se obává 11 (9,6 %) žen a 7 (6,1 %) mužů, celkem tedy 18 (15,7 %) dotázaných.

Jako další důvod strachu létat bývá uváděna možnost únosu letadla.

Pro tuto variantu se v našem dotazníku vyslovilo 26 (22,6 %) dotázaných, z toho 17 (14,8 %) žen a 9 (7,8 %) mužů.

Turbulencí se obává 22 (19,1 %) lidí, častěji ženy v počtu 18 (15,7 %), muži pouze 4 (3,5 %). 13 (11,3 %) respondentů uvedlo jako důvod strachu jinou – blíže nespecifikovanou variantu a 3 (2,6 %) muži a 1 (0,9 %) žena strach nepocítují. 1 (0,9 %) muž naopak uvedl, že strach z létání v něm vzbuzují všechny uvedené možnosti.

Po vyhodnocení výsledků můžeme říci, že první hypotéza byla **falzifikována**.

**Hypotéza 2:** *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů ve vyšší věkové kategorii se díky bezpečnostním kontrolám cítí bezpečněji.*

S druhou hypotézou souvisí otázky č. 14 a 15.

Otázka č. 14, zde jsme se respondentů ptali, jestli v nich bezpečnostní kontroly na letišti vyvolávají pocit jistoty.

U 7 (6,1 %) osob ve věkové kategorii 18 – 30 let, 24 (20,9 %) osob ve věku 31 – 40 let, u 9 (7,8 %) osob v kategorii od 41 – 50 let a u 4 (3,5 %) osob starších 51 let zvyšují bezpečnostní kontroly pocit bezpečí před samotným letem.

Nás nejvíce zajímala vyšší věkové kategorie nad 51 let. Tady hovoří výsledek jasně. Bezpečnostní kontrola **nepřispívá** k navození pocitu bezpečí. Otázka č. 15 se dotazovala na to, zda dotazovaným připadají bezpečnostní kontroly na letišti ponižující.

Zde se z celkového počtu 115 respondentů naprostá většina vyslovila pro možnost ne, a to 99 (86,1 %) osob. Z pohledu věku potom v kategorii 18 – 30 let 22 (19,1 %) dotazovaných, v kategorii 31 – 40 let 43 (37,4 %) lidem, v kategorii 41 – 50 let 19 (16,5 %) respondentům a v kategorii nad 51 let 15 (13,1 %) respondentům nepřipadá bezpečnostní kontrola na letišti ponižující.

Po vyhodnocení výsledků můžeme říci, že i druhá hypotéza byla **falzifikována**.

**Hypotéza 3:** Předpokládáme, že u více než 25% respondentů by případný teroristický útok v cílové destinaci měl vliv na rozhodnutí, zda letět na předem zaplacenou dovolenou.

Na třetí hypotézu odpovídají respondenti prostřednictvím otázek č. 11 a 12.

Otázka č. 11 se respondentů táže na intenzitu vlivu teroristického útoku na jejich rozhodnutí cestovat do předem vybrané země na stupnici od 1 – 5, kdy 5 je myšleno jako nejvyšší intenzita.

Z výsledků zjišťujeme, že nejvíc a to 52 (45,2 %) osob, z toho 28 (24,3 %) žen a 24 (20,8 %) mužů označilo vliv teroristického útoku na rozhodnutí cestovat do vybrané destinace stupněm č. 5, tedy nejvyšší.

O stupeň menší intenzitu, na stupnici označenou č. 4, vybralo 31 (27 %) dotazovaných, 20 žen (17,4 %) a 11 (9,6 %) mužů, střední intenzitu, stupeň č. 3 zvolilo 22 (19,1 %) z toho 11 (9,6 %) žen a stejný počet, tedy 11 (9,6 %) mužů, stupeň č. 2 označilo celkem 8 (6,9 %) osob, z toho 3 (2,6 %) ženy a 5 (4,3 %) mužů, a nejnižší intenzitu, stupeň č. 1 vybrali pouze 2 lidé, jeden muž (0,9 %) a 1 (0,9 %) žena.

Otázka č. 12 se ptá, zda mají teroristické útoky vliv na samotný výběr dovolené.

Pro celkem 108 (93,9 %) respondentů je odpověď ano.

Z toho je srovnatelný poměr mužů 51 (44,3 %) a jen o málo větší podíl žen 57 (49,6 %). Pouze 5 (4,3 %) žen zvolilo odpověď ne a 1 (0,9 %) muž a jedna (0,9 %) žena se rozhodli odpověď neuvést.

Třetí hypotéza byla **verifikována**. Pro nadpoloviční většinu dotazovaných má teroristický útok velký vliv, jak na výběr dovolené, tak na samotné rozhodnutí cestovat.

## 6 DISKUZE

Tato část diplomové práce se věnuje detailně výsledkům získaným pomocí výzkumného šetření. Výsledky budou podrobně rozebrány a prozkoumány, abychom je následně porovnali s výsledky a tvrzeními jiných autorů, zabývajícími se touto tematikou, kterou si dala za úkol zmapovat tato diplomová práce.

Celkem jsme získali 115 respondentů, 63 (54,8 %) žen a 52 (45,2 %) mužů. Nejpočetněji zastoupenou věkovou skupinou byli lidé v produktivním věku v rozmezí 31 – 40 let a to počtem 49 (42,6 %) osob. Naopak nejmenší zastoupení měli lidé ve věku 51 a více let, kde odpovědi odevzdalo pouze 18 (15,7 %) zástupců této věkové kategorie. Další věkové kategorie 18 – 30 a 41 – 50 byly zastoupeny 25 (21,7 %) a 23 (20 %) respondenty. Z pohledu nejvyššího dosaženého vzdělání byli stejnou měrou zastoupeni lidé s úplným středním vzděláním a vysokoškolsky vzdělaní lidé a to 52 (45,2 %) osob v každé kategorii. 9 (7,8 %) osob má vzdělání střední bez maturity, 1 osoba (0,9 %) základní a jeden respondent vzdělání neuvedl.

Mezi důvody proč lidé létají, vede ve věkové kategorii 18 – 30 dovolená, kdy se pro tuto možnost vyslovilo 22 (19,1 %) dotazovaných, rodinné důvody uvedl 1 (0,9 %) respondent a pracovními důvody také 1 (0,9 %) respondent.

V kategorii 31 – 40 jako důvod k létání dovolenou uvedlo 25 (21,7 %) dotazovaných, dále byly rodinné důvody 14 (12,2 %) a pracovní důvody uvedlo jako důvod létat 12 (10,4 %) respondentů.

V kategorii 41 – 50 se pro dovolenou vyslovilo 26 (22,6 %) dotazovaných, následují rodinné důvody, které uvádí 3 (2,6 %) lidé, a pracovní důvody uvedli 2 (1,7 %) dotazovaní.

I kategorie osob nad 51 let uvádí jako hlavní důvod využít leteckou přepravu nejčastěji dovolenou. Zde jsme zaznamenali 14 (12,2 %) odpovědí,

pro rodinné důvody se vyslovil 1 (0,9 %) respondent a pracovní důvody uvedli 2 (1,7 %) respondenti.

Kordovaník (2009) ve své práci uvádí, že ačkoliv se bezpečnostní opatření a systémy bezpečnostních kontrol na letištích za poslední roky zdokonalily, teroristické aktivity jsou stále velmi rizikovým faktorem. [36]

Strach z létání má z celkového počtu 115 respondentů celkem 51 (44,3 %) dotazovaných, z tohoto počtu je 32 (62,8 %) žen a 19 (37,3 %) mužů. Strach nepocituje 62 (53,9 %) dotázaných, z této skupiny osob je 33 (53,2 %) mužů a 29 (46,7 %) žen. 2 (1,7 %) ženy odpověď na tuto otázku neuvedly. Z námi dotazovaných respondentů nemá nadpoloviční většina strach z létání. Strach z létání je však v populaci velmi rozšířený jev a výsledek blíží se polovině dotázaných tento fakt potvrzuje. Dále jsme se zajímali o příčiny tohoto strachu. Jedna z výzkumných otázek (otázka č. 8) se týkala důvodu strachu z létání.

Teroristické útoky jako faktor ovlivňující strach z létání jsou respondenty hodnoceny tak, že z celkového počtu 115 respondentů pouze 29 tedy (25,2 %) žen a 14 (12,2 %) mužů – celkem 43 (37,4 %) dotazovaných označilo konkrétně variantu teroristického útoku jako důvod strachu létat.

Na letišti Václava Havla v Praze je možné se již od roku 2006 zúčastnit kurzu, který pomáhá cestujícím strach z létání zmírnit, nebo se ho zcela zbavit. Kurz je pořádán Střediskem pro výcvik posádek letadel ČSA. Lektoři jsou vybraní odborníci z řad ČSA a jako členové létajících posádek mají nejen dlouholeté zkušenosti s létáním, ale i s citlivým přístupem k cestujícím. Zúčastnit se ho mohou nejen aviofobici – tedy lidé, kteří mají z létání panický strach, ale užitečný může být pro každého, kdo se o leteckou přepravu zajímá. Během kurzu se účastníci postupně dozvídají nejen informace týkající se létání, ale je jim nabídnut i návod jak zvládnout nepříjemné pocity při létání. Vše se navíc odehrává v autentickém prostředí. Kurz je pořádán ve výcvikovém středisku pro piloty a stewardy. Účastníci kurzů jsou usazeni do reálné makety kabiny

dopravního letadla – kabinového trenažéru A 320, nebo B 737 (obr. 17 – 22). Zde potom zažívají například simulované turbulence a vyzkouší si nouzové opuštění letadla po skluzu, použití kyslíkových masek a další zajímavé situace.

Asi nejzajímavějším bodem programu je pak reálně působící simulace letu na pohyblivém pilotním cvičném leteckém trenažéru (obr. 23 – 25). Navíc pod dohledem zkušeného pilota – kapitána letadla. Frekventanti zde zažívají skutečné pocity při vzletu a přistání i pohled z pilotní kabiny z pozice pilota [26].

Spouštěčem strachu z létání je pro mnoho lidí právě terorismus. Terorismus zasahuje do našich životů mnohem více, než si možná chceme vůbec připustit a to nejen v souvislosti s civilní leteckou dopravou. Média jako televize, internet, noviny, nebo rozhlas slouží jako sdělovací prostředky, kde se o teroristickém útoku, či teroristické skupině dovídáme prakticky denně. Tyto zprávy se dotýkají každého z nás. Nedávné teroristické útoky v Německu či Francii se odehrávaly nedaleko od našich hranic a jen potvrdily, že kdykoliv se může přihodit podobná katastrofa přihodit i u nás, či v jiném sousedním státu.

Letecká doprava je z pohledu náchylnosti k teroristickému útoku stále vnímána jako potenciálně riziková, i když dle statistik je nejbezpečnějším způsobem přepravy. Denně se přepraví pomocí letadla velké množství cestujících, na letištích jsou odbaveny statisíce lidí čekajících na svůj let, a i proto jsou tato místa tolik vyhledávaná teroristy. Soustřeďují se zde davy lidí s omezenou možností pohybu a útěku. To nahrává sebevražedným atentátníkům, kteří mají za úkol a svůj cíl zabít co nejvíce lidí, za co nejkratší čas.

