ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA BIOMEDICÍNSKÉHO INŽENÝRSTVÍ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2019

MONIKA TARGOŠOVÁ

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta biomedicínského inženýrství

Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

Analýza vlivů teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě

Impact Analysis of Terrorist Attacks on the Psyche of Air Passengers

Diplomová práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva

Studijní obor: Civilní a nouzové plánování

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

Bc. Monika Targošová

Kladno, květen 2019

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení:	**Targošová**	Jméno:	**Monika**	Osobní číslo:	**474917**
Fakulta:	**Fakulta biomedicínského inženýrství**				
Garantující katedra:	**Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva**				
Studijní program:	**Ochrana obyvatelstva**				
Studijní obor:	**Civilní nouzové plánování**				

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

Analýza vlivů teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě

Název diplomové práce anglicky:

Impact Analysis of Terrorist Attacks on the Psyche of Air Passengers

Pokyny pro vypracování:

Předmětem diplomové práce bude zpracování analýzy vlivů teroristických útoků na psychiku cestujících v osobní letecké dopravě. V teoretické části bude pozornost věnována analýze bezpečnostních kontrol cestujících, teroristickým činům spáchaným v prostorách letišť a v osobní letecké dopravě ve světě a jejich vlivu na psychiku cestujících. V praktické části bude realizováno anonymní dotazníkové šetření, které bude zaměřeno na cestujících na Letišti Václava Havla v Praze. Minimální počet respondentů bude 200. V diskusi bude uvedena komparace dosažených výsledků s výsledky jiných autorů a provedena SWOT analýza. V závěru budou navrženy možnosti pro využití v praxi.

Seznam doporučené literatury:

[1] KOVERDYNSKÝ, Bohdan, Letecká security, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7
[2] BAŠTECKÁ, B., Psychsociální krizová spolupráce, Grada, 2013, ISBN 978-80-247-41-95-6
[3] ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D., Technologie fyzické ochrany civilního letiště, CERM, 2014, ISBN 978-80-7204-862-5

Jméno a příjmení vedoucí(ho) diplomové práce:

PhDr. Mgr. Dana Rebeka Ralbovská, Ph.D.

Jméno a příjmení konzultanta(ky) diplomové práce:

Ing. Petr Pfleger

Datum zadání diplomové práce: **01.10.2018**
Platnost zadání diplomové práce: **18.09.2020**

prof. MUDr. Leoš Navrátil, CSc., MBA, dr.h.c.
podpis vedoucí(ho) katedry

prof. MUDr. Ivan Dylevský, DrSc.
podpis děkana(ky)

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Student(ka) bere na vědomí, že je povinnen(a) vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

16. 11. 2018
Datum převzetí zadání

Podpis studenta(ky)

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem Analýza vlivů teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě vypracovala 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 15.05.2019

…….
podpis

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala mé vedoucí práce PhDr. Mgr. Daně Rebece Ralbovské, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a vstřícnost při konzultacích. Dále děkuji konzultantovi práce panu Ing. Petru Pflegerovi za spolupráci a poskytnutí cenných informací.

Abstrakt

Tato diplomová práce je zaměřena na problematiku teroristických útoků v civilní letecké dopravě a jejich vlivu na psychiku cestujících. Práce je rozdělena na teoretickou a výzkumnou část. V teoretické části jsou uvedeny a popsány nejčastější psychické i fyzické reakce a emoční stavy související s létáním. Poté psychické úzkostné poruchy, které předchází nebo jsou následkem traumatizujících událostí. Dále je charakterizován terorismus, jeho cíle a taktika teroristických organizací. Při dosahování svých cílů teroristé v reakci na přijatá bezpečnostní opatření na letištích volí stále sofistikovanější taktické metody. Neveřejné prostory letišť jsou oproti veřejným prostorám relativně dobře zabezpečené. Na základě odborné literatury a příkladů teroristických činů spáchaných v prostorách letišť je demonstrován vývoj taktiky terorismu v letecké dopravě. Část práce je věnována preventivním bezpečnostním opatřením na letištích, organizacím zabývajících se bezpečností civilní letecké dopravy a jejich normám a prováděcím předpisům. V závěru teoretické části je popsán význam infrastruktury letišť pro zvládání mimořádných událostí, které mohou nejen v souvislosti s protiprávními činy v letecké dopravě nastat.

V praktické části bylo cílem na základě zvolené metody kvantitativního výzkumného šetření, sestavit anonymní nestandardizovaný dotazník. Na základě analýzy výsledků z dotazníkového šetření nejprve verifikovat nebo falzifikovat stanovené hypotézy. Zjistit zda cestující trpí fobiemi z létání a jak velká je jejich intenzita strachu. Dále jakých mimořádných událostí se cestující nejvíce obávají při využívání letecké dopravy. Z dotazníku bylo dále zjišťováno, zda hrozby a teroristické útoky ovlivňují výběr vybrané destinace a využívání letecké dopravy. Závěr praktické části byl zaměřen na zjištění, jaký postoj mají cestující k nastaveným bezpečnostním kontrolám. Výsledky z výzkumného šetření byly analyzovány a stanovené cíle splněny.

Výzkumným šetřeným bylo zjištěno, že cestující ve svém běžném životě trpí různými druhy fobií, ale jen malá část z nich souvisí se strachem z létání. Z nabízených mimořádných událostí se cestující nejvíce obávají technické závady letadla, následuje havárie v důsledku selhání lidského faktoru a teroristický útok v prostorách letiště. Teroristické útoky výrazným způsobem ovlivňují výběr destinace a využívání letecké dopravy.

Převážná část cestujících se před odletem zajímá o bezpečnostní situaci v zemi, kam se chystají vycestovat. Minimální je ovšem informovanost cestujících co se týče aktivace krizových center na letištích v případě nastalé mimořádné události.

Klíčová slova

civilní letecká doprava, terorismus, bezpečnostní kontrola, psychika

Abstract

This diploma thesis is focused on the issue of terrorist attacks in civil aviation and their influence on the psyche of passengers. The thesis is divided into theoretical and research part. In the theoretical part, the most common mental and physical reactions and emotional states related to flying are stated and described. Then psychological anxiety disorders that precede or are the result of traumatic events. Furthermore, terrorism, its goals and tactics of terrorist organizations are characterized. In achieving their goals, terrorists are choosing increasingly sophisticated tactical methods in response to security measures taken at airports. Non-public parts of Airports are relatively well secured compared to public areas. On the basis of literature and examples of terrorist acts committed at the airport, the development of terrorist tactics in air transport is demonstrated. Part of the work is devoted to preventive security measures at airports, civil aviation safety organizations and their standards and implementing regulations. The conclusion of the theoretical part describes the importance of airport infrastructure for dealing with extraordinary events that may occur not only in connection with illegal acts in air transport. In the practical part, the aim was to create an anonymous non-standardized questionnaire on the basis of the chosen method of quantitative research. Based on the analysis of the results from the questionnaire survey, first verify or falsify the hypotheses. Find out if passengers suffer from flying phobias and how big is their fear intensity. In addition, what is the most serious concern for passengers when using air travel. The questionnaire also examined whether threats and terrorist attacks affect the choice of destination and the use of air travel. The conclusion of the practical part was focused on finding out what attitude the passengers have to the set security controls. The results of the research were analyzed and the objectives set. Researchers found that passengers in their daily lives suffer from different types of phobias, but only a small proportion of them are related to fear of flying. Of the emergencies offered, passengers are most concerned about the technical defects of the aircraft, followed by an accident due to human error and a terrorist attack at the airport. Terrorist attacks have a significant impact on destination selection and air travel.

The vast majority of passengers are interested in the security situation in their country of departure before departure. However, passenger awareness of the activation of crisis centers at airports in the event of an emergency is minimal.

Keywords

civil aviation, terrorism, security control, psyche

Obsah

1 Úvod 12

2 Současný stav 13

2.1 Vymezení základních pojmů 13

2.1.1 Letecká doprava 13

2.1.2 Mimořádná událost 14

2.1.3 Traumatizující událost 15

2.2 Dopady traumatizujících událostí na psychiku cestujících 16

2.2.1 Úzkost 16

2.2.2 Strach 17

2.2.3 Fobie z létání 17

2.2.4 Stres 19

2.2.5 Akutní reakce na stres 20

2.2.6 Posttraumatická stresová porucha 21

2.3 Terorismus 23

2.3.1 Charakteristika terorismu 23

2.3.2 Cíle teroristických aktivit 24

2.3.3 Taktika teroristických organizací 26

2.4 Organizace a předpisy v civilním letectví 27

2.4.1 ICAO 27

2.4.2 ECAC 28

2.4.3 EASA 29

2.4.4 Legislativa ČR 29

2.5 Bezpečnostní opatření na letišti 30

2.5.1 Bezpečnostní kontroly osob 30

2.5.2 Vybrané teroristické útoky v prostorách letišť 32

2.6 Infrastruktura pro zvládání mimořádných událostí 33

2.6.1 Letištní pohotovostní plánování ... 33
2.6.2 Centrum řízení mimořádných situací (EOC) ... 34
2.6.3 Centrum pro cestující ... 35
2.6.4 Centrum pro příbuzné a známé ... 35
2.6.5 Centrum znovusetkání ... 35
2.6.6 Centrum pro posádku letadla ... 35
3 Cíl práce ... 36
3.1 Cíle práce ... 36
3.2 Hypotézy práce ... 37
4 Metodika ... 38
4.1 Výzkumné šetření ... 38
4.2 Stanovení výzkumného vzorku ... 38
5 Výsledky ... 39
5.1 Vyhodnocení anonymního dotazníku ... 39
5.2 Vyhodnocení cílů práce ... 49
5.3 Vyhodnocení hypotéz ... 50
5.4 Komparace připravenosti letišť na MU ... 53
5.5 SWOT analýza Letiště Praha ... 54
6 Diskuze ... 55
7 Závěr ... 65
8 Seznam použitých zkratek ... 67
9 Seznam použité literatury ... 68
10 Seznam použitých obrázků a tabulek ... 78
11 Seznam Příloh ... 79

1 ÚVOD

Civilní letecká doprava patří mezi nejmladší druh dopravy osob. V jejím poměrně krátkém průběhu vývoje došlo k tak masivnímu rozmachu, že v současné době si bez ní nelze mezinárodní spolupráci, turistiku nebo obchod vůbec představit. Letecká doprava je obecně považována za nejbezpečnější, nejpohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob. Historicky jsou letecké společnosti považovány za symboly, které jednotlivé státy reprezentují, jako je tomu v případě ambasád. I vzhledem k tomu lze teroristický útok provedený na letecký dopravní prostředek lze ze společenského hlediska považovat, jako útok na suverenitu daného státu. I proto bývá civilní letecká doprava vyhledávaným cílem teroristů, kteří se touto formou útoků domáhají svých požadavků a snaží se u zbytku obyvatelstva vyvolat paniku a šířit strach.

Hlavním cílem této diplomové práce je na podkladě studia odborné tuzemské i zahraniční literatury a rovněž i validních internetových zdrojů zpracovat komplexní náhled na problematiku teroristických útoků v civilní letecké dopravě a jejich následný vliv na psychiku cestujících. V teoretické části budou uvedeny úzkostné poruchy související s hrozbami terorismu, fobie z létání, charakteristika a cíle terorismu. Dále nejvýznamnější organizace a mezinárodní úmluvy pro bezpečnost letectví a problematika bezpečnostních kontrol na letištích. V praktické části budou stanoveny hypotézy, které na základě dosažených výsledků z kvantitativního výzkumného šetření budou verifikovány nebo falzifikovány. Pro účely výzkumného šetření bude sestrojen nestandardizovaný anonymní dotazník, zaměřený na zjištění strachu z létání, dopady teroristických činů a jejich hrozeb na psychiku člověka. Dále na zjištění kterých mimořádných událostí se cestující nejvíce obávají, při využívání civilní letecké dopravy a zda mají informace o krizových centrech na letištích. U dosažených výsledků bude dále provedena analýza a komparace s výsledky uváděnými v odborné literatuře a autory prací s podobnou tématikou.

Téma mé diplomové práce jsem si vybrala především z důvodu zájmu o obor Psychologie, kterému se věnuji i ve svém profesním zaměstnání ve zdravotnictví. Při svých cestovatelských aktivitách převážně využívám leteckou dopravu a v prostorách letišť trávím dosti času. Spojením těchto dvou aktivit a s přihlédnutím k dnešní bezpečnostní situaci, se mi nabízí zajímavá možnost studia duševních procesů a lidského chování v daném prostředí.

2 SOUČASNÝ STAV

2.1 Vymezení základních pojmů

V následujících podkapitolách budou definovány pojmy, se kterými bude dále v předložené diplomové práce pracováno. Pro snazší pochopení významu je zde popsána letecká doprava, mimořádná událost a traumatizující událost.

2.1.1 Letecká doprava

První zmínky, kdy nastává u člověka věčná touha dobít vzdušný prostor, můžeme v oficiálních historických pramenech nalézt již v dobách 1000 let př. n. l. K vážnějším pokusům o zdolání vzdušného prostoru a sestrojení vhodného létajícího stroje dochází v Evropě v 18. století. Nejprve však představu vzlétnout naplňují letadla lehčí než vzduch, různé padáky, balony a později vzducholodě. V roce 1783 zkonstruovali bratři Montgolfierové taftový balón nazvaný Dobytí nebes, který měl poprvé v historii lidskou posádku. Samotný let trval 8 minut a balón uletěl 3,2 km. Posádka, kterou tvořili fyzik de Roziera a markýze d´Arlande, ustála let zcela bez úhony. Další etapou v rozvoji letectva byl rok 1906, kdy letecký konstruktér Alberto Santos-Dumont se svým letounem, těžším jak vzduch, uskutečnil sérii prvních ověřených letů v Evropě. Po první světové válce dochází k velkému rozmachu letecké dopravy a v Evropě začínají vznikat letecké společnosti. Nejstarší a dodnes existující je nizozemská královská letecká společnost KLM, založená roku 1919 (Bína a kol., 2007).

Letecká doprava patří mezi nejmladší druh dopravy osob a zboží, ale v průběhu svého krátkého vývoje došlo k tak dramatickému rozmachu, že v současné době si již nelze mezinárodní spolupráci, obchodní aktivity ani turismus představit (Pruša a kol., 2007). Jedná se o rychlou, komfortní dopravu schopnou překonávat transoceánské vzdálenosti (prg.aero, 2019). Letecká doprava se dělí na vojenskou a civilní přepravu. Civilní v rámci obchodní letecké dopravy dále na osobní a nákladní přepravu. Obor civilní letecké dopravy je z dnešního pohledu vůbec nejkomplexnější způsob přepravy osob a zboží. Letecká doprava neznamená jen letadla, ale i leteckou dopravní cestu, kterou tvoří letiště, letové provozní služby a vymezená část vzdušného prostoru. Dále řízení letového provozu, koordinace letových tras a nadnárodní zajišťování letových řádů (Bína a kol., 2015). Skrze mezinárodní organizace je kladen důraz na dodržování předpisů a pravidel

pro bezpečnou a dobře fungující mezinárodní leteckou dopravu a provoz (Chlebek, 2006). Z ekonomického pohledu letecká doprava ve svém okolí kumuluje podnikatelské aktivity a vytváří velký počet pracovních míst, kdy na každý jeden milión přepravených cestujících připadá vznik 1000 pracovních míst přímo pro letiště a dalších 2100 pracovních míst v ekonomice národní. Letecká doprava je finančně nezávislá a jako jediný sektor dopravy nepožaduje zdroje ze státního rozpočtu (prg.aero, 2019).

2.1.2 Mimořádná událost

Mimořádná událost (dále jen MU) je stav, při kterém náhle dojde k akumulaci, úbytku, uvolnění určitých hmot, energie, sil, které působí škodlivě a ničivě na obyvatelstvo, jeho majetek, anebo životní prostředí (Bulíková, 2011). Místo MU je neobyčejný prostor, kde je zapotřebí zdravotní nebo psychické pomoci v důsledku náhle vzniklého neštěstí. MU má vždy dopad na mnoho lidí a jejímu negativnímu traumatizujícímu působení jsou vystaveni oběti, které přímo »viděli, slyšeli, hmatali, cítili«, dále jejich blízcí, rodina, přátelé, kolegové a obyvatelé místa, kde došlo k neštěstí. Zasažení se týká i členů IZS, kteří na místě MU zasahovali (Ralbovská, 2017).

MU je definována v § 2 písm. b) zákona č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů (dále jen zákon IZS), ve znění pozdějších předpisů, jako „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací*“ (Zákon č. 239/2000 Sb., o IZS).

V civilním letectví například mohou nastat různé druhy MU, které lze rozdělit do dvou základních skupin. **Přírodní** události, které nemůže lidský faktor ovlivnit (zemětřesení, sopečná činnost, záplavy) a **antropogenní** události, které vznikají vinou člověka. Mezi antropogenní patří například letecká havárie, technické a technologické havárie (požáry, exploze), ale také protiprávní činy únos letadla, teroristický útok na palubě letadla, nebo v prostorách letiště (Kavan, 2017).

2.1.3 Traumatizující událost

Trauma je psychická a somatická reakce na extrémně silný stresující zážitek nebo na dlouhodobě trvající stresovou situaci. Působením stresoru na člověka dochází k oslabení a narušení psychické obrany a adaptačních mechanizmů pro vyrovnávání se s nastalou zátěží (Baštecká, 2013).

Traumatizující událost překračuje schopnosti člověka ji emočně zvládnout. Jedná se o událost, při které je jedinec vystaven ohrožení života, zranění, nebo narušení osobní integrity, která je ve chvíli vzniku doprovázena násilím, hrůzou, nebo bezmocností. Mezi typické traumatizující události patří sexuální, nebo fyzické násilí, letecké nehody, válečné události, přírodní a člověkem způsobené katastrofy (APA, 2008).

Traumatizující události se vyznačují velkou silou působení na jedince a k jejich charakteristikám patří i náhlost, nepředvídatelnost a nezvladatelnost (Baštecká, 2013). Takové to události v životě jedince jsou významným zásahem na jeho psychickou rovnováhu. Následky těchto událostí mnohdy vedou ke změně chování, nebo k psychickým poruchám (Smolík, 2002). Lidé prožívající traumatický zážitek z teroristického útoku, mohou i v následujících letech zažívat nejen zdravotní problémy, ale především velká psychická traumata, které je nezbytně nutné odborně dále zpracovat (Hubinková, 2008). Jedinec po traumatickém zážitku pociťuje úzkost, smutek, ztrácí pocit bezpečí a jistoty ve svém životě (Ralbovská, 2017). Rozsah dopadu traumatické události závisí na oblastí psychické činnosti a duševního života jedince, které byly traumatizací negativně zasaženy. O zdárném vyrovnání se s traumaty rozhoduje i dostatek sociální opory, která napomáhá události dodat smysl (Baštecká, 2005).

Dle Ralbovské (2017) rozeznáváme následující **úrovně traumatizace:**

- Primární traumatizace: jedinec byl přímým účastníkem traumatizujícího zážitku,
- Sekundární traumatizace: jedinec prožívá traumatizaci jiných osob, často v přímém vztahu, příbuzných nebo blízkých osob,
- Terciární traumatizace: jedinec je v přímém kontaktu s osobou primárně nebo sekundárně traumatizovanou a negativní emoce prožívá skrze ni. Touto traumatizací jsou ohroženi zejména členové IZS.

Dle Slezáčkové (2012) t**raumata můžeme dělit do čtyř základních kategorií:**

1. Traumata způsobena člověkem (přepadení, zabití, znásilnění, války, mučení, terorismus…),
2. Traumata způsobena technikou, průmyslem (dopravní nehody, pád letadla, požáry, výbuchy…),
3. Traumata způsobena přírodními katastrofami (sopky, povodně, tsunami, laviny…),
4. Traumata způsobena jinými jevy (úrazy, ztráta blízké osoby, ztráta dítěte, rozvod…).

2.2 Dopady traumatizujících událostí na psychiku cestujících

V této části práce jsou popsány emoční jevy, psychické i fyzické reakce a psychické poruchy, které mohou u člověka nastat jako reakce působení traumatické události.