Civilní letecká doprava, letadla, ale i samotná letiště jsou z tohoto důvodu velmi lákavým místem pro konání teroristických akcí a útoků, kdy o život přichází velké procento lidí. Nejvíce nebezpečný se z tohoto pohledu jeví útok ve vzduchu. Na palubě letadla je šance na přežití prakticky nulová. Letadla jsou zároveň drahá, což funguje výborně jako předmět pro vydírání. Navíc pár únosců zvládne obsadit letadlo bez větších problémů.



Hlavním cílem terorismu je rozpoutávat zlo a strach, ovšem jedná se také o politický nátlak a jeho snahou je co největší zviditelnění takových akcí. Letecká doprava je mezinárodní a využívá ji prakticky každý stát. Pasažéři pocházejí z více zemí, což, v případě teroristického útoku na letadlo či letiště, zajistí pozornost zahraničních médií. To přesně teroristům vyhovuje, jelikož čím více lidí se o jejich akci dozví, tím více budují a vzbuzují strach. Lidé na takové činy reagují velmi negativně a pod vlivem takové události jejich strach narůstá [15].

Vzhledem k tomu, že bylo možné v odpovědi na otázku č. 8, která zjišťovala důvod strachu z létání označit více variant, bylo dále zjištěno, že častějším důvodem strachu je pro celkem 54 (47 %) lidí, z toho 29 (25,2 %) mužů a 25 (21,7 %) žen obava z technické závady a přírodní katastrofy. Celkem 13 (11,3 %) respondentů, 8 (7 %) žen a 5 (4,3 %) mužů uvedlo jako důvod strachu jinou – blíže nespecifikovanou variantu a 4 (3,5 %) dotazovaní, z toho 3 (2,6 %) muži a 1 (0,9 %) žena strach nepocítují. 1 (0,9 %) muž odpověděl, že strach z létání v něm vyvolávají všechny z uvedených variant.

Předpokládali jsme, že nejvíce respondentů, (bez rozdílu pohlaví a věku) se bude obávat teroristického útoku nebo únosu letadla, ale ukázalo se, že důvody strachu jsou různé. Nejvíce dotázaných osob má strach z technické závady letadla a přírodní katastrofy. Za nejzávažnější nehodu tohoto století, kde nastalo technické selhání letadla, se považuje letecké neštěstí letadla Concorde F-BTSC od Air France v roce 2000 na trase Paříž – New York. Toto letadlo, krátce po startu, se díky selhání motoru v důsledku protržení palivové nádrže vzňalo [12].

V důsledku vlivu počasí je jedním z nejzávažnějších leteckých neštěstí to, které postihlo let CI676 China Airlines Airbus A300. Ten v únoru 1998 letěl z Taipei na Taiwan. Letoun při klesání v důsledku nepříznivého počasí, snížené viditelnosti (mlha), narazil do dvou domů [14].

Leteckou nehodou můžeme nazvat událost, která je spojena s provozem letadla, to znamená nehoda, ke které došlo mezi dobou, kdy cestující nastoupili

do letadla a mezi dobou, kdy z letadla vystoupili. V této době, při letecké nehodě, došlo k poškození či zničení letadla, zranění či usmrcení některé osoby nebo se letadlo nachází na neznámém místě.

Rozeznáváme několik druhů leteckých nehod jako je např.: srážka letadel za letu, srážka s terénem při řízeném letu, srážka letadel na zemi, srážka letícího letadla s překážkou na zemi, atd. I tyto letecké nehody patří k nejčastějším obavám a strachu z létání. Toto vyplývá i z výše uvedeného dotazníkového šetření. Jednou z nejznámějších leteckých nehod na území České republiky je nehoda z roku 1975 na území pražské části Suchdol [44].

1. ledna 2003 v České republice zahájil svou činnost Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN), který se zabývá šetřením leteckých nehod. Cílem odborného ujišťování je stanovení účinné prevence, dle platné legislativy.

Legislativa ICAO – Úmluva o mezinárodním civilním letectví 147/1947 Sb.

Legislativa EU – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č.996/2010

Legislativa ČR – Zákon č. 49 Sb., o civilním letectví a Letecký předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů L 13 [45].

Letecký incident je jiná událost než letecká nehoda, tato událost je považována za krizovou událost, zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Letecký incident můžeme rozdělit do několika typů, dle závažnosti události: incident významný, incident závažný a incident velký. Zároveň incidenty lze rozdělit podle příčiny na incidenty letové, technické, řízení letového provozu, v zabezpečovací technice a další [46].

Terorismus jsme již definovali v teoretické části diplomové práce. V návaznosti je popsán i strach, jako jeden z projevů, který tento fenomén vyvolává. Ve své knize David a Malacka definují tento jev takto: „*Terorismus se často definuje jako selektivní použití strachu, použití hrozby násilí k fyzické likvidaci*

obětí, podrobení a zastrásování k narušení normální funkce společnosti. Použitím síly nebo hrozby silou proti vybraným cílům a předpokládanou hrozbou dalšího násilí proti širokému výběru potencionálních cílů je zaséván strach mezi skupiny osob či celé národy“ [47, str. 27 ].

V roce 2013 světový terorismus ovládly čtyři největší teroristické organizace: Al-Káida, Boko Haram, Islámský stát a Talibán. Tyto organizace se podílely na celkem 66 % útoků [48].

Další definicí pro terorismus můžeme odvodit od latinského slova „terror“, což v překladu znamená hrůza či zděšení nebo slovíčko terreo – způsobovat zděšení a silný strach. Slovník Královské španělské akademie nabízí toto odborné vysvětlení: prvotní význam slova teror jako mimořádně intenzivní strach. Proto Královská španělská akademie navrhla tuto definici terorismu: „*Sled násilných akcí, které jsou prováděny s úmyslem rozpoutat teror.*“ [49, str. 16].

Cílem teroristů je primárně navodit pocit strachu a neustálého pocitu ohrožení. Je pravda, že se teroristický útok může odehrát prakticky kdekoliv, aniž bychom to nějak mohli ovlivnit. Hypotéza, že se nás terorismus netýká, protože Česká republika je z pohledu teroristů bezvýznamným cílem, není pravdivá. Nebezpečí hrozí a je velmi aktuální. Lidé mají oprávněně strach a obavy. Po událostech z 11. září 2001 a momentálním vývoji na Blízkém východě se jedná o přiměřenou reakci.

Při teroristickém útoku spáchaném ve vzdušném prostoru jsou navíc následky považovány za jedny z nejvíce tragických.

Vzdušný prostor je součástí státního území, a Úmluva o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 ve svém 1. článku stanovuje, že má každý stát absolutní svrchovanost nad svým vzdušným prostorem, bez výjimky. Ani po tragédii v New Yorku a Washingtonu, kdy došlo k následnému širokému jednání jednotlivých svrchovaných států, neresultovala tato jednání v určitý významný posun ve smyslu mezinárodní spolupráce.

Historie využívání letadel k teroristickým akcím přitom nejsou žádnou novinkou. Již za druhé světové války byli velmi nepopulární japonské sebevražedné oddíly, jejichž členové se za pomoci svých strojů snažili o napáchání co největších škod. Obětování vlastního života bylo a je nedílnou součástí letectví.

Protiprávní činnost a terorismus v letectví má jednoho společného činitele, kterým je lidské pochybení. Jde o případ, kdy se do letiště nebo na palubu letadla dostanou předměty či zbraně, kterými mohou teroristé ohrožovat a donucovat cestující. Často se jedná o kamuflované zavazadlo, předmět či zbraň upnutou na tělo pachatele, která dokáže vyvolat paniku. Navíc i přes stále rostoucí bezpečnostní bariéry na letištích, se stále teroristické činy v těchto prostorách či na palubě letadla vyskytují. Není to tedy problém, který by byl již vyřešen. Jedná se o aktuální problém, jenž je nutné řešit a zejména donutit jednotlivé světové vlády ke spolupráci. V jiném případě se budou dít věci, jakými jsme byli svědky v Turecku, USA, Egyptě a jiných místech světa [16].

O definici terorismu se pokusilo i OSN jako reakci na spáchané konkrétní teroristické útoky např.: zabití Izraelských atletů na Olympijských hrách v Mnichově v září 1975, útok na letiště v Izraeli nebo útok na sovětské diplomaty v New Yorku [50].

Jeden z nejvýznamnějších českých odborníků na terorismus a bezpečnost z Ústavu mezinárodních vztahů Jan Eichler k problematice teroristických útoků v Paříži v roce 2016 v rozhovoru pro iDNES řekl: *„Je to obrovská rána, obrovský zločin proti lidskosti.“* Na útoky se teroristé dlouho připravují, týdny, měsíce. Začíná to vymýváním hlav v mešitách, pak pokračuje koordinací a vyzbrojováním. Jedna z otázek v rozhovoru se ptala na ohroženou bezpečnost České republiky, máme se bát nebo se bát nemusíme? Eichler řekl: *„Já bych neřekl, že se bát nemusíme.“* [51, str. 4]

Ze zpráv, které zveřejnily mezinárodní organizace IATA a ICAO, vyplývá masivní snížení zájmu cestujících o leteckou dopravu, které nastalo

po teroristických útocích uskutečněných dne 11. září 2001. Nejvíce byl pokles patrný u letů z Evropy do Spojených států amerických. Zájem pasažérů o tyto lety klesl o 30 %, což zapříčinilo krach některých leteckých společností a v důsledku i nárůst nezaměstnanosti v tomto odvětví.

Jak uvádí ve své práci Báča (2012), po 11. září 2001 došlo v Evropě u leteckých dopravců ke snížení zájmu o linkové mimoevropské lety o 10 % [35].

To potvrzuje ve své práci Hejna (2003), který čerpá ze statistických dat WTO, zveřejněných za rok 2001. Pokles cestujících do USA byl v tomto roce nižší o 10,7 %. USA bylo poklesem celkového zájmu o osobní leteckou dopravu postiženo nejvíce. Dle Boháčkové (2013) se zde zájem cestujících o osobní leteckou dopravu snížil o 14,1 % [31].

Salátová (2014) ve své práci zjišťuje, že obecně největší dopad na osobní leteckou dopravu mají teroristické útoky, kde bylo letadlo cílem, nebo prostředkem k vykonání útoku. Udává zde, že z celkového počtu 140 jí oslovených respondentů plných 87 % zajímá bezpečnost destinace, kterou plánují navštívit. Vysoké procento potvrzuje, že zájem o bezpečnost v cílové destinaci je vysoký. Jak uvádí zmiňovaná autorka ve své práci uvedla, 44 % dotázaných by předem vyloučilo cestu do destinace, kde by se dal teroristický útok předpokládat [34].

Respondenti, které jsme oslovili, také posuzují cíl cesty podle toho, zda tam byl teroristický útok uskutečněn v posledních 5 letech. Takovou cestu by spíše, nebo určitě odmítlo 18 % respondentů. Vzhledem k tomu, že médií jsou oblasti zasažené teroristickým útokem popisovány často subjektivně a s negativním podtónem, aby byla taková zpráva co nejdramatičtější, jedná se o logický důsledek. V cestujících je živen pocit strachu, následován rušením rezervací dovolených a poklesem zájmu o zasaženou destinaci. Dále popisuje psychický dopad na obyvatelstvo jako velmi silný. Uvádí, že pocit bezpečí je základní potřebou každého člověka a jeho ztráta má vliv nejen na chování lidí,

ale i na ztrátu zájmu o služby leteckých společností a dalších navázaných služeb [34].