2.2.1 Úzkost

Úzkost je definována jako nepříjemný emoční stav, v kterém převládají pocity napětí a obavy, jejichž příčinu vzniku nedovede člověk konkrétně určit. Podobné projevy nastávají i u strachu, zde je však zdroj obav a ohrožení konkrétní (například strach z létání, z letecké havárie). Úzkost doprovází vegetativní projevy, které jedince zatěžují a vysilují. Délka trvání i intenzita úzkosti se různí (Vágnerová, 2014).

Dle Honzáka (2005, s. 23) *„úzkost není jen nemilý psychický pocit, je to podobně jako bolest komplexní psychosomatický prožitek či zkušenost (experience) doprovázející člověka především v situaci ohrožení a její rozvoj začíná tam, kde o úzkosti ještě nikdo neuvažuje.“* Vymětal (2007, s. 22) uvádí, že *„úzkost je nepříjemný citový stav a na rozdíl od strachu si neuvědomujeme její bezprostřední příčinu, tedy určitou skutečnost, která ji vyvolává.“*

Úzkost i strach mají pro organizmus adaptivní funkci. Problém nastává tam, kde se úzkost či strach objevují příliš často, trvají příliš dlouho a jejich intenzita je vzhledem k situaci, která je spustila, příliš velká. Mohou se objevit i v nepřiměřených situacích, zde pak zpravidla negativně zasahují do života jedince. Úzkost může „volně plynout“ bez omezení na zvláštní okolnosti, nebo se projevit v záchvatech. Jestliže se objeví náhle a

bez zjevné příčiny, hovoříme o spontánní úzkosti. Pokud se jedná o konkrétní situaci, které se běžně lidé neobávají, jde o fobii. Jestliže nastane při očekávání ohrožující situace, jde o anticipační úzkost (Praško, Laňková, 2006).

2.2.2 Strach

Strach je emoční a tělesná reakce na jasně vnímané a rozpoznatelné hrozby, která trvá jen po dobu hrozícího nebezpečí. Jedná se o přirozenou reakci na skutečné ohrožení, nebo nebezpečí na rozdíl od výše uvedené úzkosti. Strach doprovází zpravidla chvění, zblednutí, zvýšený tlukot srdce, zrychlené dýchání a zvýšený krevní tlak. Strach se vyvíjí spolu s věkem a náklonnost ke strachu souvisí s konstitučními vlastnostmi jedince spolu s emociální stabilitou, labilitou i s dosavadními zážitky (Hartl, Hartlová, 2010). Hlavním úkolem zdravého strachu je varovat a aktivizovat. Z evolučního pohledu má strach tělu umožnit rychlou reakci na vzniklou nebezpečnou situaci, buď obrana nebo útok. Je varováním před nebezpečím a zároveň výzvou k jeho přijetí a zvládnutí (Riemann, 2013).

2.2.3 Fobie z létání

Fobie je úzkostná porucha provázena chorobným strachem ze situací, lidí, zvířat, jevů a objektů. Strach je u fobie natolik silný, že výrazně narušuje běžné fungování a zasahuje do každodenního života. Pouhé pomyšlení na fobickou situaci může spustit úzkostný stav. V některých případech jedinec trpí jen jednou specifickou fobií a je jinak zcela v pořádku v jiných směrech, jindy se přidávají jiné symptomy, pocity úzkosti a vnitřní napětí. Některé bývají podmíněny reakcí na strach (Hartl, Hartlová, 2010).

S leteckou přepravou nejvíce souvisí **aviofobie** – strach z létání. Praško a Laňková (2006, s. 2) uvádí, že dle mezinárodní klasifikace nemocí je aviofobie zařazena do skupiny specifické fobie, které jsou charakterizovány jako: *„nepřiměřený strach z určitého konkrétního objektu nebo situace. Postižený netrpí příznaky úzkosti, pokud se nesetká nebo se neobává setkání s fobickým podnětem. Nemocný si je však vědom, že jeho strach není racionálně odůvodněný, čímž se liší např. od paranoidního pacienta. Mezi nejčastější specifické fobie patří fobie ze zvířat, zvláště ze psů, hadů, hmyzu a myší. Dalšími běžnými fobiemi jsou klaustrofobie (strach z uzavřených prostor) a akrofobie (strach z výšek), z bouřky apod.“*

Cestující, kteří letí poprvé, nebo využívají leteckou přepravu častěji, mohou pociťovat jistou formu strachu, ale ta pro ně nepřestavuje patologický jev. U lidí trpící

aviofobií jsou jejich obavy vážnou překážkou a let je pro ně dosti nepohodlný, nebo v krajních situacích neuskutečnitelný. Aviofobie postihuje muže i ženy napříč všemi věkovými kategoriemi a bez ohledu na dosažené vzdělání (Čechová a kol, 2008).

„I přes velké úsilí vyhnout se letadlu někteří lidé s fobií z létání občas letět musí. Během letu většinou pociťují intensivní tělesné příznaky strachu, jako pocení, bušení srdce, nedostatek dechu, nevolnost, třes apod. Strach se může vystupňovat až v paniku, zejména když se děje něco neočekávaného, jako je turbulence, nebo když je venku bouřka. Samotné tělesné příznaky mohou vést ke strachu ze ztráty kontroly nebo zbláznění“ (Praško, 2008, s. 179).

S aviofobii souvisejí i níže uvedené fobie:

- Agorafobie – strach z velkého množství lidi, ze ztráty kontroly
- Akrofobie – strach z výšek
- Akustikofobie – strach z hluku
- Bacilofobie – strach z nákazy
- Fobofobie – strach z vlastni reakce, strach ze ztráty kontroly nad sebou
- Kakotechnofobie – strach z toho, že se člověk chová nemotorně
- Keraunofobie – strach z bouřky a blesků
- Klaustrofobie – strach z malého uzavřeného prostoru
- Macrofobie – strach z dlouhého čekání
- Mysofobie – strach ze špíny
- Sociální fobie – strach z negativního hodnoceni, strach z kontaktu s jinými lidmi
- Thanatofobie – strach ze smrti
- Uranofobie – strach z nebe (Čechová a kol., 2008).

U lidí trpících chorobným strachem z létání je důležité rozlišovat, zda trpí přímo aviofobií, jinou výše uvedenou fobií, nebo jejich kombinací.

V prostorách areálu Letiště Václava Havla v Praze ve výcvikovém centru Czech Aviation Training Centre je pro cestující, trpící strachem z létání, možnost absolvování specializovaného jednodenního základního kurzu **Létání bez strachu**. Kurz je vedený profesionálními lektory z řad zkušených dopravních pilotů a palubních průvodčích s využitím nejmodernějších didaktických prostředků a individuálním přístupem ke

každému účastníkovi. Je určen nejen těm, kteří mají obavy z létání, ale také těm, kteří se chtějí dovědět více ze zákulisí letecké dopravy a nahlédnout pod pokličku práce pilotů a palubních průvodčích (CATC, 2019).

2.2.4 Stres

Původ samotného slova stres pochází z anglosaského stress a znamená zátěž, namáhání, tlak. V dnešní civilizované době jsou na člověka stále kladeny zvyšující nároky, životní tempo se zrychluje a stres se dostává do popředí zájmu a podepisuje se na psychických a fyzických problémech mnoha lidí. Stres je dnes zmiňován jako příčina psychických problémů a civilizačních chorob. Každý člověk by tak měl být odhodlán stres zvládat a nechat se jím motivovat a nikoli jej zastírat (Novák, 2004).

Atkinson (2003, s. 488) uvádí, že *„stres se vyskytne tehdy, když se lidé setkají s událostmi, jež vnímají jako ohrožení své tělesné nebo duševní pohody."*

Stres můžeme chápat jako stav organizmu, který nastane jako odezva na výrazně působící zátěž (stresor), která může být psychické nebo fyzikální povahy (Skřivanová a kol., 2013). Za zakladatele tradice systematického výzkumu stresu je považován kanadský fyziolog, endokrinolog a psycholog maďarsko-rakouského původu Hanse Selye, který o stresu řekl: *„stres v oblasti zdraví a nemoci je medicínsky, sociologicky a filozoficky nejdůležitějším tématem pro lidstvo, který mě napadá."* Szabo (2012, s. 472).

Seyle (2016) definuje stres jako specifický syndrom, který zahrnuje všechny nespecificky vyvolané změny uvnitř biologického systému a zavádí dělení na:

- **eustres**: pozitivní zátěž, která v přiměřené míře stimuluje jedince k dosažení vyšších anebo lepších výkonů a cílů,
- **distres**: nadměrná zátěž, která může jedinci poškodit psychické a tělesné zdraví, nebo vyvolat onemocnění či dokonce smrt.

Stres většina společnosti vnímá jako škodlivý jev. Při pohledu na výše uvedené dělení stresu lze usoudit, že tomu tak není a určitá hladina stresu může být pro jedince užitečným pohonem, který pomůže zvýšit výkonnost a získat výsledky. Avšak v případě častého ohromení stresem mohou nastat problémy s duševním zdravím (Boyd, 2015).

Fáze stresu dle Ayersové a de Vissera (2011):

1. Poplach: okamžitá tělesná reakce, organismus je připraven na útok nebo útěk,
2. Rezistence: tělo se pokouší vyřešit stres a vrátit se k normálu, v případě trvajícího stresoru zůstává ve fyziologicky aktivním stavu,
3. Vyčerpání: pokud nadále pokračuje působení stresoru a organismus není schopen tlaku odolat, tělesné vypětí povede k vyčerpání, onemocnění nebo k úmrtí.

Podobně jako emoce má i stres mnoho složek a je velmi důležité rozlišovat stresory a reakce na stres. „*Stresory jsou vnější nebo vnitřní události, které spouštějí reakce na stres. Stresory lze dále dělit podle typu nebo délky, jako např. akutní události (smrt přítele), chronické stresory (péče o nemocného příbuzného), každodenní mrzutosti (problémy dostat se do práce), traumatické stresory (napadení) a napětí rolí např. zvládání rolí doma a v práci*“ (Ayers, de Visser, 2011, s. 48).

Reakce stresového stavu popisují Machová a Kubátová (2015), které je rozdělují na psychické a fyzické reakce. Mezi **psychické** řadí úzkost, vztek, agresi, apatii, depresi a mezi **fyzické** řadí zvýšenou srdeční frekvenci, vylučování endorfinů, změny v menstruačním cyklu a migrénu. Gottwaldová a Znojilová (2006) dále dělí stresové reakce na **fyziologické** (porucha spánku, třes, průjem atp.), reakce **chování** (nadměrná nebo žádná komunikace), **kognitivní** reakce (poruchy koncentrace) a reakce **emociální** (strach, úzkost, pocit viny).

2.2.5 Akutní reakce na stres

Akutní reakce na stres je psychická porucha, která u jedince nastává poté, co byl vystaven traumatické události a přetrvává déle než dva dny (Phelps, 2013). Je charakterizována akutními stresovými reakcemi, které se objevují v prvním měsíci od vystavení osoby traumatické události. Příčinou může být široká škála traumatických událostí, například hrozba smrtí, vážné zranění, vážná dopravní nehoda, nebo znásilnění (Bryant, 2019). Příznaky jsou dosti individuální, ale obvykle nastává prvotní stav ustrnutí, zúženého vědomí a pozornosti, dezorientace a neschopnosti vnímat realitu. Časté jsou i vegetativní symptomy v podobě tachykardie, chvění, pocení nebo zrudnutí (Raboch a kol., 2012).

Akutní reakce na stres má dle Ralbovské (2017) tyto formy:

- obranná reakce typu **A**, jedná se o reakci **aktivní**, jejíž podstatou je rychlá mobilizace sil. Fyziologickým projevem je svalové napětí, zarudnutí obličeje, silné pocení, výrazné emoce nebo agrese.
- obranná reakce typu **B**, jedná se o reakci **pasivní**, která se objevuje méně často a spíše ve velmi vážných případech. Projevuje se strnulostí, zblednutím a snížením percepce těla. Jedinec nepociťuje ani neprojevuje emoce.

2.2.6 Posttraumatická stresová porucha

Diagnóza Posttraumatická stresová porucha (v angl. originále Posttraumatic Stress Disorder – PTSD), byla americkými psychiatry přesně klasifikována při příležitosti třetího vydání Diagnostického a statistického manuálu duševních poruch (DSM-III) teprve v roce 1980 v reakci na psychické obtíže válečných veteránů z války ve Vietnamu (APA, 1980; Read, Benthal, 2012).

První ustanovení pojmu psychické trauma můžeme sledovat již v letech 1860 až 1920, kdy v různých termínech byla popsána specificky lidská zkušenost jako *traumatický šok* (Neal, 1882), *anxiózní neuróza* (Freud, 1894), *psychické trauma* (Oppenheimer, 1895), nebo *traumatická neuróza* (Colie, 1913). Všichni autoři se shodují v tom, že po velkém stresu nebo traumatické události se u některých jedinců projevují psychické poruchy (Malá, 2002). Získané zkušenosti lékařů s válečnými veterány a přeživšími obětmi z koncentračních táborů, měli významný vliv na formulaci diagnózy a její následné zařazení do mezinárodní klasifikace duševních poruch (Vinař, 2007). Průlomem se pro výzkum psychického traumatu stalo právě období sedmdesátých let po skončení války ve Vietnamu, kdy se sjednotili veteráni z těchto bojů a hromadně požadovali psychiatrickou pomoc. Po návratu z válečných misí, měli problém se začleněním zpět do společnosti. Více jak jedna třetina amerických válečných veteránů skončila ve vězení, kdy jim až po propuštění byla správně stanovena diagnóza jejich duševní poruchy PTSD (Kulíšek, 2011).

Na základě výsledků studií byla tato diagnóza poprvé přesněji popsána a v roce 1968 pojmenována termínem, který je využíván dodnes. Další významný zájem o výzkum PTSD klinický i experimentální nastal po teroristických útocích v roce 2001 na budovy Světového obchodního centra v New Yorku (Klenerová a kol., 2005).

„PTSD vzniká jako opožděná nebo prodloužená reakce na stresovou událost nebo situaci (krátce nebo dlouho trvající) neobvykle hrozivého nebo katastrofického rázu, která pravděpodobně u každého vyvolá pronikavou tíseň. Takovouto událostí může být například přírodní nebo člověkem způsobená katastrofa, válka, přítomnost u násilné smrti jiných osob, být obětí mučení, terorismu, znásilnění nebo jiného zločinu“ (Praško, Vyskočilová, 2016, s. 33).

Na rozdíl od akutní reakce na stres se jedná o reakci dlouhodobou, která se rozvíjí do 6 měsíců od stresujícího zážitku. Postižený jedinec opakovaně prožívá katastrofickou událost v živých myšlenkách, snech nebo fantazii (*tzv. flashback*). Vyhýbá se situacím a místům, kde došlo k dané události. Zažívá pocity úzkosti, trpí poruchami spánku, koncentrace, je nadměrně ostražitý, má sklon k panickým a úlekovým reflexům. U jedince nastává nezájem o své aktivity a cítí se být odcizen od společnosti (Raboch a kol., 2012). Ve srovnání s běžnou autobiografickou pamětí jedince, dominuje u flashbacků velmi podrobné vykreslení detailů, jako jsou živé vizuální obrazy, které mohou zahrnovat zvuky a další pocity (Brewin, 2003).

Kulíšek (2011) uvádí diagnostická kritéria pro PTSD následovně:

- Expozice, tzn. vystavení extrémnímu stresujícímu zážitku mimo hranice běžné lidské zkušenosti,
- Znovuprožívání traumatizující události ve vzpomínkách, snech, představách nebo úzkost při jejím připomenutí,
- Přetrvávající vyhýbání se podnětům spojeným s traumatem nebo otupení celkové vnímavosti,
- Symptomy zvýšeného prahu dráždivosti ve smyslu poruch spánku, podrážděnosti, obtíží při soustředění, zvýšené ostražitosti a přehnané úlekové reakce.

Psychologické trauma a nízká úroveň vrozené nebo vypěstované odolnosti jedince čelit stresovým situacím (stresu) jsou základními dispozicemi vzniku PTSD.

Z obecného pohledu lze příznaky PTSD rozdělit následovně:

- Stále se opakující vtíravé a neodbytné připomínky traumatu – intenzivní emociální a fyziologická tíseň, neodbytné sny, myšlenky, záblesky,

- Vyhýbání se stimulům spojeným s traumatem nebo otupění – pocit odloučení, odtržení od reality, pocit očekávání neradostné budoucnosti,
- Trvalý a neodbytný fyzicky nadměrný neklid – problémy se spánkem, přehnaná ostražitost, problémy s koncentrací, zvýšené úlekové reflexy, emociální labilita, nespoutaný hněv nebo agresivní chování (Kulíšek, 2011).

Výše uvedené příznaky mají za následek zvýšenou přecitlivělost nervového systému jedince z nadměrné stimulace, která stále aktivuje do pohotovosti výstražná centra pro mozek a organizmus tak má potíže se vrátit do klidového stavu (Schiraldi, 2016).

Vlivem extrémně silných a dlouhodobě působících stresorů dochází ke změnám osobnosti, kdy jedinec projevuje značnou nedůvěru k lidem a světu, čímž u něj dochází ke zhoršení mezilidských vztahů a snížení fungování ve společnosti (Ralbovská, 2017).

2.3 Terorismus

Terorismus jako fenomén současnosti představuje jednu z největších hrozeb pro celou lidskou civilizaci. Tato kapitola diplomové práce se zaměřuje nejprve na obecnou charakteristiku terorismu a jeho definic, zmiňuje hlavní význam teroristických útoků a cíle jejich nejčastějších úderů. Dále jsou zde uvedeny vývojové etapy terorismu, plánování a taktika teroristů v jednotlivých etapách.

2.3.1 Charakteristika terorismu

Terorismus je stejně starý jako lidská civilizace jen zbraně, metody a cíle se neustále mění, přičemž základní rysy zůstaly od nejstarších dob nezměněny. Již staří Římané používali vražedné skupiny k zastrašování svých protivníků (Law, 2016). Původ slova teror je odvozeno z latinského pojmu terrere, které znamená děsit, zastrašovat nebo nahánět hrůzu (Matusitz, 2012). Definovat terorismus je poměrně velice náročné, jelikož tento fenomén zejména v posledních letech prochází rychlým a dynamickým vývojem (Mika, 2003).

Definice současného terorismu se shodují v několika základních příznacích, které lze dle Eichlera (2006, s. 21) vymezit následovně: „*terorismus je šířením strachu, jde o*

politicky motivované, slepé, nerozlišené zabíjení bezbranného a nevinného civilního obyvatelstva."

Pavlovský (2012) terorismus definuje jako *„předem připravené, promyšlené použití násilí nebo hrozby násilím, obvykle zaměřené proti nezúčastněným osobám s cílem vyvolat strach, jehož prostřednictvím mají být splněny politické, náboženské nebo ideologické požadavky. Čím větší je rozsah útoku, jeho surovosti následky, tím pravděpodobněji bude dosaženo vytyčení cíle. Terorismus bývá považován za vystupňovanou formu psychologické války, jejíž vysokou efektivitu zaručuje mimořádný ohlas v hromadných sdělovacích prostředcích"* (Pavlovský, 2012, s. 93).

Španělský profesor Luise de la Corte Ibánéze poukazuje na značnou složitost přesné definice a časté nezohlednění historických, psychologických a filosofických faktorů.

Corte Ibánéze (2009, s. 19) definuje terorismus: *„jde o promyšlenou sérii násilných a zastrašujících činů, které míří proti nebojujícím obyvatelům a jsou naplánovány tak, aby psychologicky zapůsobily na mnohem větší počet osob, než jsou přímé oběti, a tak posloužili k dosažení konkrétního, skoro vždy politického cíle."*

Dle rezoluce Rady bezpečnosti č. 1566 z roku 2004 je činem terorismu *„každý kriminální akt spáchaný se záměrem způsobit smrt nebo vážná zranění s cílem vyvolat v zasažené společnosti pocit strachu, zastrašovat obyvatelstvo a nutit vlády nebo mezinárodní organizace k nějakým opatřením, nebo naopak od některých opatření či činů odrazovat."*

Základní definice terorismu:

- slepé zabíjení bezbranného obyvatelstva
- výjimečně to mohou být i útoky na vojáky (např. OSN)
- daří se mu tam, kde je okupace a kde jsou velké rozdíly a nahromaděné křivdy (Eichler, 2006).