Z tohoto důvodu je zajímavá také práce Dudové (2013). Ta ve své práci oslovila 115 respondentů a výzkumem zjistila, že 8 % stále trpí strachem z létání kvůli událostem 11. září 2001. Americká psychologická asociace vydala sérii volně dostupných publikací s návodem, jak se s fenoménem hrozících teroristických útoků vyrovnat. Tyto dokumenty jsou i po 11. 9. 2001 bohužel stále aktuální. Pro psychickou pohodu je důležité zachování každodenní rutiny, beze změn způsobených strachem. Dalším pozitivním činitelem je také stabilní rodinné zázemí a pevné sociální vazby s okolím [33].

Kvačková (2015) ve své práci popisuje dopad na pokles návštěvnosti oblíbené turistické destinace Egypta po sérii teroristických útoků, které se zde odehrály v roce 2006 a následně po politických otřesech v roce 2013. V roce 2006 poklesla návštěvnost Egypta o 5 %, v roce 2013 dokonce o 18 % návštěvníků [32].

V roce 2015 byla v souvislosti s Egyptem zaznamenána další zneklidňující zpráva, tentokrát o pádu ruského letounu. České cestovní kanceláře dokonce od října 2015 přestaly organizovat zájezdy na Sinajský poloostrov vzhledem k tamní bezpečnostní situaci. Dotčeno bylo zejména letoviště Šarm al Šejch, letoviště Hurghada a MarsáAlam, kde byla bezpečnostní situace dobrá, zůstaly turisty vyhledávány i nadále [28].

Hejna (2003) ve své práci popisuje efekt pocitů nejistoty u cestujících poté, co jsou informováni o teroristickém útoku. Tento pocit hrozícího nebezpečí vede ke snížení zájmu o využití letecké dopravy. Jak uvádí zmiňovaný autor, Světová organizace cestovního ruchu vydává po teroristických útocích prohlášení, jimiž nabádá cestující, aby cesty nerušili. Tato asociace trvale usiluje o zdokonalení bezpečnostních opatření, tak aby byl pokles zájmu o leteckou dopravu co nejmenší [31].

Trejbal (2016a) se zabývá domácí situací, když hodnotí očekávání nárůstu počtu cestujících na Letišti Václava Havla v Praze v roce 2016 těmito slovy: „Myslím, že se jedná o reálně zhodnocenou vyhlídku. Nízké ceny letenek, velká přepravní kapacita na jedné straně, na druhé straně i obavy z bezpečnostního vývoje. Předpokládám, že tento rok budeme cíle našich zahraničních cest vybírat v první řadě dle bezpečnosti destinace a až na druhém místě podle ceny letenky“ [29].

Trejbal (2016b) dále uvádí: „ Češi budou mít letos zvýšený zájem o letní destinace, které leží vně muslimského světa. S ohledem na bezpečnostní rizika budou častěji létat například do Chorvatska, kam se přelije část turistů, kteří dříve vyhledávali spíše Egypt nebo Tunis“ [30].

Zych (2015) popisuje nejvýznamnější letecká neštěstí posledních let následujícími slovy: „Nejznámější letecké nehody za poslední rok nebyly způsobeny technickou závadou na letadle. Ať už sestřelení Boeingu Malaysia Airlines nad Ukrajinou nebo nehoda úmyslně způsobená pilotem Germanwings ve francouzských Alpách. A ačkoli v poslední době přichází ze světa celá řada poměrně negativních zpráv ohledně leteckých neštěstí, nejedná se o žádnou mimořádnou situaci. Letecká přeprava je po krátkém útlumu opět na vzestupu. V roce 2014 vzrostla celosvětově poptávka po letecké dopravě o 5,9 % a celková kapacita se zvýšila o 5,6 %“ [37].

Ditrych (2013) s odvoláním na tisk uvádí: „List TheAtlantic v souvislosti s bostonskými teroristickými útoky upozorňoval na skutečnost, že řada psychologických výzkumů přesvědčivě ukazuje, že se snáze vystrašíme událostmi, které jsou ojedinělé, náhodné a spektakulární. Povědomí o leteckých katastrofách vede řadu lidí ke strachu z létání, přitom auta jsou dopravním prostředkem daleko nebezpečnějším. K strachu z terorismu, který snadno vytvoří poptávku po výjimečných opatřeních popírajících práva a svobody některých či všech (nebo tato opatření legitimizuje), patrně přispívá i vzednutí obecné kultury strachu v západních společnostech, na které ukazují pro změnu sociologické průzkumy“ [38].

V práci autorek Hamblen a Slone (2005) je zaznamenán zvýšený počet odborných výzkumů psychiky jedinců po teroristických útocích z 11. září 2001. Tyto výzkumy shodně potvrzují vliv terorismu na psychiku lidí. Většina osob, které byly nějakým způsobem zasaženy teroristickým činem, vykazuje vyšší riziko vzniku PTSD. Objevují se u nich i další negativní reakce, jako drogová závislost,

projevy úzkosti, nebo depresivní stavy. Mezi faktory, které spouští PTSD, pak patří vlastní přítomnost na místě, kde se teroristický čin odehrál, stejně jako ztráta blízké osoby, ale i pouhé sledování hrozby teroristickým útokem v médiích [39].

Brader a Marcus se ve své práci zabývají rozdílem mezi emocemi - strachem a úzkostí. Emoce strachu jsou spuštěny vrozenou reakcí na strašlivou událost, na známou hrozbu nebo nebezpečí. Kdežto úzkost je odezvou na nejistotu, neznámé nebezpečí, neznámou hrozbu, které člověk nemá v žádném případě pod kontrolou [52].

Řada lidí trpí následkem prožitého šoku fobiemi, které se u nich vyskytly po teroristickém útoku, mají strach chodit mezi lidi, opouštět obydlí, jezdit výtahem a jiné. Podle průzkumu také více než 8 % lidí v USA raději využívalo osobní či hromadnou pozemní dopravu namísto letecké. V pozemní dopravě bylo následně díky tomuto nárůstu cestujících zaznamenáno zvýšené množství vážných dopravních nehod s tragickými následky.

Následkem teroristických útoků v letecké dopravě došlo také k různým omezením cestujících. Průzkumy veřejného mínění zaměřené na dopad těchto opatření na komfort cestujících zjišťovaly, jak na ně nová nařízení, jako je například povolené množství tekutin na palubě letadla, působí. Celých 31 % cestujících vnímá toto nařízení jako silně omezující. Více než 50 % cestujících uvádělo, že nová nařízení a bezpečnostní kontroly jsou pro ně silně negativním zážitkem [22].

Otázka č. 15 našeho dotazníku se táže, zda někomu připadají důkladné bezpečnostní prohlídky ponižující. K tomu se váže problematika bezpečnostní kontroly samotného cestujícího a jeho příručního zavazadla. Tato kontrola musí být provedena takovým způsobem, aby se předešlo vnesení nebezpečných a zakázaných předmětů, zbraní a výbušnin na palubu letadla. Tato kontrola je uceleným souborem bezpečnostních opatření, včetně detekční a fyzické



kontroly. Kontrolu musí podstoupit všichni cestující, kterým začíná let, kteří nastoupí na palubu letadla.

6. listopadu 2006 vyšla v platnost na všech letištích Evropské unie, Norsku, Islandu a Švýcarsku nová bezpečnostní pravidla, která přijala Evropská komise jako ochranu před novou hrozbou takzvaných kapalných výbušnin. Jedná se o Nařízení Evropské komise (ES) č. 1546/2006, nová bezpečnostní pravidla. Tato pravidla omezují množství tekutiny, které si cestující může vzít přes bezpečnostní kontrolu na palubu letadla. Nařízení se týká všech cestujících odlétajících z letišť Evropské unie a výše uvedených států do jakékoliv destinace [71].

Zavedení takovýchto nových pravidel a nařízení se jeví jako nutnost s ohledem na stále hrozící teroristické útoky v civilním letectví. Impulesem k zavedení přísnějších bezpečnostních opatření nebyl pouze útok z 11. září 2001, ale i teroristický útok v roce 2006, spiknutí na letadlo z Velké Británie.

Jednalo se o spiknutí, kterým měl být proveden bombový útok na letadla mířící z Velké Británie do USA. Atentátníci měli přenést na palubu letadla tekuté chemikálie, ze kterých měly být provedeny výbušné nálože [72].

Dalším zajímavým číslem je procento lidí, mající strach z dalšího teroristického útoku na palubě letadla. Více jak 56 % Američanů a 58 % Australanů uvedlo, že jsou si vědomi možnosti potenciálního útoku a mají z něj strach. Jak je vidět, terorismus nás neovlivňuje jen v bezprostřední přítomnosti, ale svůj účinný strach dokáže šířit i dlouhý čas po samotných útocích [22].

Míra působení teroristických útoků na lidskou psychiku je individuální. Oběti teroristických útoků a lidé, kteří byli bezprostředně ovlivněni těmito činy, většinou trpí určitým traumatem či posttraumatickým stresem.

Rozsáhlé průzkumy duševních poruch prokázaly, že úzkostné poruchy se týkají asi 25 % populace. Příčinou může být genetická výbava, stejně jako osobnostní vývoj, nebo prostředí, v němž jedinec vyrůstal. Prožité trauma

například v souvislosti se zaznamenáním teroristického útoku se řadí k příčinám iracionálního strachu, kterým se fobie vyznačují [42].

Každý jedinec se s traumaty vyrovnává zcela jinak a s odlišnou rychlostí. Trauma dokáže ovlivnit člověka na dlouhou dobu, v určitých případech i na celý život. Kromě akutní stresové reakce, jako je šok, paralýza, hrůza, se objevují další, jako dlouhodobé dušení i fyzické poruchy jako reakce na posttraumatickou stresovou poruchu. Léčba a průběh léčby je zase velice individuální, ovšem nejdůležitější pro takové lidi je pocit jistoty, bezpečí, soucitu a stability [15].

V teoretické části této práce je zmíněno téma boje proti terorismu. Proto v diskuzi uvádíme konkrétní postoj České republiky k tomuto tématu. Tak jako ostatní evropské i mimo evropské země řeší hrozbu terorismu, tak i Česká republika je aktivní v boji proti terorismu. Tento fenomén je řešen dokumentem Strategie pro boj proti terorismu od roku 2013, který navazuje na předchozí dokument s názvem Strategie boje proti terorismu pro léta 2010 – 2012. Výše zmíněný dokument vychází ze základních principů Bezpečnostní strategie České republiky a bere v úvahu zájmy celé Evropské unie. Dokument vymezuje základní problémy s terorismem a postupy v boji proti terorismu v rámci České republiky. Převážně se zabývá preventivními opatřeními. Dělí se na pět základních oblastí:

- spolupráce subjektů zapojených do boje proti terorismu,
- ochrana obyvatelstva, kritické infrastruktury a dalších cílů,
- bezpečnostní výzkum, vzdělávání a informování veřejnosti,
- prevence radikalizace a boj proti rekrutování,
- legislativní a mezinárodně-smluvní otázky [55].

Terorismus není snadné jednoznačně vymezit z důvodu jeho charakteru, který se časem mění. Proto někteří odborníci na terorismus, například jako je Laqueur, odmítají pracovat s komplexní definicí terorismu, která podle Laqueura neexistuje a ani v dohledné budoucnosti nebude vymyšlena [53].