2.3.2 Cíle teroristických aktivit

Cílem teroristických aktivit je změnit nebo ovlivnit zejména politickou situaci a směr jejího vývoje. Terorismus je tam, kde se politika a násilí prolínají v naději na dosažení moci. Teroristé ve snaze ovládnout a dosáhnout politických změn využívají nátlak a zastrašování. Násilí nebo jeho hrozba je sine qua non teroristů, kteří jsou

přesvědčeni, že pouze formou násilných činů, zejména na civilním obyvatelstvu, jsou schopni dosáhnout prosazení svých cílů. Teroristé proto plánují své činy způsobem, aby šokovali, zastrašili a zaujali širokou veřejnost, politický aparát a získali propagaci skrze média (Hoffman, 2006). Teroristé k posílání svých ideologických a náboženských zpráv užívají teror, který se snaží aplikovat na širokou veřejnost, jelikož nejsou schopni dosáhnout těchto nereálných cílů konvenčními prostředky (Hudson, 2010).

Dle Eichlera (2006) rozeznáváme následující **hlavní cíle teroristických útoků:**

- přilákat pozornost,
- vytvořit atmosféru strachu,
- destabilizovat stát,
- vynutit si změnu jeho vnitřní nebo i zahraniční politiky.

Dle Eichlera (2006) rozeznáváme **pět základních cílů teroristických úderů**:

- **průmysl** – v době míru je takový útok určen k šíření strachu, k oslabování hospodářské síly zasaženého státu, a tak je právem posuzován jako projev terorismu,
- **ozbrojené síly** – útoky na vojáky, kteří v jiné zemi působí na základě vydaného mandátu Rady bezpečnosti OSN. Vojáci nepodléhají statutu okupačních sil a v dané zemi nejčastěji nasazují své životy při akcích zaměřených na oddělování znesvářených stran, při zajišťování voleb, dodávek humanitární pomoci apod. Takový to útok na vojáky nelze odůvodnit bojem proti okupaci a za samostatnost. Jeho pravým smyslem je vyvolat atmosféru strachu v těch státech, které je do misí vysílají. V takovýchto případech se jedná o terorismus,
- **političtí činitelé** – je-li atentát spáchán v době míru a jeho obětí je demokraticky zvolený politik, jde o terorismus (akce ETA ve Španělsku, terorismus v Indii a další),
- **infrastruktura** – v případě zničení nebo poškození např. železnice, mostu nebo letiště v době míru znamená vyvolávání atmosféry strachu – je to tedy terorismus,
- **obyvatelstvo** – pokud se zabíjí bezbranné civilní obyvatelstvo, jde vždy o terorismus, nikdy to nelze zdůvodnit, natož ospravedlnit politickými cíli.

2.3.3 Taktika teroristických organizací

Terorismus, zvláště pak politicky motivovaný, potřebuje k prosazení svých cílů co největší upoutání veřejnosti. Každý teroristický čin je z taktického hlediska plánován podle určitých principů, jejichž dodržování má zajistit maximální vnější efekt. Terorismus je fenomén téměř stejně starý jako lidstvo samo. Po celou dobu své existence se taktika teroristů a jejich modus operandi neustále vyvíjí. V současné době terorismus představuje nejvážnější bezpečnostní hrozbu světa. Z hlediska vývoje se dělí do třech hlavních vývojových etap:

- **národní terorismus** – toto období se vyznačovalo dvěma hlavními rysy. Prvním bylo cílené zabíjení, kdy se útočilo na politiky, vojenské nebo policejní velitele, nikoliv na civilní obyvatelstvo. Druhý rys uplatňovala zejména ETA, která předem informovala o uložení nálože například na nádraží. Cílem v tomto období bylo získat pozornost, ale nezabíjet civilního obyvatelstvo.
- **mezinárodní terorismus** – nastává od konce 60. let 20. století. V tomto období bylo snahou teroristů získat si pozornost mezinárodní veřejnosti již zabíjením civilního obyvatelstva, které mělo symbolizovat odhodlanost a krutost teroristických skupin.
- **globální terorismus** – snahou teroristický skupin je pomocí sebevražedných atentátů zabít co nejvíce civilního obyvatelstva a získat pozornost světové veřejnosti.

Všechny výše uvedené etapy dějin terorismu mají tři základní společné rysy:

- teroristé žijí ve společnosti, proti níž chtějí podniknout zákeřné údery a jejich přípravy na útok probíhají v režimu přísného utajení,
- teroristické organizace se pokaždé vyhýbají přímému kontaktu s ozbrojenými složkami a spíše se zaměřují na civilní cíle, na které útočí zákeřně a nečekaně,
- terorismus jakožto fenomén bezpečnostních vztahů je specifickou formou komunikace s veřejností, která obsahuje čtyři základní složky. Prvním činitelem je **odesílatel poselství** (transmitter), tím je vždy terorista nebo teroristická organizace. Druhý je **terč úderů** (target), tím jsou mrtví a zranění lidé, kteří měli osudovou smůlu a v danou chvíli se nacházeli na místě útoku. Třetím je **poselství** (message), určené těm, kteří řídí politiku napadených států. Poslední čtvrtou složkou je **reakce zastrašovaného** (feed-back), která je výsledkem politického vyhodnocování. Ve vztazích mezi těmito čtyřmi

složkami platí jedna základní zásada. Ten, komu je poselství adresováno, tedy vydíraný a zastrašovaný subjekt, není obětí teroristického útoku (Eichler, 2013).

Waisová (2009, s. 138) k současné taktice terorismu uvádí, že: *„Nový terorismus využívá výhody globálního světa stejně jako státy, mezinárodní organizace a jednotlivci. Předpokladem úspěchu nového terorismu jsou prostupnost hranic mezi státy, moderní technologie, rychlá a anonymní komunikace založená na počítačových sítích a mobilních telefonech, média a celosvětové rozšíření přijímači do každé domácnosti, celosvětové finanční toky a prostupnost ekonomických systémů atd.“*

Žádná ze škod, kterou teroristé svým protiprávním jednáním záměrně způsobují, není samoúčelná. Každý mrtvý nebo zmrzačený člověk, každá způsobená hmotná škoda jsou poselstvím a nástrojem nepřímého nátlaku na vrcholné politické představitele, od kterých teroristé očekávají splnění svých požadavků. Pachatelé teroristických útoků nemohou být za své činy označeni jinak než jako zločinci. Lze uvažovat o jejich motivech a záměrech, ale v žádném případě nelze jejich činy ospravedlnit (Eichler, 2013).

2.4 Organizace a předpisy v civilním letectví

Hlavním cílem organizací působících na mezinárodní i vnitrostátní úrovni, je vypracování standardů a sjednocení pravidel pro civilní leteckou dopravu. Následující přehled vysvětluje hlavní principy fungování a úlohu nejznámějších organizací věnujících se rozvoji a podpoře letecké přepravy.

2.4.1 ICAO

Nejvýznamnější organizací působící na nadnárodní úrovni v oblasti civilní letecké dopravy je **Mezinárodní organizace pro civilní letectví** (International Civil Aviation Organization, dále jen ICAO). Jedná se o specializovanou agenturu OSN, která vznikla 4. května 1947 na základě **Úmluvy o mezinárodním civilním letectví** (tzv. Chicagské úmluvy) vypracované v roce 1944 za přítomnosti 54 států světa. Úmluva stanovila základní principy umožňující mezinárodní leteckou dopravu, na kterou organizace ICAO bude dohlížet. ICAO je řízena nezávislým orgánem tzv. Shromážděním členských států, které zasedá jednou za tři roky a stálým exekutivním orgánem, kterým je Rada tvořená 36 zvolenými zástupci z členských států. Úmluvu přijalo k dnešnímu dni 192 členských

států (ICAO, 2019). K základní úmluvě bylo postupem času doplněno 19 příloh tzv. Annexů, zabývajících se specializovanými oblastmi civilního letectví. Problematiku bezpečnosti řeší především dodatek, označený jako Annex 17. Jednotlivé členské státy pak tyto přílohy implementují do vlastní legislativy jako zákonnou normu v podobě tzv. Leteckých zákonů (Bína a kol., 2007). Cílem organizace vyplívajícího z Chicagské úmluvy je rozvoj mezinárodního civilního letectví bezpečným a spořádaným způsobem tak, aby mezinárodní doprava byla založena na rovnosti příležitostí a mohla fungovat spolehlivě a ekonomicky. Velký důraz je v dokumentech kladen na „bezpečnost a plynulost civilního letectví“ (ICAO, 2019).

2.4.2 ECAC

Obdobnou roli jako má ICAO na mezinárodní úrovni, plní v evropském regionu **Evropská konference pro civilní letectví** (European Civil Aviation Conference, dále jen ECAC). Tato mezivládní organizace vznikla v roce 1955 a sdružuje celkem 44 členských zemí z geografické příslušnosti k evropskému kontinentu. Cílem ECAC je podporovat rozvoj bezpečné, udržitelné a efektivní letecké dopravy v jejím evropském kontextu (ECAC, 2019). Nejdůležitějším předpisem členských zemí ECAC v oblasti bezpečnosti civilního letectví je tzv. **Dokument 30, část II. – Security**. Tento dokument rozvádí ustanovení Přílohy 17 ICAO o standardy a doporučené postupy. Na rozdíl Přílohy 17 má pouze doporučující charakter. Dokument obsahuje bezpečnostní principy, organizaci a rozdělení odpovědnosti za bezpečnostní opatření, stanoví povinnost zpracovat národní bezpečnostní program apod. Dokument se stal základem pro vytvoření letecké bezpečnostní legislativy Evropské unie (dále EU). V regionu Evropy má právě dominantní roli především EU. Legislativa EU je na rozdíl od dokumentů vydávaných ECAC platná pouze pro členské země EU. Základním dokumentem pro oblast letecké bezpečnosti v rámci EU je **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.300/2008** ze dne 11. března 2008, kterým jsou pro členské státy EU nastavována společná pravidla ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Nařízení bylo zpracováno s cílem zjednodušit a vyjasnit současná pravidla a zvýšit úroveň bezpečnosti. Dalšími dokumenty, které shora uvedené Nařízení rozšiřují a doplňují, jsou například **Nařízení Komise č. 272/2009**, které definuje zejména povolené metody detekční kontroly pro jednotlivé kategorie osob a zboží. Dále **Nařízení Komise č.185/2010** nebo **Nařízení Komise č. 1147/2011** o využívání bezpečnostních skenerech na letištích (Koverdynský, 2014).

2.4.3 EASA

V roce 2003 byla nařízením Evropského parlamentu přijata společná pravidla v oblasti civilního letectví a zřízena **Evropská agentura pro bezpečnost letectví** (European Aviation Safety Agency, dále jen EASA). Aktuálně ji tvoří 32 států Evropy. Z důvodu zajištění jednotného uplatňování požadavků pro oblast civilního letectví v rámci EU zpracovává EASA společné standardy jednak v oblasti bezpečnosti, ochraně životního prostředí, ale také se soustřeďuje na ochranu v civilním letectví – tj. Safety, jejichž součástí je i požární ochrana. Dále se zabývá certifikací údržby a letové způsobilosti letadel a hlavní snahou je vytvoření jednodušších a flexibilnějších pravidel pro všeobecné letectví na území členských států Evropské unie a čtyřech nezávislých států, které se k agentuře připojily (Švýcarsko, Norsko, Lichtenštejnsko a Island). EASA vynakládá nemalé finanční prostředky na podporu svých priorit a cílů v členských zemích. V roce 2018 její rozpočet činil 161 miliónů eur (EASA, 2019). Od 1. května 2004 pro ČR v souvislosti se vstupem do EU vyplívá povinné plnění požadavků nařízení EASA týkajících se civilního letectví včetně prováděcích pravidel, která jsou uveřejňována jako jejich přílohy. Tímto se tato nařízení stávají součástí právního řádu ČR (ÚCL, 2019).

2.4.4 Legislativa ČR

Základním právním předpisem v legislativě ČR je **zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**, ve znění pozdějších předpisů, zvláště zákona č. 225/2006 Sb., který zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropských společenství je upravuje ve věcech civilního letectví. Hlavním ústředním orgánem je dle tohoto zákona Ministerstvo dopravy ČR a dále je tímto zákonem zřízen Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) pro výkon státní správy v letectví. Dalšími důležitými předpisy pro civilní letectví jsou Letecké předpisy, které jsou z jednotlivých Annex (ICAO) implementovány a upraveny ÚCL do právního systému ČR v podobě **Leteckých předpisů řady L1-L19**. Tyto předpisy uveřejňuje Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím Letecké informační služby spadající pod státní podnik Řízení letového provozu ČR (ÚCL, 2019).

2.5 Bezpečnostní opatření na letišti

Jednou z hlavních priorit v civilní letecké dopravě je bezpečnost. Pro její zajištění a zlepšení provozovatelé letišť vynakládají nemalé finanční prostředky. Do provozu zavádí nejmodernější bezpečnostní technologie pro kontroly osob a zavazadel. V této kapitole je popsána historie, druhy, profilace a význam bezpečnostních kontrol. V posledních letech došlo ke změně taktiky teroristů, kteří sice soustřeďují své útoky na letiště, ale zaměřují se na místa mimo bezpečnostních kontrol. Útoky cílí na okolní veřejné prostory s velkou kumulací cestujících, jako jsou letištní haly, restaurace nebo parkoviště. Vybrané příklady takových to teroristických činů v prostorách mezinárodních letišť z nedávné doby, které mají totožný modus operandi, jsou popsány v závěru kapitoly.

2.5.1 Bezpečnostní kontroly osob

Ochranu letecké dopravy tvoří rozsáhlý komplex bezpečnostních opatření a postupů, které plní nejen preventivní úlohu, ale také umožňují operativní reakci na případný protiprávní čin. Bezpečnost se dělí na provozní bezpečnost (Safety) a ochranu před protiprávními činy (Security). Bezpečnostní kontrola cestujících, zavazadel a dalšího zboží, které je vnášeno nebo dopravováno do vyhrazeného bezpečnostního prostoru, představuje jeden nejdůležitějších pilířů ochrany civilního letectví. Důkladně prováděná bezpečnostní kontrola by měla zamezit pronesení nebezpečných předmětů a materiálů a tím minimalizovat možnosti spáchání protiprávního činu ve vyhrazených bezpečnostních prostorech a na palubě letadla (Pruša a kol, 2007).

K nejúčinnějším prostředkům detekce zakázaných látek a předmětů patří osobní kontrola. Vykonává ji osoba stejného pohlaví, která se pomocí ručního detektoru kovů a hmaty rukou snaží na oblečeném těle cestujícího odhalit ukryté zakázané předměty (Zákon č. 239/2000 Sb., o IZS). Tento způsob kontroly je poměrně časově náročný a zasahuje lidskou důstojnost a soukromí cestujících. Z tohoto důvodu bylo nutné vyvinout technické prostředky, které jsou bezkontaktní a rychlejší. K provádění bezpečnostních prohlídek osob a zavazadel na letištích se využívají speciální technické prostředky určené k detekci výbušnin, zbraní, jedů, drog a omamných látek v příručních zavazadlech, oděvů nebo na těle osob.

Soustavu přístrojů nelze řadit do jedné kategorie, proto se dle autorů Ščurek a Maršálek (2014), dělí podle druhu určení na zařízení:

Podle použití a typu bezpečnostní činností:

- kontrolu cestujících
- kontrolu příručních zavazadel, které si berou cestující s sebou do kabiny letadla
- kontrolu zavazadel a zásilek ukládaných do nákladových prostorů letadel
- vstupní kontrolu do objektu letiště

Podle druhu vyhledávané (zájmové) položky:

- detektory zbraní a detektory kovů, rentgeny osob, milivize
- detektory chemických látek, výbušnin a improvizovaných výbušných systémů
- plynový chromatograf
- chromatograf
- detektory radioaktivních materiálů.

Současný stav bezpečnostních kontrol je výrazně ovlivněn právě událostmi z minulosti. Reakce na události, které ovlivnily civilní letectví, se staly základem pro dnešní podobu legislativy. K pochopení současných bezpečnostních systémů letecké security, je nezbytné se podívat zpět do její historie. Kritici často hovoří, že bezpečnostní opatření v oblasti letectví jsou navrhována tak, aby bojovala proti poslední válce (Kölle a kol., 2011).

První zmínka o zavedení detekční kontroly cestujících pochází z roku 1971, kdy prezident USA Nixon vydal pokyn k používání vojenských detektorů kovů a rentgenových přístrojů k ochraně civilního letectví. Reagoval tak na enormní nárůst únosů letadel mezi Kubou a USA. V šedesátých letech došlo k celkem 240 únosům letadel, což vyústilo v roce 1974 k zavedení tzv. proti-únosového zákona, kterým Kongres USA definitivně rozhodl o zavedení bezpečnostní kontroly, které podléhají pasažéři i příruční zavazadla (Price, Forrest, 2009). Hlavním cílem kontrol bylo zajištění bezpečnosti posádek, cestujících a letadel. Historickým milníkem v bezpečnostních kontrolách se stal teroristické útoky z 11. září 2001 v USA (Lyon, 2006).

Po útocích následovalo zásadní zpřísnění bezpečnostních opatření nejen v letectví, a nejen v USA. Taktiku přizpůsobují i teroristé, kdy útoky ze vzdušného prostoru přesouvají na pozemní cíle. Nezaměřují se již na samotná letadla, ale útočí na letiště a jejich nejbližší okolí (např. letištní haly, odletové brány, parkoviště, stání pro hromadnou

dopravu nebo restaurace), kde je největší kumulace cestujících. Pašování zbraní a bomb do letadel je po útocích z 11. září 2001 dosti obtížné, ale přeplněná veřejně přístupná prostory v blízkosti přepážek a bezpečnostních kontrol jsou stále náchylné vůči útokům. Procesy a bezpečnostní opatření na letištích by měli být neočekávatelné a více inteligentní. Velice důležitá je i profilace potenciálních pachatelů teroristických útoků v těchto prostorách (Vašková a kol, 2017).

Hlavní podstatou profilace a tipování osob v prostorách letiště a letištních terminálů znamená permanentní monitoring, sledování a posuzování jejich vědomých a podvědomých reakcí na vnější podněty. Vyškolení experti jsou na základě studování lidského chování a reakcí na okolní podněty (nervozita, třes, pocení, uhýbání očí apod.) schopni odhadnout nestandardní či podezřelé chování sledované osoby a tím tak identifikovat riziko, které osoba pro chráněný systém představuje. Samozřejmě případné abnormality v chování vytipované osoby hned neznamenají, že se jedná o teroristu, nebo útočníka. Takováto osoba je dále podrobena procesu dotazování ze strany vyškoleného experta na profilování (Ščurek, Maršálek, 2014).

2.5.2 Vybrané teroristické útoky v prostorách letišť

Útoky na letiště jsou v současné době třetím nejvážnějším druhem útoku proti globálnímu letectví. V minulých letech instalované letecké bezpečnostní systémy sloužily spíše jen pro ochranu letadel. Na samotná letiště nebyl brán takový zřetel, jelikož se nestávaly cílem útoků teroristů. Přičemž pro vstup do veřejného prostoru letiště není potřeba procházet žádnou bezpečnostní kontrolou a je proto snadné vnést výbušninu nebo zbraň do prostor, kde se zdržují běžně i tisíce občanů různých národností (Price, Forrest, 2009).

Od ledna 2014, kdy začaly útoky tzv. Islámského státu, jsou nejčastějšími způsoby provedení teroristického útoku v Evropě útoky střelnou zbraní, chladnou zbraní (nejčastěji nožem) a s použitím výbušniny. V případě útoků s použitím výbušniny šlo ve více než třech čtvrtinách útoků o sebevražedný útok, dále o nástražný výbušný systém nebo výbušninu umístěnou ve vozidle (MVČR, 2017).

V souladu s tematickým zaměřením předložené diplomové práce a v návaznosti na Globální teroristické databáze (2019), dále jen (GTD), uvádíme tři příklady z posledních let, kdy byl teroristický útok proveden v prostorách letiště.

- **Mezinárodní letiště Moskva – Domodědovo** – dne 24. ledna 2011 v 16:37 hodin místního času odpálil sebevražedný atentátník nálož v příletové zóně, přičemž při explozi bylo zabito 37 lidí a 168 jich bylo zraněno. Nálož dle vyšetřovatelů odpálil dvacetiletý Magomed Jevlojev. K teroristickému útoku se přihlásil vůdce Severokavkazských islamistů Doku Umarov.
- **Mezinárodní letiště Brusel – Zaventem** – dne 22. března 2016 v době mezi 7:58 a 9:11 hodin místního času dva sebevražední atentátníci odpálili u odbavovací přepážky výbušniny, které měli umístěné ve svých zavazadlech. Při útoku bylo zabito 16 lidí a několik stovek zraněno. O hodinu později následoval další teroristický útok ve stanici metra Maelbeek v centru města, kde bylo následkem exploze zabito dalších 20 lidí. K sérii Bruselských teroristických útoků se přihlásila teroristická organizace Islámský stát, angl. název Islamic State of Iraq and the Levant (dále jen ISIL).
- **Mezinárodní letiště Istambul – Atatürk** – dne 28. června 2016 tři sebevražední atentátníci zahájily nejprve střelbu do cestujících v prostoru před vchodem do odbavovací haly a následně odpálili výbušný systém, který měli připevněný na tělech. Při útoku bylo zabito 45 lidí a 235 zraněno. Těsně před explozí se útočníky pokusila neúspěšně zastavit střelbou místní policie. K teroristickému útoku se přihlásila teroristická organizace ISIL.

2.6 Infrastruktura pro zvládání mimořádných událostí

V případě MU v prostorách letiště je žádoucí, aby zainteresované složky spolu vzájemně spolupracovali a hlavně postupovali koordinovaně a mohli tak bez prodlení minimalizovat následky MU. Pro efektivní řešení MU je dále vhodné, když letiště disponuje krizovými prostory. V této kapitole je popsán Letištní pohotovostní plán, který obsahuje výše uvedené postupy a jednotlivé krizové prostory usnadňující zvládnutí MU.

2.6.1 Letištní pohotovostní plánování

Jak už bylo zmíněno, civilní letecká doprava se řadí mezi nejbezpečnější dopravu na světě. I přesto může dojít k situacím, kdy je ohrožen život nebo zdraví cestujících či personálu. Jak v případě nejmodernějších technologii, tak i v případě zvýšených bezpečnostních opatřeních při bezpečnostních kontrolách, může dojít k technickému

selhání nebo selhání lidského faktoru a možnosti provést tak například protiprávní čin. Proto je na každém letišti s mezinárodním provozem vytvořen jeho provozovatelem **Letištní pohotovostní plán** (dále jen LPP), jehož hlavním cílem je koordinovaný postup při řešení nastalých MU. ICAO v rámci Letištního pohotovostního plánování vydává Airport Services Manual, který je předlohou pro snazší zpracování LPP. ICAO definuje pohotovostní plánování jako *„proces přípravy letiště na zvládnutí mimořádných událostí na letišti nebo v jeho okolí. Účelem letištního pohotovostního plánování je minimalizovat následky mimořádných událostí, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel. Letištní pohotovostní plán stanoví postupy pro koordinaci zásahu různých letištních útvarů nebo služeb a těch útvarů v okolních obcích, které by mohly přispět při řešení mimořádné událost“* (MDČR, 2019, kapitola 9-1).

Mezi nedílnou součást bezpečnostního opatření patří také předem připravená infrastruktura, která zajišťuje efektivní řešení MU v co nejkratší době a zároveň v případě potřeby kontinuitu provozu na letišti. Mezi základní požadavky na krizové prostory patří Centrum řízení mimořádných situací (z angl. originálu Emergency Operations Centre, dále jen EOC), Centrum pro cestující, Centrum pro příbuzné a známé, Centrum pro znovusetkání, Centrum pro posádku letadla.

2.6.2 Centrum řízení mimořádných situací (EOC)

Centrum řízení mimořádných situací (EOC) je umístěna v těsné blízkosti nebo ve stejném místě, kde se nachází bezpečnostní dispečink nebo pracoviště zajišťující provoz letiště. Místnost je situována tak, aby poskytovala ochranu před případným útokem, neumožňovala přístup veřejnosti nebo médií, ale aby poskytovala snadný přístup mimo-letištním složkám. Z EOC by mělo být vidět do neveřejného prostoru letiště, na odbavovací plochu a krizovou stojánku. Jestliže přímí výhled není možný, je potřeba maximálního využití kamerového systému. EOC je dále vybaveno komunikační technikou a dispozičně řešeno tak, aby umožňovalo oddělené soustředění zástupců jiných týmů (např. HZS, ZZS, Policie ČR nebo ŘLP). Oddělené prostory jsou důležité zejména pro vedoucího štábu a jeho asistenty k jejich nerušenému posuzování variant řešení MU, telefonických konzultací a podobně (Koverdynský, 2014).

2.6.3 Centrum pro cestující

Centrum pro cestující je zpravidla vymezená část terminálu, která je aktivována při vzniku MU. V prostoru jsou soustředěni přeživší a nezranění cestující a ze strany provozovatele letiště a letecké společnosti jsou jim poskytnuty psychologické, tlumočnické nebo duchovní služby (Koverdynský, 2014).

2.6.4 Centrum pro příbuzné a známé

Jedná se o provozovatelem letiště vymezený prostor, který je oddělen od veřejné části letiště a je výhradně určen pro příbuzné cestujících postižených MU. Do centra jsou vpouštěny pouze osoby, které mají jednoznačnou vazbu na poškozené. Úkolem centra je příbuzné a známé soustředit mimo dosah veřejnosti a sdělovacích prostředků, ve spolupráci s provozovatele a letecké společnosti jim poskytnout totožné služby, jaké poskytují v Centru pro cestující (Letištní pohotovostní plán, 2014).

2.6.5 Centrum znovusetkání

Po jednoznačné identifikaci nezraněných přeživších cestujících a vyčkávajících příbuzných a známých je vhodné aktivovat samostatné prostory, kde se mohou obě skupiny lidí znovu setkat. Příjezd přeživších cestujících, kteří mohou být ve velmi špatném psychickém rozpoložení, je nutné zajistit z neveřejných prostor tak, aby byly ušetření kontaktu se sdělovacími prostředky a veřejností (Letištní pohotovostní plán, 2014).

2.6.6 Centrum pro posádku letadla

V případě MU je vhodné vymezit menší prostor pro přeživší posádku letadla a co nejdříve ji oddělit od cestujících, jak z hlediska následného vyšetřování MU, tak i s ohledem na jejich riziko napadení cestujícími, zvláště pak jsou-li dány důvody, že se na vzniku MU svým pochybením podílela (Koverdynský, 2014).

3 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je předložit komplexní náhled na problematiku teroristických útoků v civilní letecké dopravě a jejich vlivů na psychiku cestujících.

Cílem v teoretické části práce je na základě studia a analýzy odborné literatury definovat vybrané psychické i fyzické reakce, emoční stavy a psychické poruchy, které mohou u člověka nastat v případě traumatizujícího zážitku z teroristického činu nebo jeho hrozby. Dále charakterizovat terorismus, vývoj taktiky teroristů a cíle. Na příkladech z nedávné minulosti demonstrovat přizpůsobení taktiky v rámci dokonalejších bezpečnostních kontrol při vstupu do odbavovacích prostor letišť. Dalším cílem je uvést mezinárodní letecké organizace zabývající se bezpečností a podporou v civilní letecké dopravě. Analyzovat bezpečnostní kontroly cestujících a popsat význam krizových center letišť.

Cílem v praktické části je námi formulované hypotézy, na základě analýzy z dotazníkové šetření, verifikovat nebo falzifikovat. Dotazník je zaměřen na využívání civilní letecké dopravy, strach a fobie z létání. Zjišťuje také informovanost cestujících o hrozbách a teroristických útocích a jejich ovlivnění při cestování a využívání letecké dopravy. Dále zjišťuje postoj cestujících k bezpečnostním kontrolám na letištích, a zda jsou informováni o krizových centrech.

Dále bude provedena SWOT analýza zaměřená na bezpečnostní kontroly osob na Letišti Václava Havla v Praze a taktéž analýza námi zjištěných výsledků a komparace s výsledky jiných autorů.

3.1 Cíle práce

- Komplexní náhled na problematiku teroristických útoků v civilní letecké dopravě a jejich vlivů na psychiku cestujících,
- zjistit, kterých mimořádných událostí se cestující nejvíce obávají při využívání civilní letecké dopravy,
- zjistit postoj cestujících k bezpečnostním kontrolám na letištích
- SWOT analýza zaměřená na bezpečnostní kontroly osob
- na základě získaných dat provést komparaci s výsledky jiných autorů,
- verifikovat nebo falzifikovat formulované hypotézy.

3.2 Hypotézy práce

- **Hypotéza 1:** *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů, kteří využívají leteckou dopravu, se obává teroristického útoku ve veřejných prostorech letišť a jejich blízkého okolí.*
- **Hypotéza 2:** *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů se díky bezpečnostním kontrolám před odletem cítí bezpečněji v civilní letecké dopravě.*
- **Hypotéza 3:** *Předpokládáme vzájemnou vazbu mezi teroristickým útokem ve vybrané destinaci a následným rozhodnutím nevycestovat, a to u nadpoloviční většiny respondentů.*

Za nadpoloviční většinu považujeme 60 %

4 METODIKA

Ke splnění námi vytyčených cílů, jsme jako vhodnou metodu pro získání dostatečného objemu dat zvolili kvantitativní výzkumné šetření.

4.1 Výzkumné šetření

Na základě použití metody kvantitativní výzkumné šetření, byl k tomuto účelu sestaven nestandardizovaný anonymní dotazník (viz příloha č. 1). Dotazník se skládal ze dvou částí a obsahoval celkem 15 otázek z toho 7 uzavřených a 8 polozavřených. V první obecné části byly shromažďovány informace o pohlaví, věku, nejvyšším dosaženém vzdělání, účelu a frekvenci využívání civilní letecké dopravy. Druhá specializovaná část dotazníku byla zaměřena na fobie, strach z létání, pocity z bezpečnostních kontrol na letišti a zjištění jakých nabídnutých MU se nejvíce obávají.

4.2 Stanovení výzkumného vzorku

Kvantitativní výzkumné šetření bylo zaměřeno primárně na cestující na Letišti Václava Havla v Praze, kde byl v papírové formě prováděn sběr dat. Oslovováni byli náhodně vybraní cestující. Sběr dat také souběžně probíhal prostřednictvím elektronické pošty, kterou byl dotazník rozesílán respondentům. Celkem jsme získali 243 validně vyplněných dotazníků, z toho 160 v elektronické a 83 v tištěné podobě. Minimální počet respondentů byl stanoven na 200. Výzkumné šetření bylo zahájeno 17. 12. 2018 a ukončeno 31. 3. 2019.

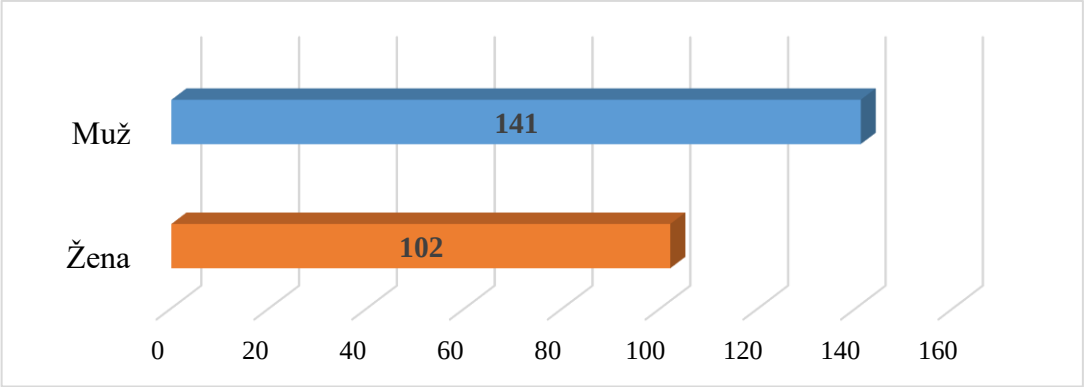
Dosažené výsledky z dotazníkového šetření byly podstoupeny analýze a prezentovány po jednotlivých položkách v přehledné grafické podobě.

5 VÝSLEDKY

V této části práce budou prezentovány výsledky praktického výzkumu, získané pomocí metody kvantitativního výzkumného šetření.

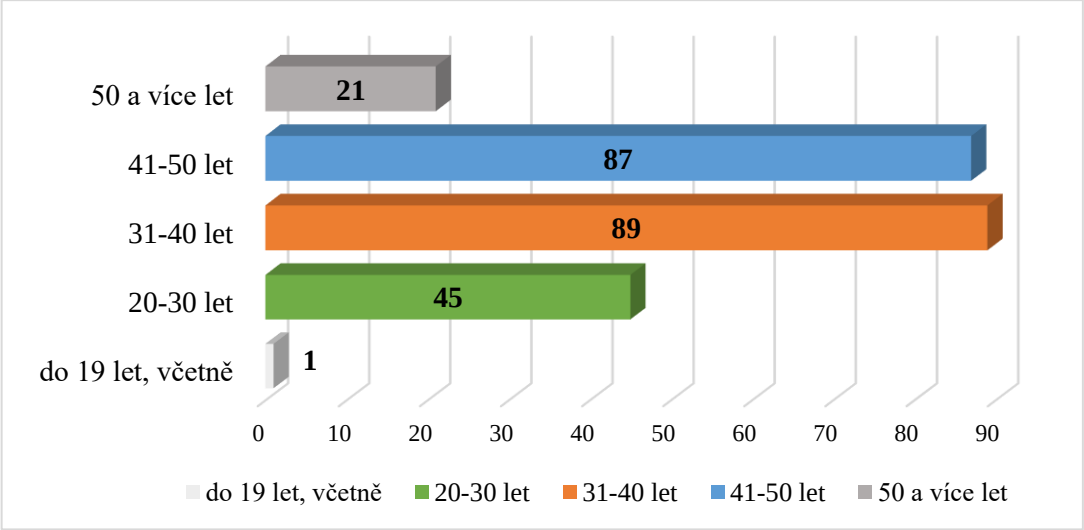
5.1 Vyhodnocení anonymního dotazníku

Otázka č. 1 – Vaše pohlaví



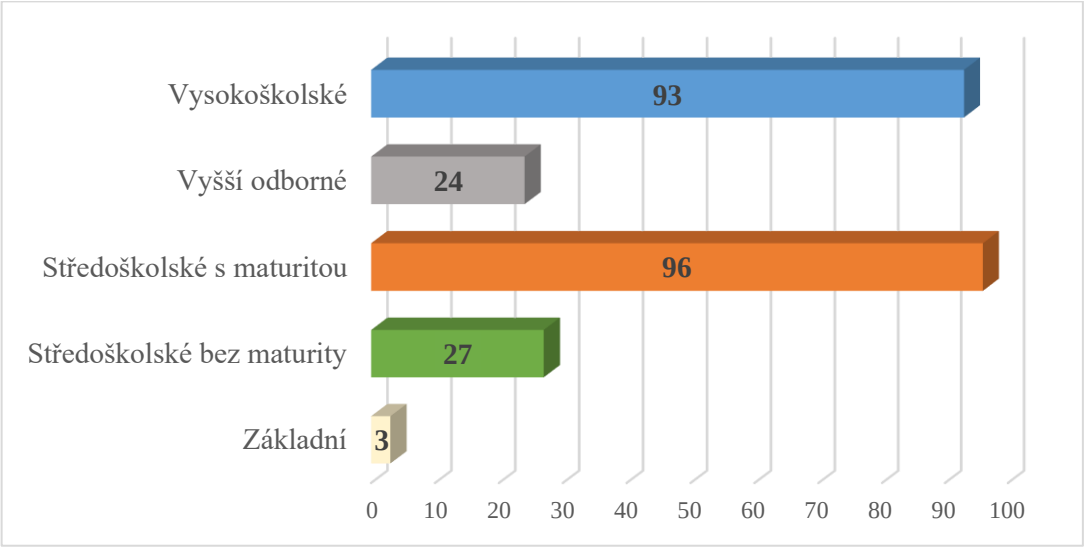
Obr. 1 – Pohlaví respondentů

Otázka č. 2 – Věková skupina



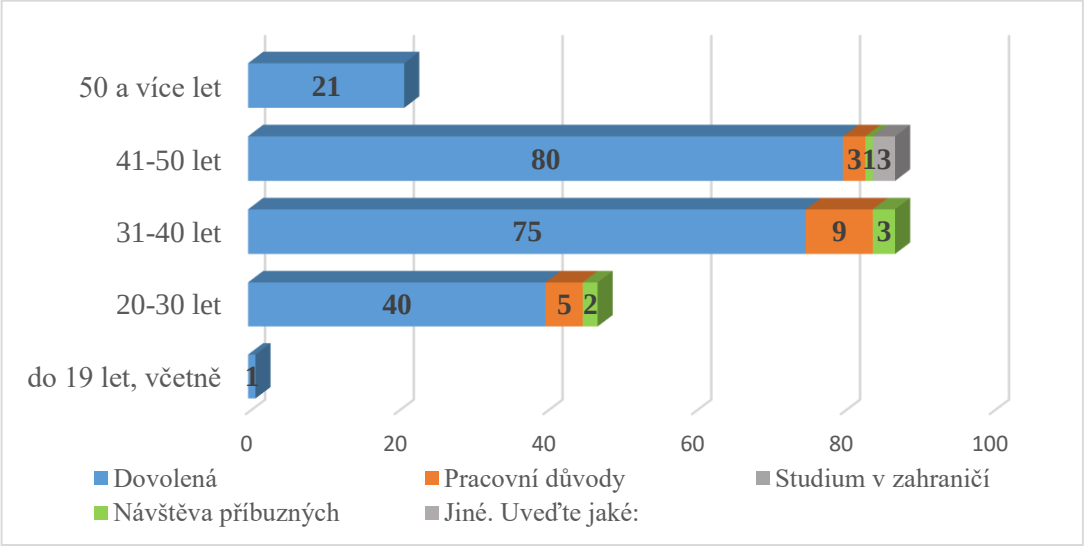
Obr. 2 – Věková kategorie respondentů

Otázka č. 3 – Nejvyšší dosažené vzdělání



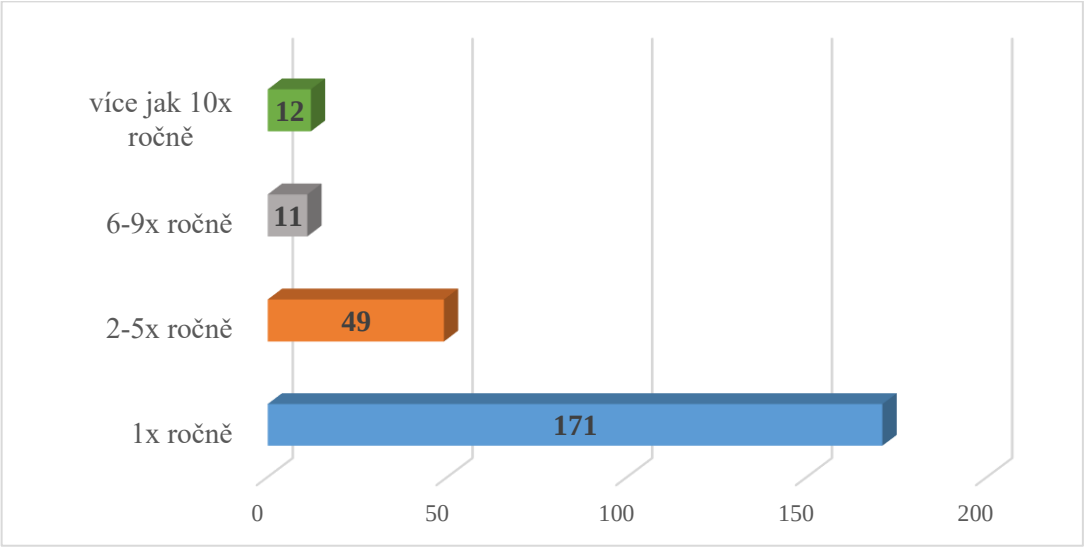
Obr. 3 – Vzdělání respondentů

Otázka č. 4 – K jakému účelu využíváte civilní leteckou dopravu?