Laqueur zároveň ve svém novějším díle *Krieg dem Westen* píše, že neexistuje jen jeden terorismus, že je mnohem více druhů terorismu [54].

Terorismus si sebou nese mnohé dopady, které mohou značně ovlivnit chování společnosti a jednotlivých lidí, kteří byli svědky takového protiprávního činu. Dopady ekonomické, tedy na náklady je možné rozdělit do tří kategorií.

První kategorií jsou primární náklady, které se týkají přímé škody na místě (oběti na životech, zranění, materiální škoda, léčba zraněných, odškodnění pozůstalých a jiné).

Druhou kategorií jsou sekundární náklady spojené s protiteroristickým opatřením (finance na bezpečnost společnosti).

Terciální náklady lze zařadit do psychosociální kategorie, souvisejí se společenskou nejistotou a společenským strachem, který podobné protiprávní činy, při kterých lidé přicházejí o život, logicky vyvolávají.

Mnohonásobně tyto náklady rostou právě v letecké dopravě, což je vidět i na příkladech z minulosti, kdy po teroristických útocích došlo ke snížení profitů leteckých společností o několik procent.

Odpovědnost za újmu na zdraví a úmrtí cestujících upravuje Montrealská úmluva. Tato úmluva stanovuje zodpovědnost leteckého dopravce v případě, že se nehoda, která usmrtí nebo zraní cestující, stala „*na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoli operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho*“.

(Čl. 17 odst. 1 sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s.)

Doprovce se nemůže zbavit odpovědnosti za vzniklé škody, jen v případě, prokáže-li, že „ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů“ nebo „ke škodě

došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany“.

(Čl. 21 odst. 2. sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb. m. s.)

Někteří lidé jsou zprávami o teroristických útocích natolik ovlivněni a jejich obavy dosáhly takového stupně, že se místo letadlem začínají přepravovat jinou formou dopravy. A to i přesto, že jak bylo řečeno, je letecká doprava stále mnohem bezpečnější, než jiné formy dopravy. Do terciálních nákladů a dopadů terorismu lze započítávat také syndrom vyhoření, který se velmi často objevuje u příslušníků bezpečnosti, ale i u pracovníků letišť, pilotů či dalších zaměstnanců leteckých společností, kteří často raději volí změnu povolání, aby nemuseli pracovat v potenciálně nebezpečném prostředí [15].

V této souvislosti se nabízí problematika personální bezpečnosti. Teroristé totiž ve snaze překonat bezpečnostní kontrolu na letištích již v minulosti několikrát využili zaměstnance letiště, nebo osoby, které mají přístup do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště povolen. Proto jsou všichni zaměstnanci, kteří se mohou pohybovat ve vyhrazených bezpečnostních prostorách letiště bez dozoru, podrobeni ověření spolehlivosti, neboli background check. Jedná se o kontrolu totožnosti, spolehlivosti a bezúhonnosti. Ověření podle mezinárodních standardů je popsáno ve výkladovém manuálu vydávaném k části II. Dokumentu 30 ECAC. Přes všechna opatření byli zaměstnanci letiště k provedení teroristického útoku v minulosti zneužiti. V srpnu roku 2004 došlo například využitím zaměstnanců pohybujících se v prostorách letiště, k paralelním bombovým útokům na dopravní letadla v Ruské federaci, ke kterým se přihlásili čečenští separatisté [61].

Terorismus je velmi efektivní způsob vedení politické propagandy, kdy běžně za použití velmi malých nákladů dochází k velkému páčání zla a škod na majetku i životech.

Asi nejznámějším teroristickým útokem vůbec je útok na USA, který se odehrál 11. září roku 2001.

Tento útok vyvolal šok a strach, a intenzivně zasáhl značnou část veřejnosti. O život přišlo velké množství lidí a přeživší si nesou následky do dneška.

Na svědomí měla tento útok devatenáctičlenná teroristická skupina napojená na militantní islámskou organizaci Al - Káida. Teroristé v daný den unesli 4 letadla typu Boeing 757 a 767 společností American Airlines a United Airlines. To, co se stalo, ochromilo a ohromilo prakticky celý svět. Nejmocnější stát světa byl tvrdě zasažen, když dvě unesená letadla narazila do budov Světového obchodního centra. Jedno letadlo narazilo do části Pentagonu, kde sídlí ministerstvo obrany USA. Poslední letadlo mělo namířeno údajně do samotného sídla prezidenta, avšak v tomto letadle se pasažérům podařilo teroristy přemoci a tento čin zmařit. Bílý dům tak zůstal neohrožen, ovšem samotné letadlo se zřítilo v neobydlené oblasti kolem Pensylvánie.

Teroristický útok, který otřásl světem, měl celkem na svědomí více než 3000 mrtvých a ohromné množství zraněných, a to jak fyzicky, tak psychicky. Jako odpověď na tuto událost byla zpřísněna celková bezpečnostní prohlídka na všech letištích i uvnitř letadel.

Následně se začaly odebírat otisky prstů všech cestujících, které byly stejně jako jejich fotografie a osobní údaje pečlivě archivovány. Došlo tak sice k narušení soukromí všech cestujících, ovšem za cenu zvýšené bezpečnosti. Teroristé alespoň částečně upustili od realizací únosů letadel. Zaměřili se na snadnější formy teroristických útoků. Útoky na nechráněná prostranství a zejména letištní haly [18].

Útoky na USA masivně ovlivnily názory a měly dopad na chování velkého počtu lidí. Bezprostředně po událostech a do jisté míry dodnes mají lidé obavy létat do destinací jako je USA, nebo na Blízký východ. Dalším negativním následkem je, že se veřejnost postupně stává imunní vůči útokům, při kterých

zemře menší počet lidí. Je to klasická psychická reakce, kdy přichází nejdříve strach a šok, následuje letargie a dále systém odmítnutí daného problému a nepřipouštění si reality. Lidé se také po této zkušenosti mnohem víc zajímají o to, jaké názory na tuto problematiku mají vládní činitelé.

Terorismus působí jako velmi silný faktor na změnu v chování lidí, a stupňuje jejich reakci na každou další událost. Například 40 % lidí v USA dnes věří, že je země náchylnější k dalším útokům, než tomu bylo v roce 2002. A to i přes uklidňování veřejnosti a vynaložení miliard dolarů na posílení bezpečnosti [23].

Pět let po událostech z 11. září změnila více jak čtvrtina Američanů svůj postoj k letecké dopravě a zejména k letům do zahraničí. Více než 22 % Američanů, si nechá let do zahraničí, i přes zvýšenou prevenci a opatření ujít [61].

Poklesu využívání přepravy letadlem si všimlo mnoho pisatelů, jedním z nich byl Dobruszkes, který si všímá, že tento pokles se netýká všech dopravců ve stejné míře. Nízkonákladoví dopravci zaznamenávají nižší pokles zájmu o přepravu a rychleji se vzpamatovávají z následků teroristického útoku, protože tito dopravci létají převážně na vnitroeurospkých linkách a zaznamenávali v tomto období rychlý rozvoj a tím zmíněná událost neměla velký vliv na pokles letecké dopravy [56].

Rozsah letecké přepravy vykázal v období po teroristickém útoku v USA pokles o celých 32 %. Takovými událostmi je samozřejmě zasažen i cestovní ruch. Turisté si raději nechají zajít chuť na dovolenou a tráví volný čas doma a v „bezpečí“. Lidé jsou pochopitelně opatrní a zvažují cestu do míst, která byla v minulosti zasažena teroristickým útokem [15].

Tyto bezprecedentní útoky změnilly civilní leteckou dopravu jednou pro vždy. Zatímco před 11. zářím bylo posádkám i cestujícím doporučováno, aby maximálně vycházeli vstříc požadavkům únosců a aby se chovali pasivně a klidně a zvýšili tak šanci na hladké vyřešení situace, po 11. září bylo vše jinak. Chování cestujících letu United Airlines 93 ukázalo, že pokud posádka a cestující spojí své síly,

je možné se teroristům postavit. Přesto při tomto útoku všichni, tedy cestující, posádka i samotní únosci zahynuli. Tato událost však vyslala teroristům důležitou zprávu. Nebude již potřeba jen překonat přísná bezpečnostní opatření, ale budou muset počítat i s aktivním odporem cestujících a posádky. Navíc se mění přístup pilotů, kteří už nejsou vždy ochotni vpustit únosce do kokpitu a také je již v celé řadě zemí armáda oprávněna rozhodnout o sestřelení uneseného letadla. To vše je pro teroristy natolik odrazujícím faktorem, že se uchylují spíše k bombovým útokům na letištní infrastrukturu [61].

Letiště jsou dnes poměrně, alespoň zdánlivě bezpečným místem, díky bezpečnostním podmínkám, jež na letišti panují. Přestože je bezpečnostní kontrola v současné době velmi sofistikovaná, existují možnosti, jak se do letadla dostat se zakázaným předmětem. To je dáno mimo jiné omylným lidským faktorem. Přes veškerá bezpečnostní opatření, prostě není možné zaručit stoprocentní bezpečnost. Důkladná pozemní bezpečnostní kontrola však může efektivní cestou zamezit možnému teroristickému činu, jelikož na samotné palubě letadla je šance posádky na to, zabránit tragédii a bránit se proti střelné zbraně či výbušnině velmi omezená. Protiprávní činy týkající se letectví lze rozdělit do těchto významných kategorií:

- protiprávní zmocnění se letadla za letu;
- protiprávní zmocnění se letadla na zemi;
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení;
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostor leteckých zařízení;
- držení zbraně, nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla, nebo na letišti;

- 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 [17].

V civilní letecké dopravě rozlišujeme dva významy slova bezpečnost, jednak provozní bezpečnost „safety“ a bezpečnost ve smyslu ochrany „security“. V prvním případě jde o vyloučení neúmyslných lidských opomenutí, technických závad, nedostatků v provozních postupech nebo takzvaně zásahu vyšší moci. Naopak ve druhém případě jde o ochranu před úmyslným jednáním neboli před protiprávními činy. Tento druh bezpečnosti se z pochopitelných důvodů začal rozvíjet s nárůstem hrozby terorismu na letištích i palubách letadel [80].

Jednou z cílených otázek, konkrétně se jednalo o otázku č. 14, v našem nestandardizovaném dotazníku byl dotaz, zda bezpečnostní kontroly před odletem vyvolávají v cestujících pocit jistoty. Cílem preventivního bezpečnostního opatření je předejít – zamezit jakýmkoliv zákonným způsobem, nebo prostředkem vnesení nebo použití zbraní, výbušnin a jiných nebezpečných zařízení a zakázaných předmětů na palubu letadla nebo do prostor letiště. Preventivní bezpečnostní opatření přikazuje před každým odletem letadla provést kontrolu paluby letadla, všech cestujících a jejich zavazadel (viz hlava 4 leteckého předpisu L 17.).

Kontrola letadla probíhá podle těchto zásad:

Letadlo zařazené do provozu musí být před odletem podrobena vnitřní a vnější bezpečnostní prohlídce všech prostor vymezených pro cestující, posádku i nákladové prostory a zároveň musí být po prohlídce střeženo. Dále musí být letadlo během meziletové údržby nebo mezipřistání před nástupem cestujících, provedením nakládky zavazadel, pošty a zboží podrobena bezpečnostní kontrole. A všechny kontroly a prohlídky musí být provedeny, až když opustí všichni



poskytovatelé služeb pro posádku, cestující i nákladový prostor. V této době je možno zajistit sterilitu letadla [73].