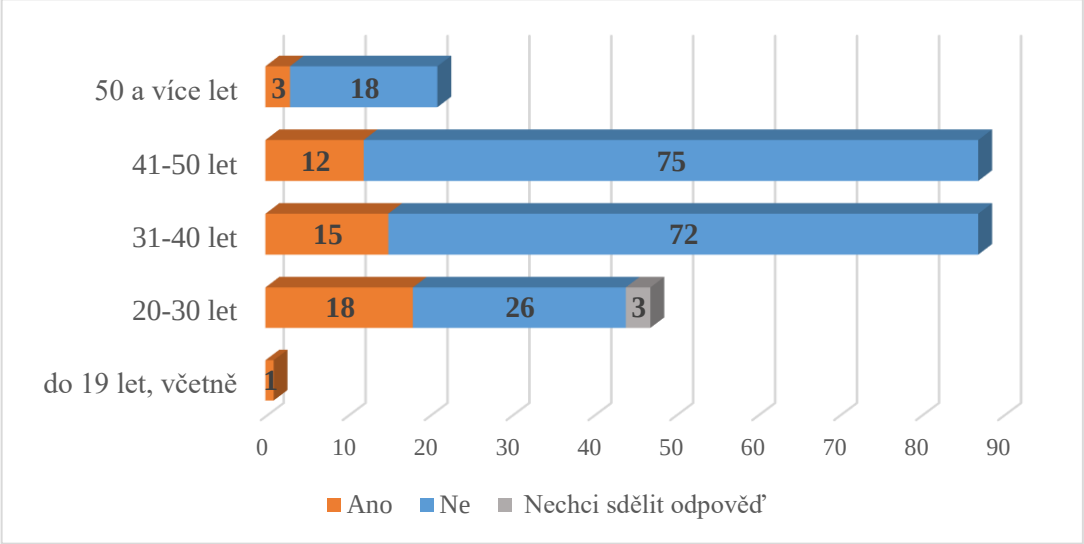
Obr. 4 – Účel využívání letecké dopravy respondenty

Otázka č. 5 – Frekvence využívání civilní letecké dopravy?



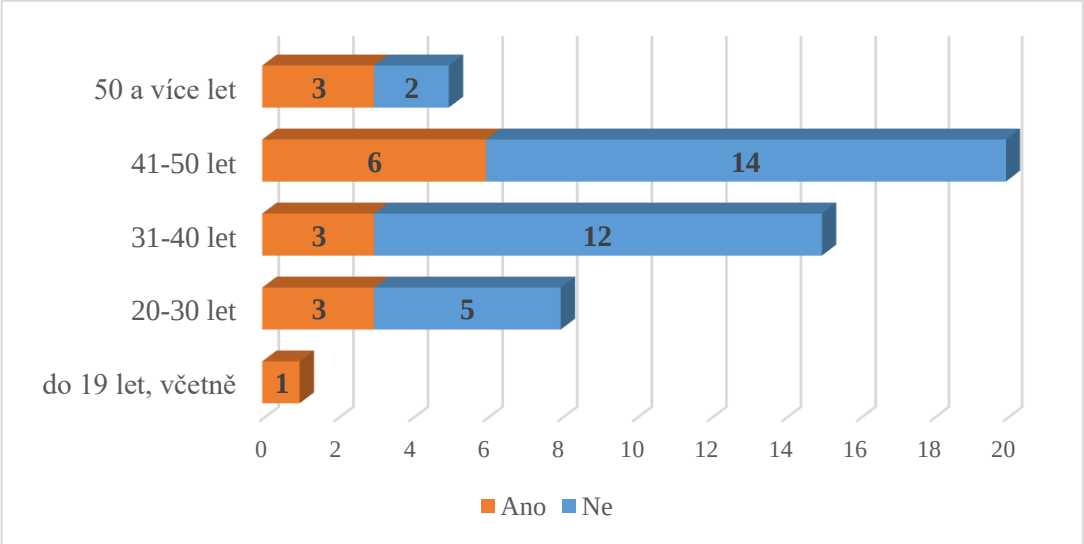
Obr. 5 – Frekvence létání

Otázka č. 6 a – Míváte ve Vašem každodenním životě stavy úzkosti, nebo trpíte některým typem fobie? Vyberte jednu odpověď. V případě odpovědi – **NE**, pokračujte v dotazníku otázkou č. 8.



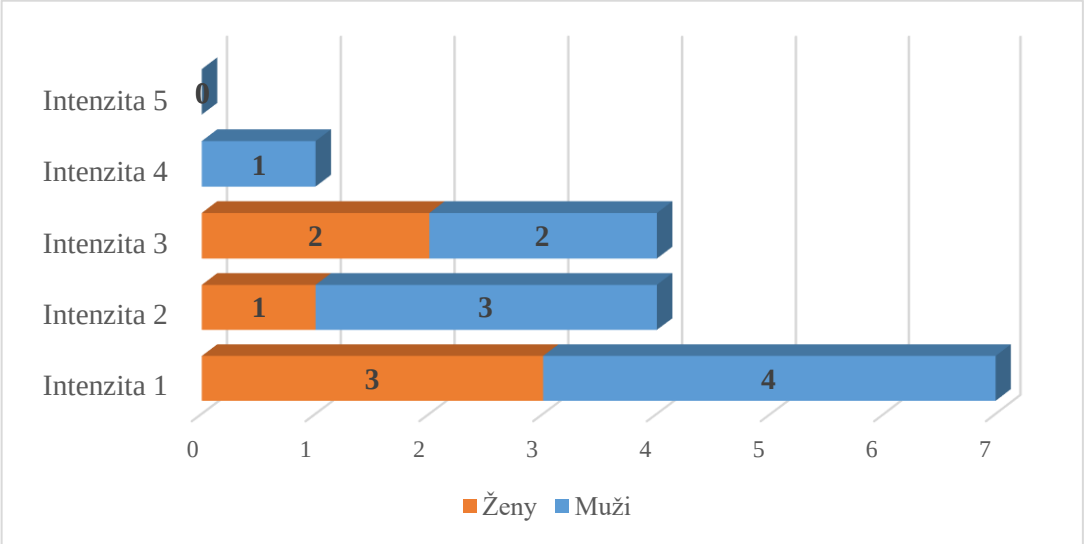
Obr. 6 – Úzkosti a fobie respondentů

Otázka č. 6 b – Máte strach z létání na základě výše uvedené úzkosti, nebo fobie? *Vyplňte pouze v případě odpovědi – ANO, u předešlé otázky č. **6 a.**



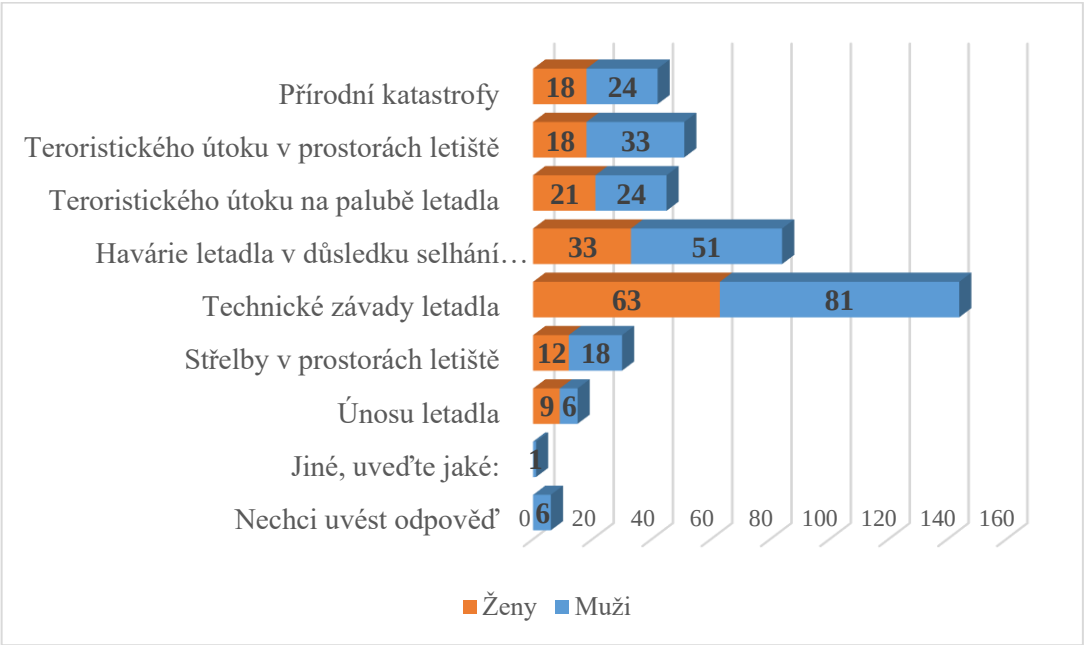
Obr. 7 – Vliv úzkostí a fobií na létání

Otázka č. 7 – Jaká je míra intenzity strachu z létání? *Vyplňte pouze v případě odpovědi – ANO, u předešlé otázky č. **6 b.** V uvedeném rozsahu udává **5** nejvyšší stupeň intenzity.



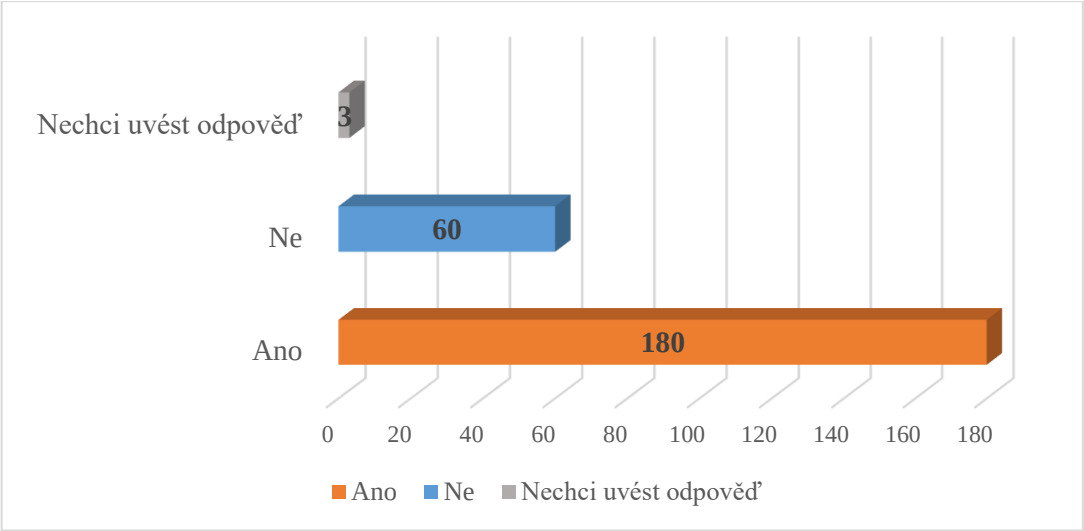
Obr. 8 – Míra intenzity strachu z létání

Otázka č. 8 – Které z nabízených mimořádných událostí se nejvíce obáváte, při využívání civilní letecké dopravy? (Lze označit jednu nebo více odpovědí)



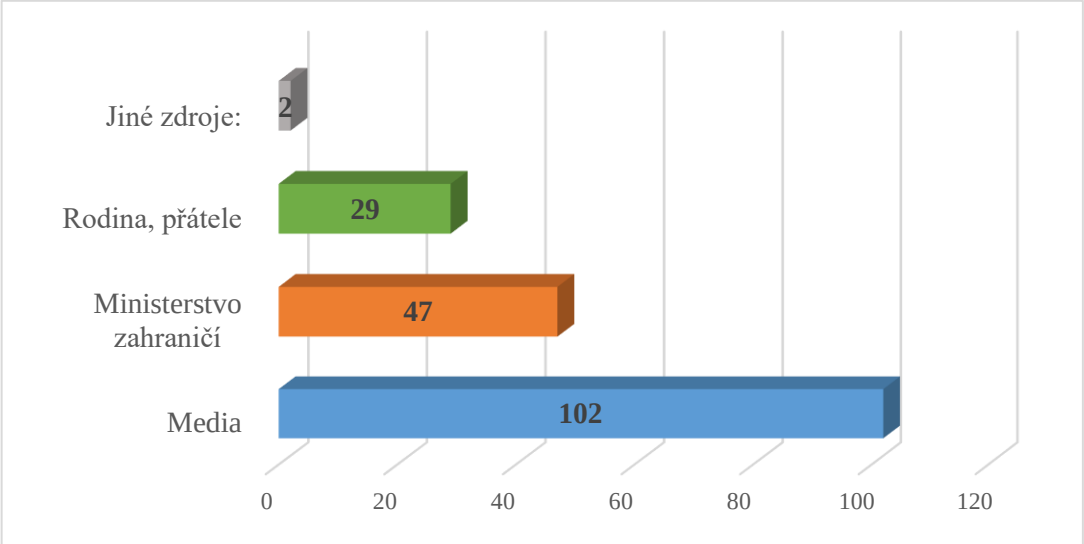
Obr. 9 – Důvody strachu z létání

Otázka č. 9 a – Vyhledáváte před odletem na zahraniční dovolenou informace o bezpečnostní situaci v zemi, do které se chystáte vycestovat?



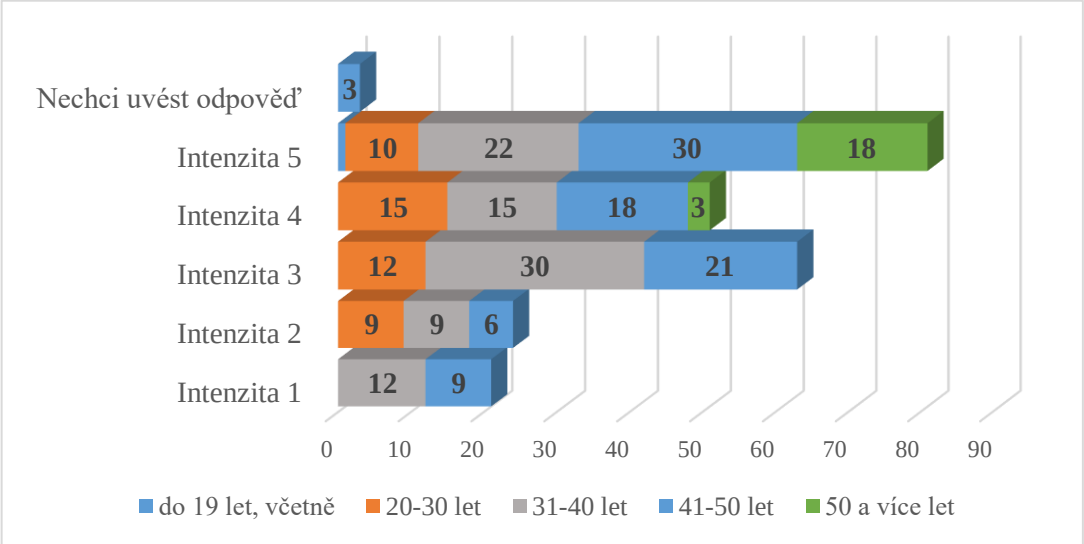
Obr. 10 – Zjišťování informací o bezpečnostní situaci v cílové zemi

Otázka č. 9 b – Které zdroje o bezpečnostní situaci v dané zemi využíváte?
*Vyplňte pouze v případě odpovědi – ANO, u předešlé otázky č. **9 a.**

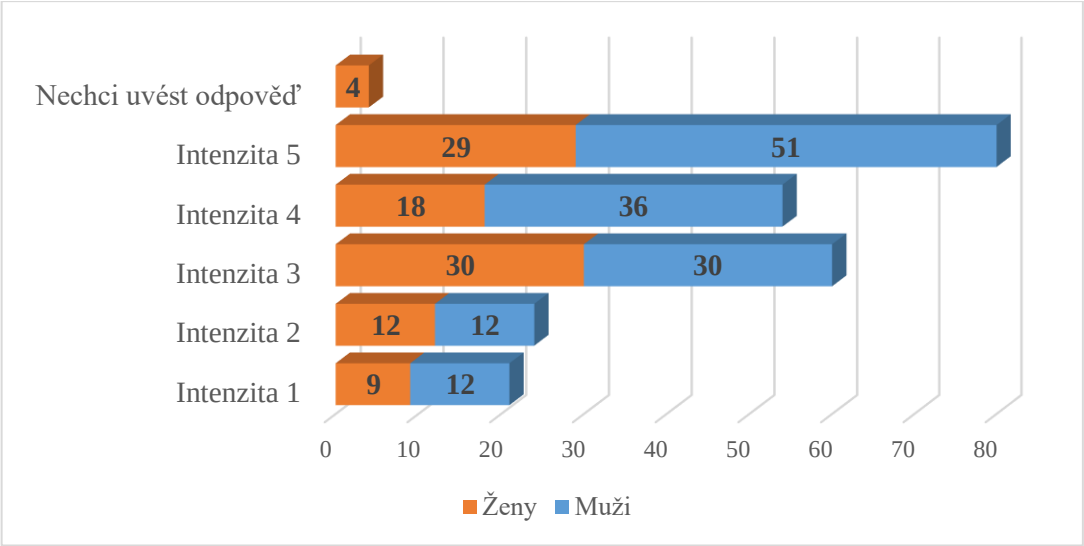


Obr. 11 – Zdroje informací

Otázka č. 10 – Jaký by měl případný (aktuálně provedený) teroristický čin v zemi, kam se chystáte vycestovat, vliv na Vaše rozhodnutí danou zemi navštívit/nenavštívit? V uvedeném rozsahu udává **5** nejvyšší stupeň intenzity.

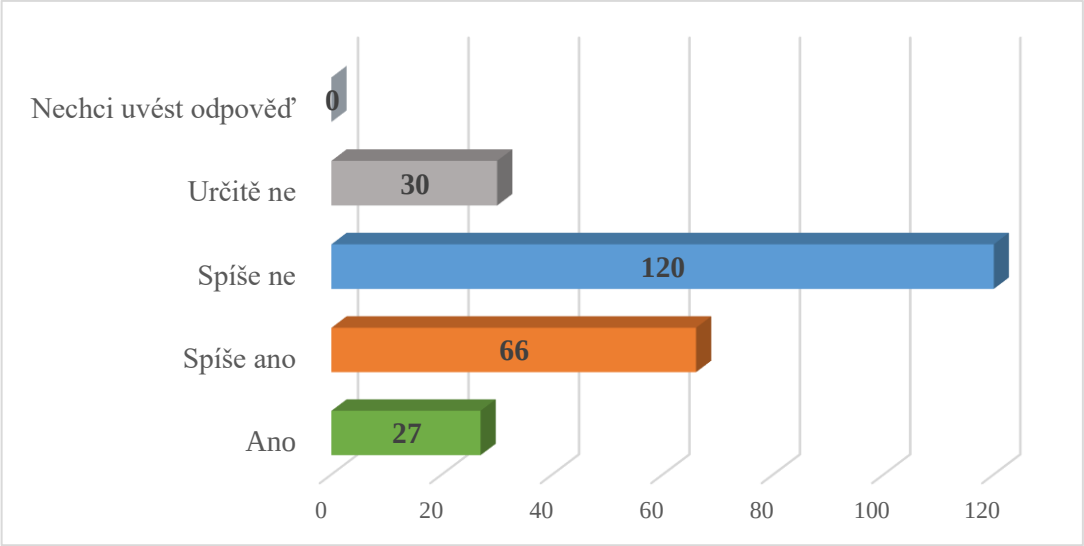


Obr. 12 – Intenzita vlivu teroristického útoku na vycestování do cílové země (věkové kategorie)



Obr. 13 – Intenzita vlivu teroristického útoku na vycestování do cílové země (ženy/muži)

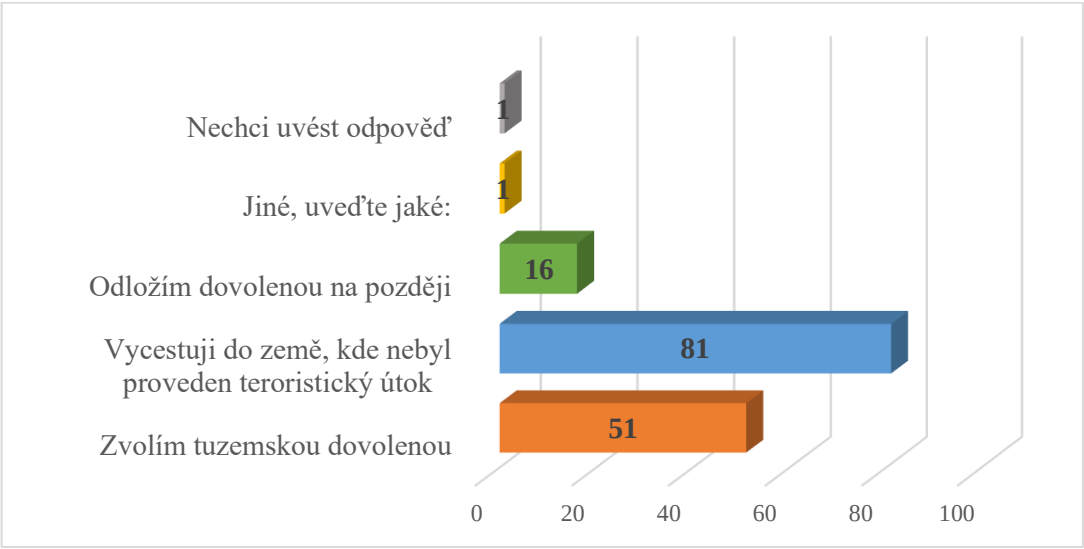
Otázka č. 11 a – Vycestovali byste na dovolenou do destinace, kde se v posledních letech uskutečnil teroristický útok?