Cestující i samotná posádka letadla jsou kontrolováni přes několik detekčních přístrojů, ani tak ale není kontrola v současné době stoprocentní. Ke zkvalitnění bezpečnostní prohlídky by mohla přispět infračervená kamera, která dokáže odhalit změny v krevním tlaku a srdečním rytmu člověka. Pro optimální výsledek by cestující neměli být informováni o probíhající kontrole. Ta by neměla trvat více, než jednu minutu. V průběhu pokládání pečlivě volených uzavřených otázek, jako například: Cestujete poprvé? Sjednal jste si cestovní pojištění?, apod. jsou zaznamenány změny srdeční frekvence. Tyto otázky je nutné průběžně obměňovat, aby nebylo možné si odpovědi připravit předem. Kontrola probíhá pomocí kamerového systému, zaměřeného na snímání obličeje. Ten zaznamená změny barvy, které způsobuje průtok krve. V případě překročení stanovené hranice, což by mohlo značit nervozitu a strach z kontroly, by byl podezřelý cestující předán k důkladnější analýze [26].

Jako účinná se jeví také metoda WeCu, což je zkratka pro „We See You“, která byla vytvořena po opakovaných teroristických útocích v Izraeli roku 2002. Tento nový bezpečnostní systém je založen na poměrně jednoduché analýze dat získaných pomocí elektronických senzorů, které u zkoumaného subjektu měří srdeční tep, tělesnou teplotu a frekvenci dechu. Velkou předností je, že by měl výrazně eliminovat falešné poplachy u cestujících, jejichž nervozita je vyvolána například strachem z létání. Naopak by měl být schopný bezpečně identifikovat i dokonale vycvičeného teroristu. Nikdo totiž není schopen kontrolovat a ovlivnit tělesné reakce. Současně tento systém vyniká v rychlosti a počtu kvalitně odbavených cestujících. Není náročný ani na prostor, snadno se bude aplikovat a je zdravotně nezávadný. Spolehlivější a pro cestující méně zatěžující je systém Malintent. Souborná vědecká teorie, která se zabývá odhalováním nekalých úmyslů na základě fyziologických a neverbálních projevů člověka, je označována

jako Malintent (z anglického malicious intent). Technologie, která tuto teorii využívá, se nazývá Future Attribute Screening Technology (FAST). Různé druhy emocí totiž vyvolávají specifické fyziologické reakce organismu. Systém dokáže pomocí dálkových kardiovaskulárních detektorů měřit srdeční frekvenci a dýchání, pomocí kamer pak zaznamenává pohyby očí, průměr zornic, tepelné změny na povrchu pokožky, sledovány jsou i změny mimiky v obličeji a pohyby těla. Pro doplnění může být použita analýza hlasu získaného z kamerového mikrofону. Mezi emoce, které umí systém FAST určit, patří strach, hněv, úzkost, nebo překvapení. Všechny získané informace jsou na závěr vyhodnoceny bezpečnostním pracovníkem, který rozhodne o důvodnosti případného podezření.

Zmíněná metoda analýzy hlasu se v současnosti používá především v oblasti kriminalistiky. Její výhodou je nízká poruchovost a minimální náklady. Na druhou stranu je ze všech metod nejméně efektivní. Umožňuje analyzovat duševní rozpoložení jedince tím, že rozpoznává neobvyklé jevy a analyzuje emoční křivku hlasu. Nezkoumá tedy obsah řeči, ale dokáže rozpoznat 18 typů lidských emocí na základě posouzení charakteristických znaků řeči. Prováděna může být prostřednictvím běžných mikrofónů. V civilní letecké dopravě se příliš nepoužívá, protože pro tuto analýzu je potřeba více mluveného slova, než kolik je v rámci odbavení cestujících obvyklé [82].

Další novinkou jsou detektory vzduchu, který je odebrán z prostoru od cestujících, a díky tomu zjistit stopy po výbušninách a drogách. Detektor na bázi elektromagnetického záření zase snadno detekuje zbraň na těle pachatele [21].

Ke zvýšení bezpečnosti by mohlo značnou měrou přispět zdokonalení metody profilace a tipování cestujících (z anglického profiling tipping). Tato metoda slouží k identifikaci nestandardních fyziologických projevů a odchylek v chování

cestujících a často se používá v kombinaci s metodou tzv. dotazování (questioning) [66].

Profilace je již několik desítek let využívanou metodou prevence ochrany před pachateli protiprávních činů. Pochází z Izraele, kde je také řadu let úspěšně aplikována. Stát Izrael je cílem teroristů již více než padesát let, přesto za posledních třicet let nebyl zaznamenán jediný únos letadla El – Al a z izraelského letiště Ben Gurion nebylo uneseno žádné letadlo [64].

Proces profilace spočívá ve sledování a vyhodnocování vědomých i podvědomých projevů posuzovaných osob. Lidské reakce na vnější podněty, jako například třes, pocení, nervozita, nebo vyhýbání se očnímu kontaktu dokáže školený expert rozpoznat a tím eliminovat riziko. Důležité je, aby celý proces probíhal diskrétně, tak aby bezpečnostní personál mohl tyto osoby sledovat po celou dobu jejich pohybu po letišti. Metoda profilace se nezaměřuje pouze na odchylky v chování, ale také na celkový vzhled [65].

V první fázi profilingu dochází k vytipování podezřelé osoby z davu a následně pomocí strukturovaného dotazování je zjišťován bezpečnostní význam nestandardního chování, nebo vzhledu. Dotazování se soustředí na několik základních otázek, díky kterým je možné oddělit běžného cestujícího od potenciálního teroristy. Tyto otázky se zaměřují na standardní chování jedince podle typu letu, ale také na to zda běžnému cestujícímu odpovídá například i způsob oblékání, nebo zavazadel [62] [63].

Profiling je z pohledu prevence terorismu vysoce efektivní metodou, ale i on má určité limity. Ty spočívají zejména v personální oblasti, kdy jsou kladeny vysoké nároky na bezpečnostní pracovníky, kteří mohou tuto metodu v praxi úspěšně použít. V případě, že by byla profilace prováděna neprofesionálně, může mít diskriminační charakter. Přesto je profilování cestujících jednoznačně pozitivní metodou, jelikož snižuje riziko spáchání protiprávního činu. Vzhledem k nástupu informačních technologií se i v této

oblasti rozvíjejí expertní systémy a výpočetní algoritmy, které dokážou v relativně krátkém čase rozpoznat a analyzovat velké množství dat a nahradit v celém procesu lidský faktor. V budoucnu můžeme očekávat postupné zavádění těchto výpočetních systémů do běžné praxe [65].

Jedná se o integrovaný bezpečnostní systém, který bude lépe odpovídat rostoucím nárokům na zajištění bezpečnosti letiště. Jeho úkolem bude zpracovávat předběžné hodnocení cestujících a bude přímo napojen na odbavovací, bezpečnostní a vyhledávací systémy. Prvním systémem pracujícím na této bázi byl CAPPS (Computer Assisted Passenger Pre – Screening System), neboli Počítačový systém předběžného hodnocení cestujících. Vytvořen byl ve druhé polovině 90. let minulého století v USA. Tento systém pracoval se seznamem osob podezřelých z terorismu, nebo leteckého pirátství. Pomocí analýzy dat, které jinak letecké společnosti běžně shromažďují, byla následně zavazadla podezřelé osoby podrobena mnohem důkladnější kontrole. Sám podezřelý žádné větší bezpečnostní prohlídce podroben nebyl. To se následně projevilo jako slabina systému. CAPPS správně identifikoval 11. září 2001 všechny únosce, ale vzhledem k tomu, že prohlídka zavazadel proběhla bez větších problémů, byli atentáčníci následně vpuštěni na palubu letadla [74].

Roku 2003 byl proto navržen nový systém předběžného hodnocení cestujících, nazvaný CAPPS II. Návrh na jeho zavedení však naráží na problém s procházením celé řady databází, které obsahují osobní údaje. Systém by ověřoval totožnost, zjišťoval kriminální aktivity a možné vazby na teroristické skupiny. Na základě porovnání a křížové analýzy všech těchto dat by byla vystavena letenka odpovídající barevné škály, která by určovala stupeň provedení bezpečnostní kontroly. Návrh počítá se třemi různými barevnými variantami letenek. Zelená – představuje žádnou další bezpečnostní kontrolu, žlutá – znamená důkladnější screening a červená – je známkou vysokého rizika. Takovému cestujícímu nebude umožněno nastoupit na palubu letadla a bude předán příslušným orgánům.

V americké společnosti je však tento systém považován za narušení základních práv a svobod a vnímán jako narušení ústavou zaručené svobody [76].

Začátkem roku 2005 byl proto zavržený CAPPs II. nahrazen systémem Secure Flight. I jeho implementace však byla zablokována ze strany amerického kongresu. A to až do doby než americká vláda prokáže respektování ochrany soukromí cestujících. Výsledkem je, že systém stále není plně funkční [75].

Seznamy osob, se kterými systémy předběžné profilace pracují, jsou tzv. NO FLY a SELECTEE seznamy. Ty uvádějí jména osob podezřelých ze spolupráce s teroristickými organizacemi. Jejich pomocí jsou prověřovány zejména osoby letící do USA. Ne vždy je ale osobám uvedeným na seznamech zamezen vstup na palubu letadla. Jedním z takových incidentů je tzv. „Vánoční bombový pokus“, z 25. 12. 2009, kdy se pachatel Umar Farouk Abudlmutallab původem z Nigérie, bez větších problémů dostal na palubu linkového letu společnosti Northwest Airlines z Amsterdamu do Detroitu. Pachatel přitom ukrýval ve spodním prádle bombu, kterou se chystal odpálit nad americkým územím. Zajímavé na této události je zejména to, že Umar Farouk Abudlmutallab se nacházel na NO FLY seznamu, jako osoba podezřelá ze spolupráce s teroristy [77].

Dalším problémem se ukazuje nedostatečná aktualizace a přesnost NO FLY a SELECTEE seznamů. Z tohoto důvodu nastávají situace, kdy dojde k záměně osob a na palubu není vpuštěno například malé dítě, přestože se evidentně jedná o omyl. Řešením by mohlo být porovnání dat se seznamem informací o cestujících, označovaným jako API (Advance Passenger Information). Letecké společnosti jsou povinny tyto informace shromažďovat a na vyžádání je poskytnout imigračním úřadům některých států. V opačném případě jí hrozí pokuty, nebo dokonce zákaz vstupu do vzdušného prostoru příslušné země. Jedná se o údaje o cestovních dokladech pasažérů, délce pobytu, nebo trvalém bydlišti a telefonním kontaktu.

Zatímco v USA jsou údaje ze seznamu API často prostředkem k zamezení vstupu nežádoucích osob na území státu, v Evropské unii se setkáváme

s opačným přístupem, kdy jsou letecké společnosti spolu s bezpečnostními složkami v tomto směru často velmi benevolentní. Jedná se o důsledek legislativy států Schengenského prostoru, která garantuje volný pohyb osob i zboží [79].

V Evropské unii se shromažďování údajů o cestujících řídí směrnicí Rady EU č. 82/2004, která leteckým dopravcům ukládá povinnost zjistit a na vyžádání poskytnout o každém cestujícím devět základních údajů:

- jméno a příjmení,
- datum narození,
- číslo a typ použitého cestovního dokladu,
- státní příslušnost,
- údaj o hraničním přechodu na území členského státu EU,
- kódové číslo letu,
- čas odletu a příletu,
- celkový počet osob přepravovaný daným letem,
- počáteční místo nástupu na palubu letadla [79].

V ČR platí tato povinnost od 1. 7. 2006, kdy byl novelizován zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění změn a doplnění. Vzhledem k náročnosti zpracování takového objemu dat, jsou tyto informace Policií České republiky vyžadovány pouze od dopravců létajících z rizikových zemí, tedy ze zemí s vysokým počtem nelegálních imigrantů [61].

Plošné zavádění tak náročných bezpečnostních opatření, kdy je každý cestující prověřován jako potenciální hrozba, s sebou nese několik problémů. V první řadě jsou neúměrně přetěžovány bezpečnostní složky, které mají na starosti kontrolu cestujících. Pracovníci jsou neřídka vystaveni nadměrnému zatížení a tím se zvyšuje riziko chyby. Dalším problémem je časová náročnost bezpečnostní kontroly. Ve chvíli kdy dojde ke zpoždění letu, je tím postižena nejen letecká společnost, ale i provozovatel letiště a řízení letového provozu [78].

S tím souvisí zavedení programu Smart Security, který byl dříve známý pod názvem „Checkpoint of the Future“. Jedná se o společný projekt Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) a Mezinárodní rady letišť (ACI). Tento program byl přijat Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) na konferenci konané v září 2012. Podstatou tohoto programu je plynulost průchodu cestujících od vstupu do letištního terminálu, po nástup do letadla. To předpokládá zavedení tří odstupňovaných bezpečnostních kontrol. Cestující budou nasměrováni do příslušného koridoru, na jehož konci proběhne taková úroveň bezpečnostní kontroly, která byla určena na základě předchozí identifikace a následné analýzy. Zavedení tohoto systému se již úspěšně testovalo například na londýnském mezinárodním letišti Heathrow a Amsterdam Schiphol. Cílem tohoto projektu je především zvýšení bezpečnosti, díky efektivnějšímu využití moderních technologií. Dalším důvodem je zajištění komfortu cestujících a snížení časové náročnosti. Zároveň dojde k nárůstu provozní účinnosti a snížení nákladů na kontrolu jednoho cestujícího [81].

Bezpečnostní opatření na letišti se v současné době řídí obecně platnými zásadami. Všichni cestující a jejich kabinová zavazadla musí bezpodmínečně projít kontrolou před vstupem do letadla, nebo vyhrazeného prostoru letiště. Toto opatření se netýká jen mezinárodních, ale pokud možno i vnitrostátních letů. Tyto principy neplatí jen pro cestující, ale i pro posádku a další osoby, kterým má být umožněn vstup do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště, nebo do letadla. Letečtí dopravci mají možnost vyloučit z přepravy cestující, kteří bezpečnostní kontrolou z nějakého důvodu neprojdou a mají právo požádat o policejní podporu. Údaje, které jsou cestující povinni poskytnout a opakované kontroly totožnosti jsou v letecké dopravě běžné. Nízká míra anonymity cestujících je bohatě vyvážena vyšší bezpečností a bezpečnostní složky si dobře uvědomují význam takto získaných dat. Pokud by se podařilo prosadit

do právních úprav ustanovení, které by umožnilo s těmito daty dále pracovat, jednalo by se o průlom v boji proti nelegálním aktivitám.

Česká republika je členem ICAO, ECAC i Evropské unie. Z toho plyne povinnost dodržovat mnoho bezpečnostních norem a tím je zaručena i vysoká míra bezpečnosti. Na mezinárodních letištích je k dispozici dostatek policistů, kteří mohou v případě potřeby neprodleně zasáhnout. Celkovou vysokou míru bezpečnosti civilního letectví i v porovnání s dalšími členskými státy Evropské unie napomáhají členové útvaru sloužícího k zajištění bezpečnostních doprovodů letadel [61].

Bezpečnostní opatření v letecké dopravě, pokud budou vnímána pozitivně, mohou pocit komfortu a bezpečí cestujících posílit. V teoretické části práce je zmíněná prevence jako způsob, kterým lze omezit nehody v letectví, způsobené teroristickým útokem. V diskuzi můžeme navázat na téma prevence a zmínit se o legislativě související s vyšetřováním leteckých nehod.

Evropská unie zavedla funkční systém, který zaručuje nejvyšší bezpečnost, a i když je tento systém opakovaně modernizován a přizpůsobován novým situacím a zjištěným poznatkům, přesto nikdy nemůžeme vyloučit, že nedojde k nehodě, nikdy nedosáhneme nulového rizika výskytu nehody.

Do roku 2010 byla pro vyšetřování leteckých nehod platná Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví.

Tato směrnice již nesplňovala vysoké nároky na zajištění bezpečnosti, kterou Evropská unie vyžaduje v době růstu provozu v letecké civilní dopravě. Bylo zapotřebí v dokumentu zakotvit postavení a kompetence agentury EASA při vyšetřování nehod, protože platná směrnice tuto úlohu organizace neupravovala. EASA odpovídá také za letovou způsobilost letadel a proto při vyšetřování s národními vyšetřovacími orgány měly velmi napjaté vztahy.



Jednalo se převážně o střet zájmu v případě, kdy k nehodě mohlo dojít vlivem technické závady na letadle [57].

Proto v říjnu 2010 bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 21. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES. Cílem tohoto nařízení bylo zlepšení bezpečnosti letecké dopravy, zdokonalení prevence nehod a rychlé, účinné a kvalitní šetření nehod. Toto nařízení stanovuje povinnost, každého členského státu, aby vyšetřování leteckých nehod v civilní dopravě vedl nebo kontroloval stálý národní orgán, u kterého je zaručena nezávislost [58].

Dále nařízení stanovuje pravidla týkající se ochrany informací a vztahu mezi orgány pro šetření a zúčastněných vnitrostátních orgánů jako jsou např. policejní a soudní orgány. Je zde uvedena povinnost zabezpečení spolupráce mezi jednotlivými orgány, zejména pak zabezpečení přístupu na místo události a zajištění veškerých důkazů, které jsou potřeba k prošetření letecké nehody [59].

Další povinností, které obsahuje Nařízení č. 996/2010, je zapisování do centrální evidence všechna vydaná bezpečnostní doporučení, analýzy událostí v civilním letectví, tak aby se mohla zavést nová preventivní opatření. Povinností je také sledovat, zda při zavádění nápravných opatření, přijatých na základě bezpečnostních doporučení byla respektována nařízení vydaná orgány určenými pro šetření nehod [60].

## 7 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo zmapovat vliv teroristických útoků v letecké dopravě na lidskou psychiku a zejména poskytnout na tuto problematiku ucelený náhled. Zjišťovali jsme dopad hrozby teroristického útoku na rozhodnutí využít osobní leteckou dopravu a na výběr cílové turistické destinace. Útoky uskutečněné v minulých letech ve spojitosti s leteckou dopravou měly nemalý vliv na bezpečnostní opatření na letištích a tím i na samotné cestující a jejich chuť letět.

Míra strachu z létání byla jedním z předmětů našeho výzkumu pomocí nestandardizovaného anonymního dotazníku. Na základě výsledků výzkumu, který jsme realizovali u náhodně vybraných cestujících, můžeme říci, že problematika vlivu teroristických útoků na psychiku jedince je velice složitá a dle odpovědí respondentů se tato míra různí v návaznosti na věk a pohlaví dotazovaných.

Terorismus obecně budí v lidech strach a dopady na lidskou psychiku mohou být různé. Od strachu a paniky až po posttraumatickou stresovou poruchu, nebo změny osobnosti. Teroristé volí za svůj cíl hlavně bezbranné, nic netušící oběti a šok z takového útoku tento fakt jen násobí. Dopad do dalšího života je potom fatální nejen pro bezprostředně zasažené oběti.

Vysoká úroveň bezpečnostních opatření bohužel stále nevyloučila teroristický útok v osobní letecké dopravě, i když je riziko významně eliminováno. Nové technologie, metody a systémy, pokud by se podařilo jejich uvedení do praxe, by dokázaly riziko minimalizovat. Teroristický útok není jedinou hrozbou a spouštěčem strachu pro cestující. Jako bezpečnostní rizika jsou právem vnímány i faktory jako lidský činitel, nebo přírodní katastrofa. Snaha o snížení rizika teroristického útoku však vede k zostření bezpečnostních opatření a dotýká se bezprostředně samotných cestujících.

Vzhledem k náročným bezpečnostním opatřením je nezbytně nutné, aby se samotná bezpečnostní prohlídka nestala pro cestující zbytečně nepříjemnou, či snad dokonce ponižující záležitostí. Profesionální přístup letištního personálu, hladký průběh celého procesu na letišti od odbavení až po nástup do letadla má nemalý vliv na psychickou pohodu jedince. Procento cestujících, pro které je bezpečnostní prohlídka nepříjemným zážitkem, můžeme ovlivnit zejména odborným školením letištního personálu. Tato školení by měla především rozvíjet tzv. soft skills, tedy měkké dovednosti a měla by se zaměřovat také na základy kognitivně – behaviorální terapie. Určité příznaky strachu a úzkosti je totiž možné vhodnými technikami zmírnit. Citlivý, ale pragmatický přístup příslušně proškoleného letištního personálu může mnoha cestujícím pomoci navodit pocit komfortu a bezpečí. Bezpečnostní prohlídka je z pohledu snižování rizika nezbytnou procedurou a její pozitivní přijetí ze strany cestujících napomůže hladkému průběhu cestování leteckou dopravou. Metoda profilace cestujících ještě před příchodem na letiště může do budoucna pozitivní vnímání bezpečnostních kontrol posílit.

Závěrem můžeme konstatovat, že dopad teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě se neomezuje pouze na čas bezprostředně po zaznamenání takové události, a nemusí s ní přímo souviset. Z pohledu bezpečnostních omezení a přijatých opatření se dotýká všech, a má vliv na chování a kvalitu života cestujících trvale.