Obr. 14 – Vliv teroristického útoku na vycestování do cílové země

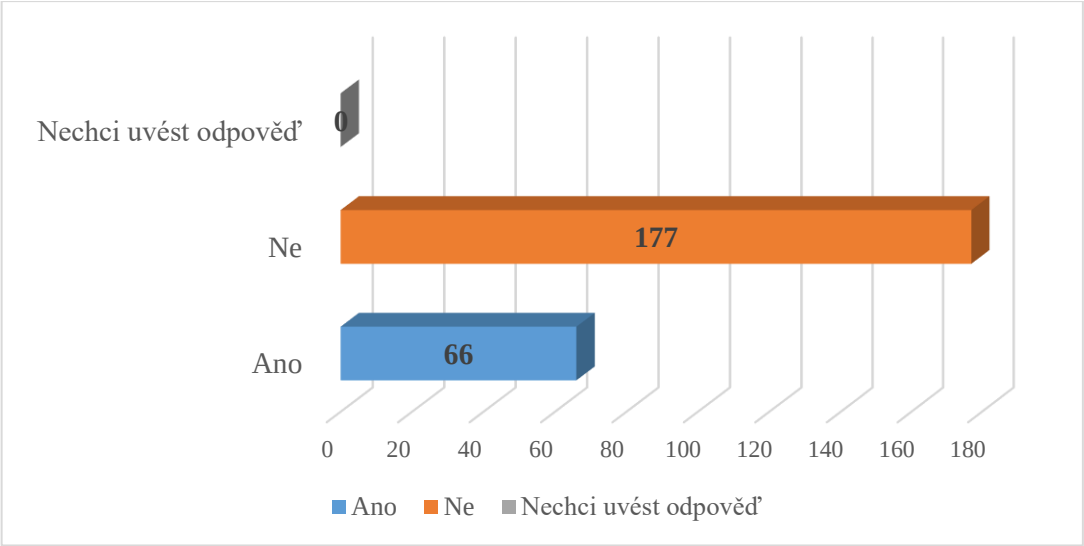
Otázka č. 11 b – Pro kterou z nabízených možností se následně rozhodnete?

*Vyplňte pouze v případě odpovědi – NE, u předešlé otázky č. **11 a.**



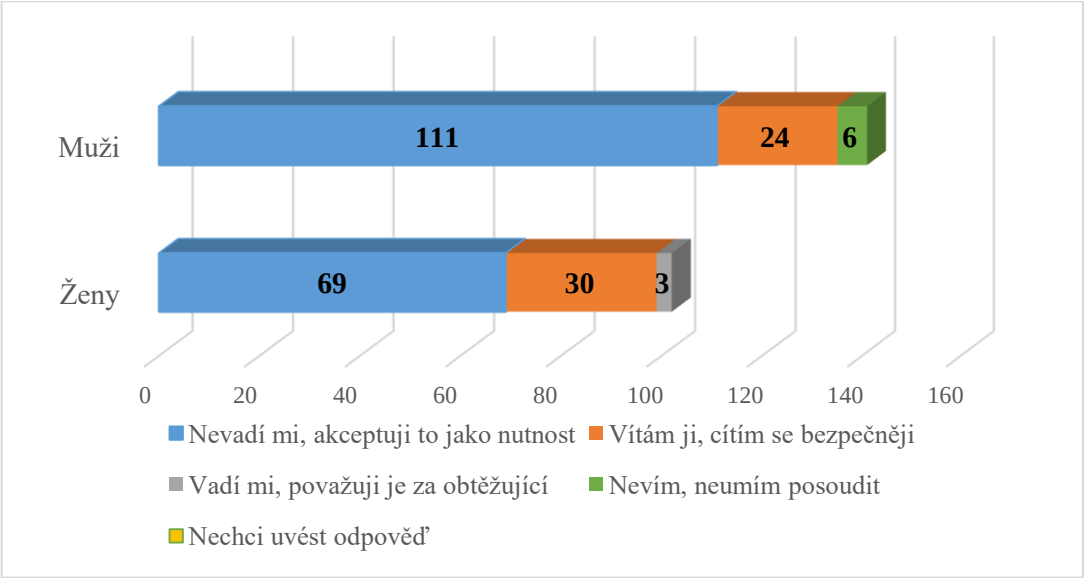
Obr. 15 – Nabízené možnosti v případě, že má na rozhodování vliv teroristický útok

Otázka č. 12 – Zjišťujete před odletem informace, zda Vámi zvolená letecká společnost měla v minulosti nějaké havárie či problémy s bezpečností letu?

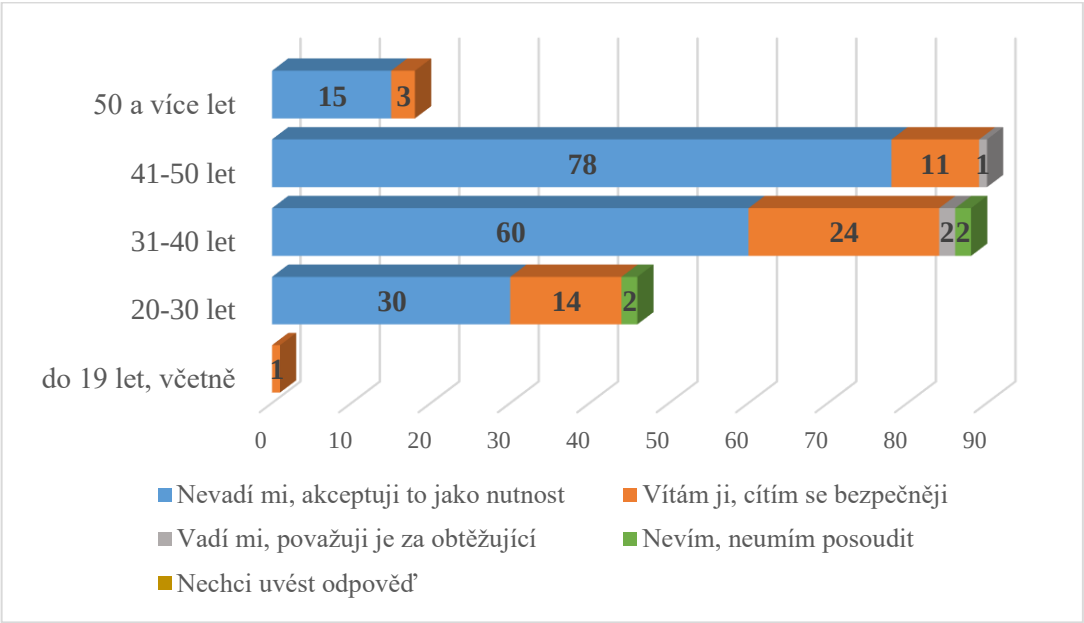


Obr. 16 – Zjišťování informací o letecké společnosti

Otázka č. 13 – Jaký je Váš postoj k bezpečnostním kontrolám osob na letištích?

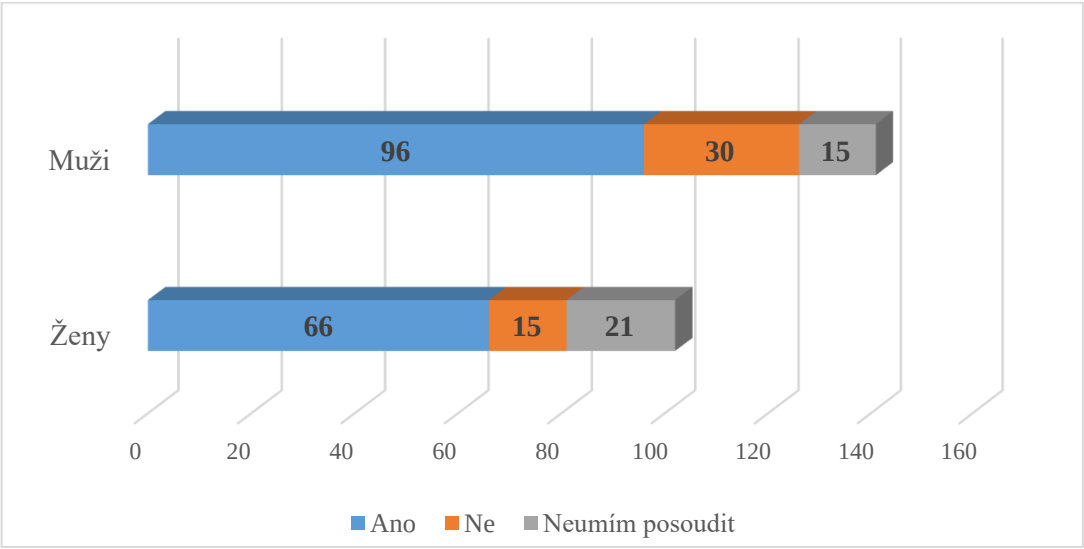


Obr. 17 – Postoj respondentů k bezpečnostním kontrolám na letišti (ženy/muži)

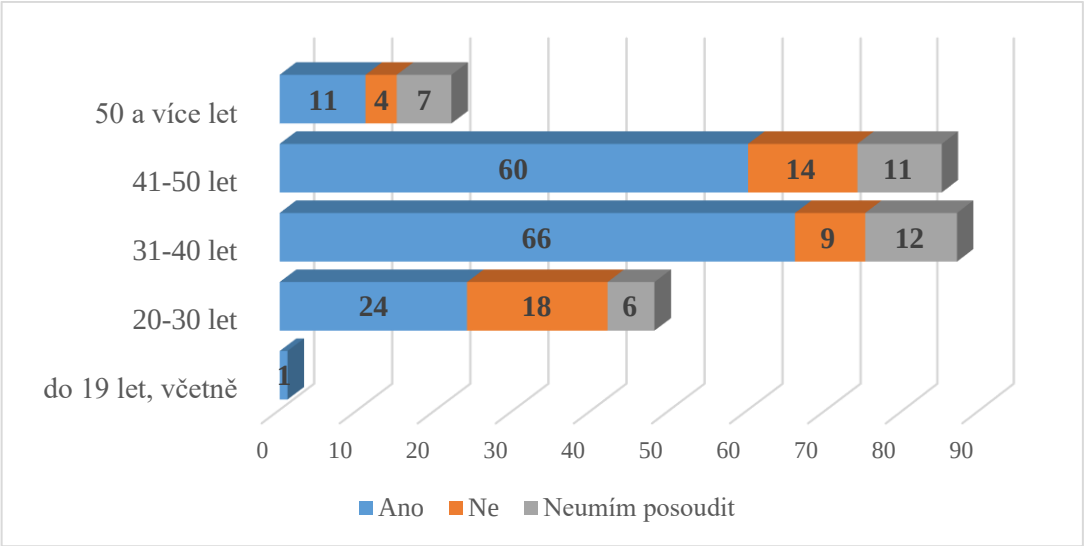


Obr. 18 – Postoj respondentů k bezpečnostním kontrolám na letišti (věkové kategorie)

Otázka č. 14 – Myslíte si, že jsou na letištích bezpečnostní kontroly cestujících adekvátní?

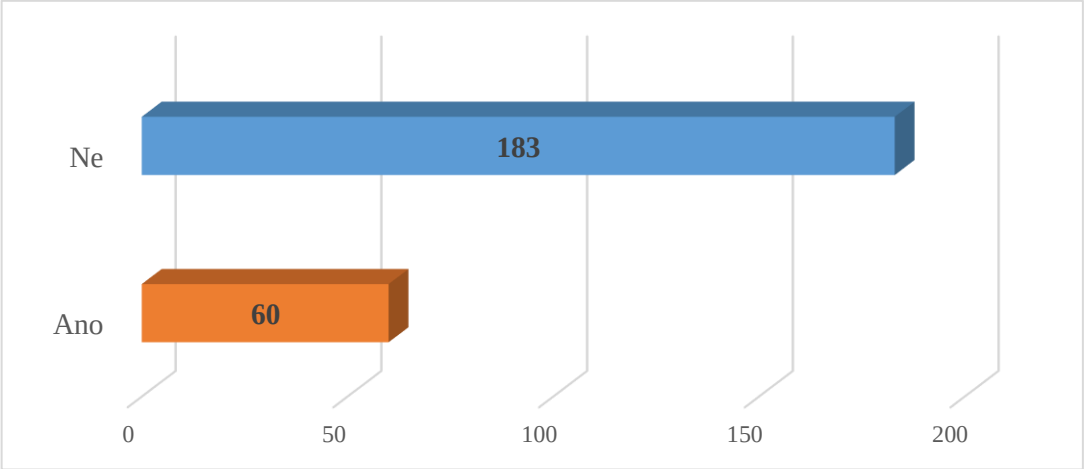


Obr. 19 – Adekvátnost bezpečnostních kontrol z pohledu posouzení u žen a mužů



Obr. 20 – Adekvátnost bezpečnostních kontrol z pohledu posouzení u věkových skupin

Otázka č. 15 – Máte informace o tom, že na jednotlivých letištích jsou zřízena krizová centra, která slouží k poskytování psychosociální pomoci v případě krizových situací a mimořádných událostí v civilní letecké dopravě?



Obr. 21 – Informovanost o krizových centech a psychosociálních službách

5.2 Vyhodnocení cílů práce

V diplomové práci jsme si stanovili několik cílů. Prvním cílem bylo na základě studia a analýzy odborné literatury zpracovat komplexní náhled na problematiku teroristických útoků v civilní letecké dopravě a jejich následný vliv na psychiku cestujících. V teoretické části byly popsány fobie související s létáním a psychické reakce lidí, kteří byli zasaženi traumatizující událostí. Charakterizovali si terorismus a uvedli příklady teroristických útoků spáchaných v nedávné době v prostorách mezinárodních letišť. Stanovený cíl v teoretické části se nám podařilo na základě odborné literatury a validních zdrojů obsáhnout. Druhým cílem bylo zjistit, kterých MU se cestující nejvíce obávají, při využívání civilní letecké dopravy. Po provedené analýze dosažených dat, získaných z dotazníkového šetření, byl u otázky č. 8 tento stanovený cíl dosažen. Třetím cílem bylo určit postoj cestujících k letištním bezpečnostním kontrolám, a zda jsou pro ně adekvátní či nikoliv. Tento cíl byl splněn vyhodnocením odpovědí respondentů u otázek č. 13 a 14. Vypracování SWOT analýzy zaměřené na bezpečnostní kontroly bylo čtvrtým stanoveným cílem, který byl splněn. Pátým cílem bylo zanalyzovat námi zjištěné výsledky a následně provést komparaci s výsledky uváděnými odbornou literaturou a

autory prací s obdobnou tématikou. Tento cíl byl dosažen a podrobněji popsán v kapitole diskuse. Posledním cílem bylo stanovit tři hypotézy a tyto na základě vyhodnocení anonymního dotazníku verifikovat nebo falzifikovat. Hypotézy jsou řešené v následující podkapitole.

5.3 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza 1 *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů, kteří využívají leteckou dopravu, se obává teroristického útoku ve veřejných prostorech letišť a jejich blízkého okolí.*

S hypotézou 1 souvisela otázka č. 8.

Z dotazníkového šetření zjišťujeme, že z celkového počtu 243 respondentů označilo tuto obavu z teroristického útoku v prostorách letiště 51 (12,2 %) dotazovaných, z toho 18 (35,3 %) žen a 33 (64,7 %) mužů.

Otázka č. 8 se dotazovala respondentů, kterých mimořádných událostí se v souvislosti s využíváním letecké dopravy nejvíce obávají. Jelikož jsme u této otázky umožnili výběr jedné nebo více variant odpovědí zjišťujeme, že nejvíce obav měli respondenti z technické závady celkem 144 (34,6 %) z toho 63 (43,8 %) žen a 81 (56,2 %) mužů. Druhým důvodem obavy je havárie letadla v důsledku selhání lidského faktoru, kterou uvedlo celkem 84 (20,1 %) dotazovaných z toho 33 (39,3 %) žen a 51 (60,7 %) mužů. Třetím důvodem je teroristický útok v prostorách letiště, tento důvod jsme stanovili v hypotéze. Další důvod v pořadí je strach z teroristického útoku na palubě letadla 45 (10,8 %) z toho 21 (46,7 %) žen a 24 (53,3 %) mužů. Následuje obava z přírodní katastrofy, kterou v dotazníku uvedlo 42 respondentů a to 18 (42,9 %) žen a 24 (57,1 %) mužů. Střelbu v prostorách letiště označilo 12 (40 %) žen a 18 (60 %) mužů, celkem tedy 30 (7,2 %) dotázaných. Dále 15 (3,6 %) označilo obavu z únosu letadla, 9 (60 %) žen a 6 (40 %) mužů. Dále bylo šetřením zjištěno, že 6 mužů nechce sdělit důvod a jeden využil volby v kolonce - jiné důvody, kdy uvedl, že se neobává žádného z nabízených.

Na základě analýzy zjištěných výsledků byla první hypotéza falzifikována.

Hypotéza 2 *Předpokládáme, že nadpoloviční většina respondentů se díky bezpečnostním kontrolám před odletem cítí bezpečněji v civilní letecké dopravě.*

S hypotézou 2 souvisela otázka č. 13.

Z dotazníkového šetření zjišťujeme, že z celkového počtu 243 respondentů se cítí díky bezpečnostním kontrolám bezpečněji 54 (22,2 %) dotázaných, z toho 30 (55,6 %) žen a 24 (44,4 %) mužů.

Pomocí otázky č. 13. jsme se respondentů dotazovali na jejich postoj k bezpečnostním kontrolám osob na letištích. Nejvíce uváděnou odpovědí dotazovaných bylo, že jim kontroly nevadí a vnímají je jako nutnost. Tuto možnost si jich zvolilo celkem 180 (74,1 %) z toho 69
(38,3 %) žen a 111 (61,7 %) mužů. Druhou nejčastěji odpovědí byla naše stanovená hypotéza 2, že se cítí bezpečně. Jako třetí odpověď uvedlo jen 6 (2,5 %) mužů, že neví a neumí posoudit. Ženy tuto možnost neuvedli. Dále 3 (1,2 %) ženy uvedly, že jim bezpečnostní kontroly vadí a obtěžují, z mužů nikdo tuto odpověď neuvedl.

Na základě analýzy zjištěných výsledků byla i druhá hypotéza falzifikována.

Hypotéza 3 *Předpokládáme vzájemnou vazbu mezi teroristickým útokem ve vybrané destinaci a následným rozhodnutím nevycestovat, a to u nadpoloviční většiny respondentů.*

S hypotézou 3 souvisela otázka č. 10 a 11a.

Otázka č. 10 se respondentů dotazovala, jaký by měl případný (aktuálně provedený) teroristický čin v zemi, kam se chystají vycestovat, vliv na jejich rozhodnutí danou zemi navštívit/nenavštívit? Měli vyjádřit svoji intenzitu vlivu na stupnici od 1-5, kdy v uvedeném rozsahu je 5 nejvyšší stupeň intenzity.

Z analýzy výsledků jsme zjistili z celkem 80 (33 %) odpovědí, že 29 (36,3 %) žen a 51 (63,7 %) mužů označilo vliv teroristického útoku na rozhodnutí vycestovat do dané země nejvyšším stupněm intenzity 5. Stupeň intenzity 4 uvedlo 54 (22,2 %) respondentů z toho 18 (33,3 %) žen a 36 (66,7 %) mužů. U stupně intenzity 3 bylo zjištěno celkem 60 (24,7 %) odpovědí, z toho 30 (50 %) od žen a 30 (50 %) od mužů. Nižší stupeň intenzity 2 zadalo 24 dotazovaných, z toho 12 (50 %) žen a 12 (50 %) mužů. Nejnižší stupeň 1 uvedlo 9 (42,9 %) žen a 12 (57,1 %) mužů, celkem tedy 21 (8,6 %).