## 8 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] PIKNA, B. *Mezinárodní terorismus a bezpečnost Evropské unie: (právní náhled)*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-615-6.
- [2] CHMELÍK, J. *Extremismus a jeho právní a sociologické aspekty*. Linde Praha a.s., Praha 2001. ISBN 80-7201-265-7.
- [3] SCHNEIDER, J., ed. *Byznys & bezpečnost: kdo co zaplatí? : mezinárodní konference, Praha 10.-12. října 2005 : zpráva o konferenci*. Praha: Prague Security Studies Institute, c2006. ISBN 8090379206.
- [4] ZÁKONYPROLIDI.CZ. *Zákon č. 40/2009 Sb.* [online], [cit. 2017-02-11]  
Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>
- [5] MDČR. *Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy L17*. [online], [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/index.htm>
- [6] BRZOBOHATÝ, M a kol. *Terorismus a my: základy sebeobrany*. Praha: Computer Press, 2001. ISBN 80-7226-584-9.
- [7] RIEMANN, F. *Základní formy strachu*. Portál, Praha 2013. ISBN 978-80-262-0400-8.
- [8] HARTL, P., HARTLOVÁ, H. *Psychologický slovník*. Portál. Praha 2009. ISBN 978-80-7367-569-1, s. 566-567.
- [9] ZDRAVÍ.EURO. *Strach a úzkost*. [online]. [cit. 2017-02-14]  
Dostupné z: <http://zdravi.euro.cz/>
- [10] HUBER, J., BANKHOFER, H. a HEWSON, E. *30 způsobů jak se zbavit stresu*. Praha: Grada, 2009. Psychologie pro každého. ISBN 978-80-247-2486-7.
- [11] LUKÁŠEK, L. *Fenomén mezinárodního terorismu ve světle současného Mezinárodního práva*. Plzeň, Západočeská univerzita v Plzni, 1999.
- [12] CONCORDESST.COM. *Concorde Accident* [online], [cit. 2017-02-11],  
Dostupné z: <http://www.concordesst.com/accident/accidentindex.html>

- [13] ZÁKONYPROLIDI.CZ. *Vyhláška č. 410/2006 Sb.*, [online]. 2017 [cit. 2017-02-11]  
Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>
- [14] University of Bielefeld – Faculty of Technology [online], [cit. 2017-03-01],  
Dostupné z: <http://www.rvs.unibielefeld.de/publications/Incidents/DOCS/Research/Rvs/Misc/Additional/Reports/taipei/taipei.html>
- [15] FRIEDLAND, N., MERANI, A. *The Psychological Impact of Terrorism: A Double-Edged Sword*; in: *Political Psychology*, Vol. 6, No. 4 (Dec., 1985), pp. 591-604.
- [16] ČAPEK, J. *Civilní letectví ve světě práva*, Praha: LexisNexis. 638 str. 2007. ISBN 9788086199955.
- [17] WELLS, A. *Commercial Aviation Safety*. 3rd edition, The McGraw-Hill Professional Publishing, USA, 2001, 436 pages, ISBN-10: 0071374108.
- [18] PRICE, J., FORREST, J. *Practical aviation security : Predicting and preventing future threats*. New York: Butterworth - Heinemann. 2009. ISBN-13: 978-0128042939.
- [19] IDNES. *Letiště v Istanbulu bylo chráněno dobře*. [online], [cit. 2017-03-22].  
Dostupné z: <https://www.zpravy.idnes.cz>
- [20] MAGAZÍN ZDRAVÍ. *Strach z terorismu*. [online], [cit. 2017-03-22]. Dostupné z: <http://www.magazinzdravi.cz/strach-z-terorismu>
- [21] LETIŠTĚ BRNO. *Důležité bezpečnostní zásady*. [online], [cit. 2017-04-21]  
Dostupné z: <http://www.airport-brno.cz/index.php?id=12&lang=cs>
- [22] TREKING. *Terorismus*. [online], [cit. 2017-04-21] Dostupné z: <http://www.treking.cz/archiv/terorismus.htm>
- [23] ZPRÁVY TISCALI. *15 let od pádu Dvojčat*. [online], [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <http://zpravy.tiscali.cz/15-let-od-padu-dvojcat-na-zivot-s-prizrakem-terorismu-za-zady-jsme-si-uz-zvykli-285261>
- [24] BAŠTECKÁ, B. *Psychosociální krizová spolupráce*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4195-6.

- [25] EICHLER, J. *Terorismus a války v době globalizace*. 2., dopl. vyd. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1790-9.
- [26] ŠČUREK, R. a MARŠÁLEK, D. *Režimová a administrativní ochrana civilního letiště*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3.
- [27] EASA. *The Agency*. [online]. [cit. 2017-02-03]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/the-agency>
- [28] AKTUÁLNĚ.CZ. *Prodeje zájezdů do Egypta po pádu letadla zpomalily, Ministerstvo nedoporučuje dovolenou rušit*. [online], [cit. 2017-03-22] Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/prodeje-zajezdu-do-egypta-po-padu-letadla-zpomalily-minister/r~16d27bc086fe11e5a896002590604f2e/?redirected=1495011687>
- [29] TREJBAL, J. *Lidé budou vybírat destinaci podle bezpečnosti*. [online], [cit. 2017-03-04]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article7961.html>
- [30] TREJBAL, J. *Mezi Čechy klesá zájem o muslimské země*. [online], [cit. 2017-05-05]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article78234.html>
- [31] HEJNA, A. *Terorismus ve světě a cestovní ruch*. Praha, 2003. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Doc. Ing. Vlasta Malá, CSc.
- [32] KVAČKOVÁ, V. *Bezpečnostní situace v Egyptě a její vliv na aktivní cestovní ruch*. Jihlava, 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Vedoucí práce Mgr. Iva Schlixbierová, PhD.
- [33] DUDOVÁ, P. *Odras nepokojů na cestovní ruch*. Olomouc, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Doc. Mgr. Jaromír Kadlec,
- [34] SALÁTOVÁ, M. *Terorismus a jeho vliv na cestovní ruch*. Praha, 2014. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Liběna Jarolímková,
- [35] BÁČA, L. *Cestovní ruch a letecká doprava*. Brno, 2012. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Daniel Seidenglanz Ph.D.
- [36] KORDOVANÍK, J. *Komparace projevů světového terorismu před a po pádu železné opony*. Uherské Hradiště, 2009. Magisterská práce. Masarykova univerzita v Brně. Vedoucí práce JUDr. PhDr. Marek Čejka Ph.D.

- [37] ZYCH, L. *Tragické havárie neovlivnily trh pojištění leteckých rizik*. [online], [cit. 2017-03-02]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article77657.html>
- [38] DITRYCH, O. Teror v Bostonu. In. *Hospodářské listy*. [online], [cit. 2017-02-03]. Dostupné z: <http://ditrych.blog.ihned.cz/c1-59701690-teror-v-bostonu>
- [39] HAMBLEN, J., SLONE, L. *Research Findings on the Traumatic Stress Effects of Terrorism*. [online], [cit.2016-12-03] Dostupné z: <http://www.ptsd.va.gov/professional/trauma/disasterterrorism/research-findings-traumatic-stress-terrorism.asp>
- [40] VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. vyd. 2. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-807368-342-0.
- [41] VÁGNEROVÁ, M. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. vyd. 1. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-414-4.
- [42] ČECHOVÁ, M., PRUŽINA, V., TRUSKA, O. *Létání bez strachu*. vyd. 1. Praha: Smart Press, s. r. o. 2008. ISBN 978-80-87049-19-8.
- [43] MILDE, M., *International Law and ICAO*. 4. vyd., Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, s. 132-138, ISBN 978-90-77596-54-8.
- [44] CHMELÍK J. a kol., *Vyšetřování leteckých nehod*, Praha: MV ČR, 1996, s. 4.
- [45] ÚZPLN Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod [online], [cit. 2017-05-11]. Dostupné z: <http://uzpln.cz/cs/legislativa-a-dokumenty>
- [46] DVOŘÁK, J., *Letecká bezpečnost, typy nehod, příčiny nehod, předpisy, organizace provozu*. [online], Praha: Ústav soudního znalectví v dopravě
- [47] DAVID, V. a MALACKA, M. *Fenomén mezinárodního terorismu*. Praha: Linde, 2005. ISBN 9788072015245.
- [48] MAHDALOVÁ, K. *Terorismus se vyskytuje pouze v pěti zemích světa* [online], [cit. 2017-05-11]. Dostupné z: <http://www.datovazurnalistika.cz/terorismus-se-vyskytuje-pouze-v-peti-zemich/>
- [49] CORTE IBÁÑEZ, Luis de la. *Logika terorismu*. Praha: Academia, 2009. Historie (Academia). ISBN 978-80-200-1724-6.

- [50] SAUL, B. *Defining Terrorism in International Law*. New York, Oxford University Press, 2006, s. 48-51.
- [51] IDNES. *Pařížský útok může být odvetou za vojenské akce v Africe, míní expert*. [online], [cit. 2017-05-11] Dostupné z: [http://zpravy.idnes.cz/rozhovor-s-janem-eichlerem-o-utocich-v-parizi-faa-/domaci.aspx?c=A151114\\_101606\\_domaci\\_pku](http://zpravy.idnes.cz/rozhovor-s-janem-eichlerem-o-utocich-v-parizi-faa-/domaci.aspx?c=A151114_101606_domaci_pku)
- [52] BRADER T. a MARCUS GEORGE E. 2013. *Emotions and Political Psychology*. In: *The Oxford Handbook of Political Psychology*. 2nd. Eds. Huddy, Leonie; Sears, David O.; Levy, Jack S. New York: Oxford University Press.)
- [53] LAQUEUR, W. *Terrorism, London*. Weidenfeld and Nicholson, 1977, citováno dle Gibbs, J. P. Conceptualization of Terrorism, *American Sociological Review*, Vol LIV, No 3, June 1989, str. 329.
- [54] LAQUEUR, W. *Krieg dem Westen, Terrorismus im 21. Jahrhundert*, Mnichov, Propyläen 2003, str. 8.
- [55] Strategie České republiky pro boj proti terorismu od r. 2013. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, Odbor bezpečnostní politiky, 2013. 30 s.
- [56] DOBRUSZKES, F., VAN HAMME, G. *The impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: an empirical analysis*. *Journal of Transport Geography* [online], [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692311001220>
- [57] Studie o hlášení událostí a vyšetřování nehod/incidentů v civilním letectví EU. Evropský parlament [online]. Evropská unie – EP, © 2014
- [58] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010. Úřad pro civilní letectví [online], [cit. 2016-11-12]. Úřad pro civilní letectví, © 2011
- [59] EC.EUROPA.EU. *Aviation safety: civil aviation accidents and incidents*. Evropa [online], [cit. 2017-02-10]. Evropská unie, © 1995- 2014 Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/accident\\_investigation\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/accident_investigation_en)
- [60] Dostupné z: <http://www.caa.cz/predpisy/narizeni-evropskeho-parlamentu-a-rady-eu-c-996-2010>



- [61] KOVERDYNSKÝ, B., *Bezpečnost civilního letectví, historie, organizace, standardy, postupy*. Vydal Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, Praha 2007
- [62] Customs Service USA, *Interviews with passengers and observation techniques*. Customs Service United States Department of International Affairs, Division of International Training. Staff Instructions. 2010, 1, s. 5-15.
- [63] Customs Service USA. *Guide to Interviewing techniques*. Customs Service United States Department of International Affairs, Division of International Training. Staff Instructions. 2010, 1, s. 25-55.
- [64] ELIAS, B. *Airport and Aviation Security*. U. S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism. 2. vyd. Boca Raton: CRC Press, 2010, 411 s. ISBN 978-1-4200-7029-3.
- [65] KÖLLE, R., MARKARIAN, G., TARTER, A.: *Aviation Security Engineering – A Holistic Approach*. Artech House, Norwood, 2011, 333 s. ISBN 978-1-60807-072-5.
- [66] MARŠÁLEK, D., ŠČUREK, R. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM®, s.r.o., 2014, 148 s. ISBN 978-80-7204-862-5.
- [67] PRUŠA, J. A KOL. *Svět letecké dopravy*. 1. vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, 315 s. ISBN: 978-80-239-9206-9.
- [68] About ICAO. *International Civil Aviation Organization* [online]. ICAO, 2016 [cit. 15. 1. 2016]. Dostupné z: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>)
- [69] About us. *International Air Transport Association* [online] IATA, 2016 [cit. 2017-01-10]. Dostupné z: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>)
- [70] PAULÍNOVÁ L. *Psychologie pro tebe*. Vyd.2, Praha: Informatorium, 2008, 195 s. ISBN 978-80-7333-068-2.
- [71] EURLEX.CZ. *Nariadení č. 1546/2006 je jako prováděcí předpis k nariadení č. 622/2003* Dostupné z: <http://www.eurlex.cz/dokument.aspx?celex=32006R1546>
- [72] HLUCHÁŇOVÁ, R. *Státní správa v oblasti civilního letectví*. Brno, 2008. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Daniel Seidenglanz

- [73] DVOŘÁK, J., CHLEBEK, J. *Letecký zákon a postupy ATC (010 00)*, učební texty pro teoretickou přípravu dopravních pilotů dle předpisu JAR-FCL 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2006, s. 419.
- [74] Cornell University Law School. Legal Information Institute. *49 USC § 114 – Transportation Security Administration*. [online], [cit. 2017-02-11]. Dostupné z: [http://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/114#h\\_2](http://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/114#h_2)
- [75] MERARI, A. *Terrorism as a Strategy of Insurgency*. *Terrorism and Political Violence*, 2001, Vol. 5., 4, s. 213–251.
- [76] Eletronic Frontier Foundation. *CAPPS II: Government Surveillance via Passenger Profiling*. [online], [cit. 2017-03-15]. Dostupné z: <http://w2.eff.org/privacy/cappsi/>
- [77] ACLU – American Civil Liberties Union. *Secure Flight Re-Engineering Welcomed but Watchlist Problems Remain Unaddressed*. [online], [cit. 2017-04-11]. Dostupné z: <http://www.aclu.org/technology-and-liberty/secure-flight-re-engineering-welcomed-watchlist-problems-remain-unaddressed>
- [78] Transportation Security Administration. *Secure Flight Program*. [online], [cit. 2017-05-11]. Dostupné z: [http://www.tsa.gov/what\\_we\\_do/layers/secureflight/](http://www.tsa.gov/what_we_do/layers/secureflight/)
- [79] GAO. Report to Congressional Committees. *Aviation Security – Computer-Assisted Prescreening System Faces Significant Implementation Challenges*. [online], [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <http://www.gao.gov/new.items/d04385.pdf>
- [80] PRG.AERO. *Bezpečnost na letišti*. Prague airport [online]. Letiště Praha, © 2014 [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/>
- [81] IATA. *Smart security*. [online], [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/security/Pages/smart-security.aspx>
- [82] FAST COMPANY. *WeCU Technologies Advances Airport Security*. [online], [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: <http://www.fastcompany.com/1659118/wecu-technologies-advances-airport-security>

## 9 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Pohlaví respondentů

Obrázek 2 Věk respondentů

Obrázek 3 Vzdělání respondentů

Obrázek 4 Důvody využívání letecké přepravy

Obrázek 5 Frekvence létání

Obrázek 6 Strach z létání

Obrázek 7 Intenzita strachu z létání

Obrázek 8 Důvody strachu z létání

Obrázek 9 Informace o bezpečnostní situaci

Obrázek 10 Zdroje informací o bezpečnostní situaci

Obrázek 11 Vliv teroristických útoků na rozhodnutí kam letět

Obrázek 12 Intenzita vlivu teroristických útoků na rozhodnutí kam cestovat

Obrázek 13 Adekvátnost bezpečnostních opatření

Obrázek 14 Pocit jistoty v souvislosti s bezpečnostní kontrolou

Obrázek 15 Názor respondentů na bezpečnostní kontroly

Obrázek 16 Prověřování spolehlivosti letecké společnosti

Obrázek 17 Část trupu letounu ATR

Obrázek 18 Část trupu letounu ATR – pohled z druhé strany

Obrázek 19 Pohled do výcvikového trenažéru pro palubní průvodčí

Obrázek 20 Výcvikový trenažér pro palubní průvodčí - pohled na únikový skluz

Obrázek 21 Výcvikový trenažér pro palubní průvodčí - pohled na únikový skluz z paluby

Obrázek 22 Výcvikový trenažér pro palubní průvodčí

Obrázek 23 Letecký simulátor pro letové posádky L410

Obrázek 24 Letecký simulátor pro letové posádky B 737

Obrázek 25 Letecký simulátor pro letové posádky B737- pohled na technologii

# 10 SEZNAM PŘÍLOH

## 10.1 Příloha 1

### Dotazník

Dovoluji si Vás oslovit s žádostí o spolupráci formou vyplnění anonymního dotazníku. Tento dotazník bude součástí mé diplomové práce, kterou ukončím magisterské studium v oboru Civilní nouzové plánování na Českém vysokém učení technickém v Praze.

Vaše odpovědi označte prosím křížkem. Budete-li potřebovat se k některé otázce vyjádřit nad rámec vydefinovaných odpovědí, prosím učiňte tak, velmi to ocením.

Vámi poskytnuté informace jsou zcela anonymní a budou sloužit výhradně pro účely zpracování diplomové práce.

Děkuji za Váš čas a spolupráci

Bc. Vít Mourek

#### 1) Uveďte prosím svoje pohlaví.

- Žena
- Muž

#### 2) Zaškrtněte vaši věkovou skupinu.

- 18- 30
- 31- 40
- 41- 50
- 51 a více

#### 3) Uveďte vaše vzdělání.

- Základní
- Středoškolské bez maturity
- Středoškolské s maturitou
- Vysokoškolské

**4) Za jakým účelem využíváte leteckou přepravu?**

- Pracovní důvody
- Dovolená
- Rodinné důvody
- Jiné

**5) Jak často létáte?**

- Týdně
- Měsíčně
- Půlročně
- Ročně
- Příležitostně
- Nelétám
- Neuvedeno

**6) Máte strach z létání?**

- Ano
- Ne
- Nechci uvést odpověď

**7) Jak moc se bojíte létat?** V uvedeném rozsahu je 5 myšleno jako nejvyšší intenzita.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

**8) Pokud máte strach z létání, bojíte se:** (možno označit více odpovědí)

- Havárie způsobené lidským činitelem
- Teroristického útoku
- Únosu letadla

- Přírodní katastrofy
- Technické závady
- Turbulencí
- Jiná varianta

**9) Vyhledáváte si informace o bezpečnostní situaci v zemi, kam letíte?**

- Ano
- Ne
- Někdy

**10) Uveďte zdroje informací o bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete:**

- Media
  - tisk
  - TV
  - internet
- Ministerstvo zahraničí
- Rodina
- Jiný (uveďte prosím jaký)

**11) Jak by ovlivnil případný teroristický útok vaše rozhodnutí cestovat do vámi vybrané země? V uvedeném rozsahu je 5 myšleno jako nejvyšší intenzita.**

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Nechci uvést odpověď

**12) Mají teroristické útoky vliv na vaše rozhodnutí kam letět na dovolenou?**

- Ano
- Ne
- Nechci uvést odpověď

**13) Jsou dle vašeho názoru přijatá bezpečnostní opatření adekvátní?**

- Ano
- Ne
- Neumím posoudit

**14) Vyvolávají ve vás bezpečnostní kontroly před odletem pocit jistoty?**

- Ano
- Ne
- Nevím

**15) Případají vám důkladné bezpečnostní kontroly ponižující?**

- Ano
- Ne
- Nechci uvést odpověď

**16) Prověřujete si spolehlivost letecké společnosti, se kterou letíte?**

- Ano
- Ne
- Někdy

## 10.2 Příloha 2

### Fotografie trenážerů



Obr. 17- část trupu letounu ATR, foto: autor



Obr. 18- část trupu letounu ATR – pohled z druhé strany, foto: autor





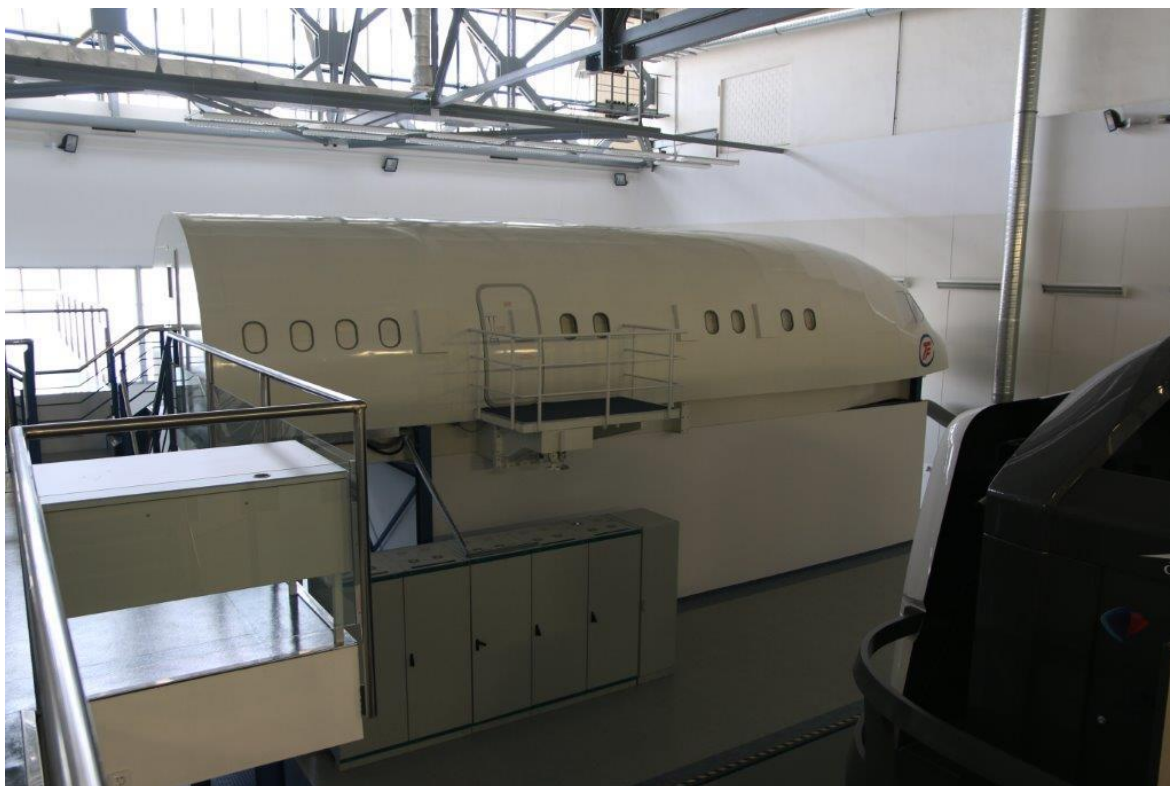
*Obr. 19- pohled do výcvikového trenažéru pro palubní průvodčí, foto: autor*



*Obr. 20 - výcvikový trenažér pro palubní průvodčí- pohled na únikový skluz, foto: autor*



*Obr. 21 - výcvikový тренаžér pro palubní průvodčí- pohled na únikový skluz z paluby, foto: autor*



*Obr. 22- výcvikový trenažér pro palubní průvodčí, foto: autor*





*Obr. 23- letecký simulátor pro letové posádky L410, foto: autor*



*Obr. 24 - letecký simulátor pro letové posádky B 737, foto: autor*



*Obr. 25 - letecký simulátor pro letové posádky B737- pohled na technologii, foto: autor*