Otázka č. 11a zjišťovala, zda by vycestovali na dovolenou do destinace, kde se v posledních letech uskutečnil teroristický útok.

Z výsledků jsme zjistili, že odpovědi *spíše ne/určitě ne* uvedlo celkem 150 (61,7 %) respondentů, z toho 69 (46 %) žen a 81 (54 %) mužů. Odpovědi *spíše ano/ano* vybralo celkem 93 dotazovaných a to 33 (35,5 %) žen a 60 (64,5 %) mužů.

Na základě analýzy zjištěných výsledků byla třetí hypotéza verifikována.

5.4 Komparace připravenosti letišť na MU

V níže sestavené tabulce, pro lepší přehlednost, uvádíme komparaci oslovených letišť a jejich připravenost na MU.

Tab. 1 – Komparace připravenosti mezinárodních letišť na MU

	Letiště Praha	**Letiště Brno**	**Letiště Ostrava**	**Letiště Bratislava**
Služba letištní psycholog	✓	externě	✓	externě
Služba letištní duchovní	✓	x	x	externě
Modlitebna	✓	x	x	x
Centrum pro cestující	✓	✓	✓	✓
Centrum pro příbuzné a známé	✓	✓	✓	✓
Centrum pro znovusetkání	✓	✓	✓	✓

Zdroj: vlastní zpracování

5.5 SWOT analýza Letiště Praha

SWOT analýza je metoda, pomocí které lze přehledně identifikovat silné a slabé stránky podniku. Jednotlivá písmena názvu SWOT znamenají strenghts – silné stránky, weaknesses – slabé stránky, opportunities – příležitosti a threats – hrozby. Je nástrojem pro strategické plánování. Grasseová (2010, s. 296) uvádí, že: *„SWOT analýza je jednou z metod strategické analýzy výchozího stavu organizace nebo její části (strategická obchodní jednotka, funkční nebo průřezové oblasti), kdy na základě vnitřní analýzy (silné a slabé stránky) a vnější analýzy (příležitosti a hrozby) jsou generovány alternativy strategií.“*

Tab. 2 – SWOT analýza bezpečnostních kontrol osob na Letišti Praha

Silné stránky	Slabé stránky
• Centrální bezpečnostní kontrola (Nový odbavovací terminál 2) • Organizační struktura kontrol • Využívání systému FACE-globe při pasové kontrole na terminálu 1 • Safety Management System (SMS) • Dodržování mezinárodních standardů, bezpečnostních pravidel • Pohotovostní plánování	• Bezpečnost veřejného prostoru letiště • Kritická místa při odbavování cestujících • Analýza chování cestujících • Sledování pohybu osob na letišti • Vliv lidského faktoru (podceňování bezpečnostní situace) • Servis, údržba a životnost technologií
Příležitosti	**Hrozby**
• Předběžné hodnocení cestujících ve veřejném prostoru letiště • Inovativní metody profilace cestujících na letišti • Bezpečnostní skenery (Full body scanner) • Modernizace technologií • Pravidelné zvyšování odbornosti bezpečnostních pracovníků	• Terorismus • Protiprávní činy • Útok na měkké cíle letiště (veřejné prostory) • Schengenský prostor a rizika plynoucí z migrační krize • Snižování nákladů na bezpečnost

Zdroj: vlastní zpracování

6 DISKUZE

V této části diplomové práce se budeme podrobněji věnovat výsledkům dosažených z kvantitativního výzkumného šetření. Výsledky budou analyzovány a následně podrobeny komparaci s výsledky jiných autorů zabývajících se obdobnou tématikou, jako je téma této diplomové práce.

Ve výzkumném šetření jsme získali celkem 243 respondentů a to 102 žen (42 %) a 141 (58 %) mužů. Nejvíce početnou věkovou skupinou byli respondenti v počtu 89 (36,6 %) v rozmezí 31-40 let. Druhou věkovou skupinou byli dotazovaní v počtu 87 (35,8 %) v rozmezí 41-50 let. Následovala skupina v rozmezí 20-30 let v počtu 45 (18,5 %), dále pak respondenti ve věkovém rozmezí 50 a více let, kterých se zúčastnilo 21 (8,7 %). Nejméně zastoupenou věkovou skupinou bylo rozmezí do 19 let včetně, v které byl jeden respondent (0,4 %). U kategorie nejvyššího dosaženého vzdělání byli v našem šetření nejpočetněji zastoupeni respondenti se středoškolským vzděláním s maturitou 96 (39,5 %). Druzí byli respondenti s vysokoškolským vzděláním v počtu 93 (38,3 %), následuje v počtu 27 (11,1 %) střední vzdělání bez maturity, dále vyšší odborné vzdělání, které uvedlo 24 (9,9 %) dotazovaných. Nejméně zastoupenou skupinou byli lidé se základním vzděláním, zúčastnili se 3 (1,2 %). Nejčastějšími důvody využívání civilní letecké dopravy byla respondenty uváděná dovolena a to ve 217 (89,3 %) případech, druhou volbou byly pracovní důvody 17 (7 %). Dále 6 (2,5 %) odpovědí u návštěvy příbuzných a 3 (1,2 %) dotazovaní uvedli jiné důvody, kdy dva sdělili adrenalinový zážitek a jeden uvedl, obdiv k velkým cestovním letadlům.

Z pohledu věkových kategorií je užívání letecké dopravy následovné. V kategorii do 19 let byla zvolená 1 (0,5 %) odpověď dovolená. V rozmezí 20-30 let uvedlo dovolenou 40 dotazovaných (18,4 %), pracovní důvody 5 (2,3 %), návštěva příbuzných 2 (0,9 %), možnosti studia v zahraničí a jiné důvody v této kategorii nesdělil nikdo. V kategorii 31-40 let uvedlo dovolenou 75 (34,6 %), pracovní důvody 9 (4,2 %), návštěvu příbuzných 3 (1,5 %) respondenti, volbu studium v zahraničí a jiné důvody nikdo neuvedl. Další kategorii je věkové rozmezí 41-50 let, zde jsme zaznamenali nejčastěji zvolený důvod využívání letecké dopravy dovolenou 80 (36,9 %), pracovní důvody uvedli 3 (1,4 %) dotazovaní a návštěvu příbuzných 1 (0,5 %). Opět možnost volby studijní pobyt a jiné důvody zde nikdo nezvolil. Poslední kategorie byla 50 a více let, kde dovolenou zvolilo 21 (9,7 %) respondentů, Pracovní důvody, studium v zahraničí a návštěvu příbuzných v této kategorii neuvedl žádný dotazovaný. V kolonce jiné odpovídali 3 (0,9 %)

respondenti, dva uvedli důvod užívání letecké dopravy, jako adrenalinový zážitek a jeden jako obdiv velkých dopravních letadel. Jak už bylo výše uvedeno, nejčastějším důvodem využívání letecké dopravy je ve všech věkových kategorií dovolená. Mourek (2017) prováděl obdobný výzkum, kdy také zjišťoval důvody, proč lidé létají. Výzkum zahrnoval dělení věkových skupin 18-30 let, 31-40, 41-50 a nad 51 let. Ve všech věkových kategorií byla nejčastějším účelem využívání letecké dopravy dovolená. Na druhém místě rodinné důvody a třetím důvodem návštěva příbuzných. Při komparaci našich zjištěných výsledků, jsme došli ke stejnému závěru, že nejčastějším důvodem využívání civilní letecké dopravy je dovolená.

Další zkoumaná oblast byla zaměřena na fobie a úzkostné stavy. Zda jimi respondenti ve svém každodenním životě trpí a zda mají tyto stavy vliv na strach z létání. Prevalence úzkostných poruch je dle Rackové (2006) přibližně u 25 % lidí, nejčastěji v produktivním věku a s téměř dvojnásobným výskytem u žen. Z celkového počtu 243 dotazovaných, 191 (78,6 %) uvedlo, že netrpí ve svém běžném životě žádnými fobiemi nebo úzkostnými stavy. Odpověď nechtěli sdělit 3 (1,2 %) lidé a 49 (20,2 %) jich sdělilo, že trpí některým typem fobie, nebo úzkostnými stavy. Analýzou výsledků, bylo zjištěno, že nejvíce těmito stavy trpí respondenti ve věkové kategorii 20-30 let v počtu 18 (36,7 %). Poté následuje kategorie 31-40 let s počtem 15 (30,6 %) dotazovaných a 12 (24,5 %) v kategorii 41-50 let. Nejmenší počet 1 (2,1 %) byl v kategorii do 19 let. Odpověď nechtěli uvést 3 (0,7 %) dotazovaní.

Z uvedených výsledků bylo dále zjišťováno, zda úzkostné stavy a fobie mají vliv na strach z létání a v případě, že ano, jaká je jejich intenzita. Ze shora uvedeného vyplívá, že 49 lidí trpí nějakým druhem fobie nebo úzkostnými stavy. Z celkového počtu 49 respondentů jich 33 (67,4 %) sdělilo, že nesouvisí jejich fobie a stavy se strachem z létání. Zatímco 6 žen (37,5 %) a 10 (62,5 %) mužů, celkem tedy 16 (32,6 %) jich sdělilo, že souvisí se strachem z létání. Intenzita byla v rozsahu 1-5, kdy 5 udávala nejvyšší stupeň intenzity. Nejnižší stupeň intenzity 1 zvolilo 7 (43,8 %) dotazovaných, intenzitu 2 uvedli 4 (25 %) a intenzitu 3 volili taktéž 4 (25 %) respondenti. Intenzitu 4 zvolil 1 (6,2 %) dotazovaný a intenzitu 5 nezvolil nikdo. Z celkového hlediska jsme z našeho vzorku zjistili, že 20,2 % respondentů trpí ve svém běžném životě fobiemi a úzkostí, ale jen u 6,6 % souvisí jejich fobie a úzkostné stavy se strachem z létání. K téměř shodnému výsledku dospěla Pokorná (2014), která zjišťovala v populaci u 663 dotazovaných, zda trpí nějakou úzkostnou poruchou. Nejčastější zastoupení uvádí specifické fobie. Na prvním místě je strach ze zvířat a u 53 (7,7 %) respondentů strach z létání. Podobný

výzkum prováděl i Pazdera (2016), který zjišťoval, jestli cestující pociťují strach nebo úzkost před odletem. Ze svého výzkumu zjistil, že z celkového počtu 172 cestujících jich 44,8 % pociťuje před odletem pocity strachu a úzkosti. V porovnání s našimi výsledky je patrný rozdíl, který byl zřejmě způsoben tím, že naše dotazování bylo přímo cílené na souvislost fobií a úzkostí na strach z létání u cestujících oproti obecněji položenému dotazu u Pazdery.

Strach z létání byl také zkoumán z jiného úhlu pohledu konkrétně z jakých mimořádných událostí, které mohou v civilní letecké dopravě nastat, mají cestující největší obavu. Z dotazníkového šetření zjišťujeme, že z celkového počtu 243 respondentů se nejvíce respondentů obává v souvislosti s využíváním letecké dopravy technické závady letadla, celkem tedy 144 (34,6 %) z toho 63 (43,8 %) žen a 81 (56,2 %) mužů. Druhým důvodem obavy je havárie letadla v důsledku selhání lidského faktoru, kterou uvedlo celkem 84 (20,1 %) dotazovaných z toho 33 (39,3 %) žen a 51 (60,7 %) mužů. Třetím důvodem obavy je teroristický útok v prostorách letiště, který označilo 51 (12,2 %) dotazovaných, z toho 18 (35,3 %) žen a 33 (64,7 %) mužů. Další důvod v pořadí je strach z teroristického útoku na palubě letadla 45 (10,8 %) z toho 21 (46,7 %) žen a 24 (53,3 %) mužů. Následuje obava z přírodní katastrofy, kterou v dotazníku uvedlo 42 respondentů a to 18 (42,9 %) žen a 24 (57,1 %) mužů. Střelbu v prostorách letiště označilo 12 (40 %) žen a 18 (60 %) mužů, celkem tedy 30 (7,2 %) dotázaných. Dále 15 (3,6 %) označilo obavu z únosu letadla, 9 (60 %) žen a 6 (40 %) mužů. Dále bylo šetřením zjištěno, že 6 mužů nechce sdělit důvod a jeden využil volby v kolonce - jiné důvody, kdy uvedl, že se neobává žádného z nabízených. Dle výzkumného zjištění Smetany (2017) vnímá terorismus jako největší hrozbu současnosti 145 (66,8 %) dotazovaných z celkového počtu 217. Od poloviny do konce roku 2015 prováděli Pazdera a v období od prosince roku 2016 do března 2017 i Mourek na toto téma své výzkumy. Pazdera (2016) ve své práci uvádí, že pro 172 dotazovaných je nejobávanější variantou v osobní letecké dopravě teroristický útok, následovaný přírodní katastrofou a únosem letadla. Mourek (2017) uvádí, že cestující z celkového počtu 115 dotazovaných se nejvíce bojí technické závady 46,9 %, teroristického útoku 37,4 % a selhání lidského faktoru 33,9 %. Toto zjištění se nejvíce podobá našemu pořadí událostí, kdy nejvíce obav vzbuzuje technická závada letadla, havárie letadla v důsledku selhání lidského faktoru a teroristický útok v prostorách letiště. I přesto, že se teroristický čin v našem a Mourkově případě umístil na třetím respektive na druhé místě, vypovídá, že v oslovené společnosti hrozba a terorismus jako takový zaujímají stále přední příčky obav při využívání letecké dopravy.

V porovnání s výzkumem Pazdery (2016), lze usuzovat, že vliv na jeho výsledek mohl mít teroristický útok, který byl spáchaný v období provádění výzkumného šetření. Ve Francii, konkrétně 13. listopadu 2015 v Paříži došlo k sérii čtyř sebevražedných bombových útoků a šesti útokům se střelnými zbraněmi, kterými teroristé s vazbami na IS zabili 137 osob a 389 jich bylo zraněno. Největší počet zraněných si vyžádal útok v koncertní síni Bataclan (GTD, 2019). Tento útok byl poměrně velmi dlouhou dobu vysílán a rozebírán i v tuzemských médiích, což mohlo nepochybně zanechat stopu u dotazovaných.

S pojmem slova terorismus se v dnešní době setkáváme často, zejména díky sdělovacím prostředkům a sociálním sítím tento jev zasahuje čím dál více do života běžných lidí. Následky teroristického útoku nebo hrozby, jak je v práci zmíněno, mají vliv na lidskou psychiku. Takovýto jednorázový nebo déletrvající traumatizující zážitek může u citlivých osob zapříčinit vznik Akutní reakce na stres nebo PTSD. Nemusí se jednat o přímo zasaženého člověka, mnohdy stačí, že je události jen přítomen. Dle Hamblen a Slone (2005) většina lidí ať už přímo či nepřímo (např. příbuzní zabiti při teroristickém útoku) vystavených teroristickým útokům podléhá většímu riziku onemocnění PTSD. K rozvoji vzniku PTSD může dojít i pouhým sledováním teroristického činu v médiích. Kohoutek a Čermák (2009, s. 24) uvádějí, že *„PTSD v běžné populaci mívá prevalenci 1 až 14 %, u osob z rizikových populací bývá prevalence vyšší - 3 až 58 %“*. Höschl (2004, s. 514) uvádí, že *„celoživotní prevalence PTSD je 10,4 až 12,3 % u žen a 5,0 až 6,0 % u mužů v západní populaci.“* PTSD může vzniknout v kterémkoli věku. Mezi typické traumata u mužů patří válečné zážitky a autonehody, u žen znásilnění. Porucha spíše postihuje svobodné, ovdovělé, rozvedené, ekonomicky handicapované anebo sociálně izolované lidi. Průběh poruchy je proměnlivý, kdy *„kolem 30 % pacientů se spontánně v průběhu času uzdraví, u 40 % přetrvávají mírné příznaky, u asi 20 % dojde sice ke zlepšení, ale přetrvávají středně závažné příznaky a u asi 10 % vůbec ke zlepšení nedojde“* (Höschl, 2004, s. 516).

Z dotazníkového šetření jsme dále zjišťovali, jestli si cestující před odletem na zahraniční dovolenou vyhledávají informace o bezpečnostní situaci v zemi, do které se chystají vycestovat a jaké zdroje k tomu využívají. Z šetření vyplívá, že z celkového počtu 243 respondentů jich 180 (74,1 %) vyhledává informace, 60 (24,7 %) nikoliv a 3 (1,2 %) nechtěli uvést odpověď. Jako nejvíce používaný zdroj informací dotazovaní uváděli média a to 102 (56,7 %), druhý zdroj informací Ministerstvo zahraničních věcí volilo 47 (26,1 %) respondentů, zdroj přátelé a známé pak 29 (16,1 %) a jiné zdroje uvedli

celkem 2 dotazovaní. Oba dva uvedli, že nevyužívají žádných informačních zdrojů. Velké procento cestujících si vyhledává informace o bezpečnosti v dané zemi. Náš výsledek potvrzuje i zjištění Pazdery (2016), který dospěl k téměř shodným výsledkům, kdy ze 172 cestujících jich 77,3 % sdělilo, že si vyhledávají informace o bezpečnosti v destinaci, kam chtějí odcestovat a 17,5 % si informace nezjišťují. V porovnání informačních zdrojů dochází k minimálnímu rozdílu, kdy Pazdera uvádí nejvíce používaný zdroj Ministerstvo zahraničních věcí (45,1 %) a jako druhý zdroj média (44,4 %). Na dotaz odpovídalo celkem 133 respondentů. Výsledek našeho šetření potvrzuje i zjištění Němcové (2011), která ve své práci uvádí, že bezpečnost v cílové destinaci je pro 74 % respondentů z celkového počtu 102, klíčovým faktorem pro rozhodování zda danou zemi navštívit. Dle výzkumu Dytrychové (2018) 60,6 % respondentů uvedlo, že při výběru jejich poslední dovolené vyhledávali informace o bezpečnosti v cílové destinaci. Martíšková (2017) ve svém výzkumu uvádí, že 83 % z celkových 153 dotazovaných se zajímá o bezpečnost při výběru destinace. K téměř shodnému výsledku dospěl i Smetana (2017), který se ve svém výzkumu dotazoval, zda respondenti berou v potaz bezpečnostní situaci destinace jako určující parametr při volbě zahraniční dovolené. Odpověď *ano* zvolilo 180 (82.9 %) a odpověď *ne* 37 (17,1%) respondentů. Na základě výše předložených průzkumů lze konstatovat, že cestující se velmi zajímají o bezpečnostní situaci v zemi, do které se chystají vycestovat. Javůrek (2015) se ve svém výzkumu zabýval tématem, jestli sdělovací prostředky a jejich mediální časté vysílání útoku na civilisty v Tunisku ovlivnila úsudek respondentů o bezpečnosti v dané zemi. Z celkového počtu 150 dotazovaných jich 75 % uvedlo, že je média velmi ovlivnila. Média sehrávají v poskytování informací důležitou roli a zásadním způsobem ovlivňují turisty při výběru destinace. Umožňují jim například díky internetovým serverům získat rychlou a úplnou informaci o dané zemi a její bezpečnostní situaci. Na druhou stranu je mohou také odradit. Sdělovací informační prostředky v případě provedení teroristických útoků přináší v dnešní době velké množství záběrů pořízených z mobilních telefonů od očitých svědků a různých průmyslových kamer. Přičemž média, z valné části lačné po senzaci, většinou neberou v potaz, že svým způsobem rozšiřují obavy a propagují poselství teroristických organizací. Aktuální informace z místa události se velmi rychle v mediálním prostředí šíří. Dostávají se tak mezi velkou část veřejnosti, což je jeden z hlavních cílů teroristů a teroristických organizací. Osvaldová a Halada (2007, s. 81) uvádí, že: *„Někdy dokonce dochází až ke směšování reality a fikce, záměrnému zasahování do informace, aby byla přitažlivější,*

přednost dostávají senzace, katastrofy, zločiny, to vše spojováno s odlehčeným komentováním moderátorů a redaktorů.“

V dotazníkovém výzkumu jsme také zjišťovali, jaký by měl případný (aktuálně provedený) teroristický čin v zemi, kam se respondenti chystají vycestovat, vliv na jejich rozhodnutí danou zemi navštívit či nenavštívit. Intenzita vlivu teroristického útoku z hlediska volby dle pohlaví je podrobně popsána v hypotéze 3. Z celkového náhledu a počtu 243 respondentů nejvyšší intenzitu 5 vybralo 80 (32,9 %) dotazovaných, 60 (24,7 %) intenzitu 3, 54 (22,2 %) intenzitu 4, 24 (9,9 %) dotazovaných intenzitu 2 a 21(8,7 %) pak nejnižší intenzitu 1. Mourek (2017) uvádí, 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. Dospěli jsme ke shodnému výsledku. Podíváme-li se ještě na naše zjištěné výsledky dle dělení věkových skupin, v kategorii 20–30 let uvedlo 15 (32,6 %) respondentů intenzitu 4, v kategorii 31–40 pak 30 (34,1 %) intenzitu 3. Nejvyšší intenzitu 5 zvolili 30 (34,5 %) v kategorii 41–50 a 18 (85,7 %) dotazovaných ve věkové kategorii nad 50 let. V kategorii do 19 let odpovídal 1 respondent, který vybral intenzitu 5. Většina věkových kategorií zvolila nejvyšší stupeň intenzity. Obdobný výzkum prováděla Martíšková (2017), která zjišťovala, jakého rizikového faktoru se při vycestování do vybrané destinace cestující nejvíce obávají. Z celkového počtu 153 respondentů jich 56 % uvedlo teroristické útoky vyjádřené nejvyšší intenzitou rizikového faktoru 5.

Respondentů jsme se také dotazovali, zda by vycestovali do země, kde byl v posledních letech proveden teroristický útok. Z výsledků jsme zjistili, že odpovědi *spíše ne* uvedlo 120 (49,4 %) respondentů, *určitě ne* 30 (12,3 %), *spíše ano* 66 (27,2 %), volbu *ano* jich uvedlo 27 (11,1 %). Při záporné odpovědi bylo poté zjišťováno, jakou náhradní možnost by zvolili. Z nabízených variant 81 (54 %) tázaných odpovědělo, že vycestují do země, kde nebyl proveden teroristický útok a 51 (34 %) dotazovaných by zvolilo tuzemskou dovolenou. Dovolenou by odložilo 16 (10,7 %) respondentů. Pazdera (2016) uvádí, že vzhledem k teroristickým útokům ve světě, volí 34,9 % cestujících raději vnitrozemskou dovolenou. Teroristické útoky ve světě jsou každým rokem častější a zřejmě i proto by dnes při volbě destinace byli cestující obezřetnější. To jen utvrzuje všeobecný názor, že tento fenomén nepolevuje a spíše více zasahuje do běžného života mnoha lidí. V roce 2018 došlo ve světě ke 2 068 teroristickým útokům, kdy oproti roku 2017, došlo k nárůstu jejich celkového počtu o 692. Převážná část útoků se odehrála mimo Evropu. Útoky v Evropě však v roce 2018 tvořili pouze 3 % všech zaznamenaných útoků.

Jde o výrazný pokles teroristických útoků v Evropě oproti roku 2017, kdy útoky tvořily 10 % (MVČR, 2019a).

Otázka č. 13. se dotazovala respondentů na jejich postoj k bezpečnostním kontrolám osob na letištích. Nejvíce uváděnou odpovědí dotazovaných bylo, že jim kontroly nevadí a vnímají je jako nutnost. Tuto možnost jich zvolilo celkem 180 (74,1 %) z toho 69 (38,3 %) žen a 111 (61,7 %) mužů. Druhou nejčastěji odpovědí bylo, že se cítí díky kontrolám bezpečněji. Pro tuto variantu se vyslovilo 54 (22,2 %) tázaných. Jako třetí odpověď uvedlo jen 6 (2,5 %) mužů, že neví a neumí posoudit. Ženy tuto možnost neuvedli. Dále 3 (1,2 %) ženy uvedly, že jim bezpečnostní kontroly vadí a obtěžují, z mužů nikdo tuto odpověď neuvedl. Co se týče Pazderova (2016) zjištění, nejvíce respondentů označilo možnost, že díky bezpečnostním opatřením se cítí bezpečněji. Celkem tuto možnost označilo 94 (54,6 %) respondentů, z toho bylo 45 (57,7 %) žen a 49 (52,2 %) mužů.

Na téma bezpečnostní kontroly osob na letištích navazovala další otázka týkající se jejich adekvátnosti. Celkem odpovídalo 102 (42 %) žen a 141 (58 %) mužů. Bezpečnostní kontroly jsou adekvátní pro celkem 162 (66,6 %) dotazovaných z toho 66 (40,7 %) žen a 96 (59,3 %) mužů, neadekvátní pro 45 (18,6 %) z toho 15 (33,3 %) žen a 30 (66,7 %) mužů. Bezpečnostní kontroly na letištích neumí posoudit 36 (14,8 %) dotázaných z toho 21 (58,3 %) žen a 15 (41,7 %) mužů. Otázkou bezpečnostního opatření na letištích a jejich adekvátností se zabýval také Mourek (2017), který uvádí, že bezpečnostní opatření neumí posoudit 50 (43,5 %) cestujících z celkových 115 dotazovaných. Neadekvátní jsou pro 26 respondentů (22,6 %) a pro 39 (33,9 %) adekvátní. Z pohledu věku respondentů je adekvátnost v jednotlivých věkových skupinách následovná. V kategorii 20-30 let kontroly přijdou adekvátní 24 (9,8 %) respondentům, v kategorii 31-40 let 66 (27,2 %), v kategorii 41-50 let 60 (24,6 %) a v kategorii přes 50 let 11 (4,5 %). V kategorii do 19 let odpovídal 1 (0,5 %) respondent. Při porovnání se naše výsledky neshodují s Mourkovými. Zejména docházíme k jinému výsledku v případě posuzování bezpečnostních kontrol na letištích a jejich přiměřenosti. Rozdíl v posuzování bezpečnostních kontrol a opatření na letišti může souviset s tím, že cestující postupem času vnímají bezpečnostní kontroly jako nezbytnou součást letecké dopravy. A také proto, že v minulosti byly bezpečnostní kontroly na letištích pro cestující dosti nekomfortní a neúměrně prodlužovali dobu zde strávenou. Související procedury byly mnohdy na hranici etiky a lidské důstojnosti (Zýka, Drahotský, 2013). Zatímco v současné době jsou rok co rok na letištích zaváděny nové technologie, které jsou

efektivněji využívané, a pro cestující dá se říci komfortní. Takto přiměřeně nastavená, nezatěžující míra kontrol je pak cestujícími nepochybně pozitivněji vnímána. Bezpečnostní kontroly osob prováděné za pomoci moderních technologií, například body-scannerem, jsou cestujícími vnímány jako přijatelné a rychlé metody kontrol. K tomuto Kučera (2016) uvádí, že dle jeho výzkumného šetření z celkových 215 respondentů preferuje 134 (62,3 %) respondentů kontrolu bezpečnostním scannerem. Dále zjistil, že kterákoliv kontrola prováděná pomocí průchozího detektoru kovů je kladně vnímána pro naprostou většinu 131 (98,6 %) respondentů a nutnost provedení celotělové ruční prohlídky v případě alarmu významně snižuje. Ruční prohlídka je vnímána jako obtěžující pro 31 (23,3 %) respondentů.

Teroristické útoky mají velký ekonomický dopad pro zasažené státy. Studie Think Thank Evropského parlamentu z roku 2018, která se zabývá finančními dopady boje s terorismem, uvádí, že jen následkem těchto útoků přišli za období 14 let členské státy EU o 180 miliard EUR na HDP. V souvislosti s obětmi terorismu, odškodněním, zdravotní péčí, ušlým ziskem nebo opravami infrastruktury, členské státy EU vynaložili přibližně 5,6 miliardy EUR za sledované období. Největší podíl ztráty 43,7 miliard EUR (24,3 %) na HDP patří Velké Británii a 43 miliard EUR (23,9 %) připadá Francii, jelikož jsou tyto země nejčastějšími terči teroristických útoků v EU. Dále následuje se ztrátou 40,8 miliard EUR Španělsko a s 19,2 miliardami EUR Německo. Dle studie dochází k šíření teroristických útoků v zemích EU pomocí různých médií a sociálních sítí, čímž dochází k exponenciálnímu růstu přímých svědků teroristických útoků, kteří však nebyli očitými svědky. I takto zprostředkovaný teroristický čin může mít psychologický dopad na ty, kteří nejsou přímými aktéry útoků. Negativní vlivy teroristických činů na hospodářský růst jsou většinou krátkodobé a platí pouze v roce, kdy k činu došlo. Příkladem může být cestovní ruch, kdy nejprve dochází k zřetelnému výkyvu a úbytku klientely a poté během jednoho až tří měsíců po teroristickém útoku opět nastává stav stabilizace (MVČR, 2019b).

Jedním z hlavních negativních dopadů, které mohou výrazně působit na cestovní ruch a nepřímo i na poptávku po letecké dopravě je terorismus. Heřmánková (2017) zkoumala vliv teroristických útoků na poptávku po letecké dopravě na belgickém letišti Zaventem a francouzských letištích Charlese de Gaulla a Orly v Paříži. V belgickém Mezinárodním letišti Zaventem, přímo v prostorách letiště u odbavovacích přepážek došlo dne 22. března 2016 k teroristickému útoku pomocí výbušniny. Jak uvádí Heřmánková, ihned po útoku došlo ještě v měsíci březnu k propadu o 28 % v počtu

cestujících vůči obvyklému stavu. K prohloubení propadu následně docházelo v průběhu dvou měsíců, potom dochází k mírnému zvýšení. Původní úrovně v počtu cestujících se však nepodařilo dosáhnout ani po čtvrt roce od provedeného teroristického útoku. Vliv terorismu na leteckou dopravu také zkoumala na Mezinárodních letištích Charlese de Gaulle a Orly v Paříži, po provedených teroristických útocích z roku 2015 v klubu Bataclan a na dalších místech v centru města. Překvapením je, že i přes velké počty ztrát na lidských životech, dle autorky nepoklesla poptávka cestovního ruchu nijak značně, jak se předpokládalo. Jako vysvětlení uvádí, že se útoky neodehrály přímo na letišti. Elektronickou poštou byla dotazována i vybraná mezinárodní letiště v ČR. Oproti trendu nezaznamenali pokles poptávky a počtu odbavených cestujících ani na námi osloveném letišti M. R. Štefánika v Bratislavě. Na letišti Leoše Janáčka v Ostravě, byla situace odlišná. V případě ostravského letiště, které má poměrně vysoký podíl sezónních pravidelných linek a charterových letů do jihoevropských a severoafrických destinací. Na celkovém provozu, měřeno počtem odbavených cestujících, je tento bezpečnostní faktor poměrně klíčový. Zhoršená bezpečnostní situace v zasažených oblastech po sérii teroristických útoků a první uprchlické vlně v minulých letech podstatně ovlivnila poptávku cestujících a CK po letecké dopravě. Zejména do zemí jako Tunisko, Egypt Turecko a některé řecké ostrovy. Následovalo rušení linek do těchto oblíbených letovisek. Ekonomický efekt pro letiště Leoše Janáčka v Ostravě byl poměrně významný. Byl způsoben neschopností CK nabídnout alternativu v podobě letů do bezpečnějších destinací po poklesu poptávky a současně vyčerpáním kapacit v bezpečných destinacích jako např. Bulharsko, Španělsko apod.

Zcela jiná byla ovšem situace v případě teroristických útoků ze dne 11. září 2001 na WTC v New Yorku. Tyto teroristické útoky měly dalekosáhlý dopad i v odvětví cestovního ruchu, naprosto ochromená byla letecká doprava, což s sebou přineslo propouštění, omezování letů, ale také průlom v zavádění nových bezpečnostních opatření na letištích. Mezinárodní organizace ICAO vydala prohlášení, že následkem těchto útoků je 30% pokles pasažérů u letů mezi Evropou a USA. Kromě leteckých společností utrpěly ztrátu i pojišťovny, finanční trhy a trhy s automobily, nemovitostmi a telekomunikační průmysl. Celosvětové ztráty se ještě v daném roce 2001 dosáhly 170 miliard amerických dolarů (Denécé, Meyer 2006).

Na závěr bylo v našem dotazníkovém šetření zjišťováno, jestli respondenti disponují informacemi o krizových centrech na letištích. Krizová centra jsou aktivována v případě vzniku krizových situací a mimořádných událostí v civilní letecké dopravě a

slouží k poskytování psychosociální pomoci. Dotazováno bylo celkem 243 respondentů, z nichž 183 (75,3 %) sdělilo, že nemají informace o krizových centrech a 60 (24,7 %) z nich, že informace má.

7 ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo zpracovat komplexní náhled na problematiku teroristických činů a jejich vlivu na psychiku cestujících při využívání civilní letecké dopravy.

Strach z létání a využívání letecké dopravy může být způsoben několika nežádoucími jevy. Po provedené analýze z dotazníkového šetření májí negativní vliv fobie z létání, obavy z technických závad letadel, ale také strach z nejzávažnější hrozby současnosti, kterou je fenomén terorismus. Dopad terorismu na lidskou psychiku je obtížné determinovat. Každý jedinec má jinou odolnost a s takto nastalou traumatizující událostí se vyrovnává jinak. Z našeho výzkumu je zřejmé, že jinak reagují ženy, muži a různé věkové kategorie. U lidí zasažených teroristickými činy může dojít k rozvoji psychických poruch, zejména jsou-li přímými účastníky útoku. Lidskou psychiku mohou negativně ovlivnit, u emočně citlivých lidí, i zprostředkované útoky například médii odvysílané drastické záběry z místa činu.

Taktika teroristů je stále sofistikovanější. Od únosů letadel, pronesení výbušnin nebo zbraní na palubu letadla směřuje taktika teroristů na veřejné prostory letišť, kde je velká kumulace cestujících. Pronést v dnešní době na palubu letadla zbraň je vzhledem nastaveným bezpečnostním opatřením obtížné a pro teroristy vzniká velké riziko odhalení. Ochrana veřejných prostor letišť je však minimální. Důkazem mohou být, v diplomové práci předložené, teroristické útoky z nedávné doby spáchané ve veřejných prostorách letišť. Bezpečnost je hlavním cílem Mezinárodních organizací působících v civilní letecké dopravě. Na základě jejích nařízení a doporučení dochází ze strany provozovatelů letišť k zavádění nejmodernějších bezpečnostních technologií i do těchto prostor. Bezpečnostní kontroly jsou pro cestující adekvátní a valná část je vnímá jako nutnost a nevadí jim. Důležité je nastavení těchto opatření tak, aby byla pro cestující komfortní a neobtěžující.

Teroristické útoky mají značný ekonomický dopad pro zasažené státy. Cestující při výběru dovolené, v případě provedení teroristického útoku nebo jeho hrozby, danou zemi nenavštíví a volí jiné destinace, kde nehrozí riziko útoků. Nezanedbatelná část z nich vůbec nevyužije služeb letecké dopravy a volí tuzemskou dovolenou.

V souvislosti s leteckou dopravou mohou nastat mimořádné události, nejen spojené s terorismem, ale i s událostmi přírodními nebo antropogenními. Při nastalé mimořádné události jako je například letecká nebo technická havárie, zpravidla dochází

k velkému počtu usmrcených a zraněných osob. Pro efektivní řešení takovéto krizové situace je vhodné, disponuje-li letiště krizovými prostory, které usnadňují zvládnutí nastalé události. Oslovená letiště jsou připravena v případě potřeby na aktivaci krizových prostor. Z analýzy dotazníkového šetření však vyplývá, že valná část dotazovaných nemá informace o krizových centrech na letištích.

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

APA	Americká psychologická asociace
CK	Cestovní kancelář
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ECAC	Evropská konference pro civilní letectví
EOC	Centrum řízení mimořádných situací
ETA	Baskická separatistická teroristická organizace
EU	Evropská unie
GTD	Globální teroristická databáze
HDP	Hrubý domácí produkt
HZS	Hasičský záchranný sbor
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ISIL	Teroristická organizace Islámský stát
IZS	Integrovaný záchranný systém
LPP	Letištní pohotovostní plán
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MU	Mimořádná událost
MVČR	Ministerstvo vnitra České republiky
OSN	Organizace spojených národů
ČR	Česká republika
PTSD	Posttraumatická stresová porucha
ŘLP	Řízení letového provozu
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
USA	Spojené státy americké
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

AMERICAN PSYCHOLOGICAL ASOCIATION, (APA) - *Presidential Task Force on Posttraumatic Stress Disorder and Trauma in Children and Adolescents. Children and Trauma.* Washington: 2008. [on line]. 2019. [cit. 2019-1-3]. Dostupné z: https://www.apa.org/pi/families/resources/children-trauma-update.

ATKINSON, R. L. a kol. *Psychologie.* 2. Vydání. Praha: Portál, 2003. 752 s. ISBN 80-7178-640-3.

AYERS, S. a DE VISSER, R. *Psychology for Medicine*. London: SAGE Publications, 2011. 552 s. ISBN 978-1-4129-4691-9.

BAŠTECKÁ, B. *Psychosociální krizová spolupráce*. Praha: Grada, 2013. 320 s. ISBN 978-80-247-4195-6.

BAŠTECKÁ, B. *Terénní krizová práce: psychosociální intervenční týmy*. Praha: Grada, 2005. 299 s. ISBN 80-247-0708-1.

BÍNA, L. a kol., *Letecká doprava II*, Vysoká škola obchodní v Praze, Praha: Aktris, 2007. 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6.

BÍNA, L. a kol., *Provozování letecké dopravy a logistika*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2015. 316 s. ISBN 978-80-7402-855-7.

BOYD, R. *How to manage stress.* London: Mind, 2015. 21 s. ISBN 978-1-906759-97-1.

BREWIN, C. R. a HOLMES, E. A. *Psychological theories of posttraumatic stress disorder.* Clinical Psychology Review, London: 2003. 23 (3), 339-376 s. Dostupné z: DOI.org/10.1016/S0272-7358(03)00033-3.

BRYANT, R. *Acute stress disorder in adults: Epidemiology, pathogenesis, clinical manifestations, course, and diagnosis.* In: *Uptodated*. [online] Waltham, MA: 2019, [cit. 2019-3-24] Accessed, Feb. 17, 2019. Dostupné z:www.uptodate.com/contents/acute-stress-disorder-in-adults-epidemiology-pathogenesis-clinical-manifestations-course-

and-diagnosis?search=Stress&source=search_result&selectedTitle=1~150&usage_type=default&display_rank=1.

BULÍKOVÁ, T. a kol., *Medicína katastrof.* Martin: Vydavatelství Osveta, 2011. 418 s. ISBN 978-80-8063-361-5.

CATC.CZ. *Létání bez strachu*. [online]. 2019 [cit. 2018-1-03]. Dostupné z: https://www.catc.cz/kurz/letani-bez-strachu.

ČECHOVÁ, M. a kol. *Létání bez strachu*. Praha: Smart Press, 2008. 144 s. ISBN 978-80-87049-19-8.

ČUPR, B. a EFREMOVA, Y. *Účely a způsoby informování veřejnosti o teroristických útocích.* In Halaška, J. a Ralbovská, R. a kol. Ochrana obyvatelstva v případě krizových situací a mimořádných událostí nevojenského charakteru IV. Praha: ČVUT v Praze, 2016. 107 s. ISBN 978-80-01-05982-1.

DENÉCÉ, E. a MEYER, S. *Tourisme et terrorisme – Des vacances de reve aux voyages á risqué.* Ellipses Édition, Paris: 2006. 192 s. ISBN 978-2-7298-2845-5.

DYTRYCHOVÁ, H. *Vliv bezpečnostní situace na chování účastníků cestovního ruchu (výjezdový cestovní ruch).* Praha, 2018. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Liběna Jarolímková, PhD.

EICHLER, J. *Globální terorismus jako vážná hrozba pro civilní obyvatelstvo*. The Science for Population Protection. [online] Lázně Bohdaneč. MV GŘ HZS ČR, 2013 (1). ISSN 1803-635X. Dostupné z: http://www.population -protection.eu /prilohy/ casopis/ 14/106.pdf.

EICHLER, J. *Hrozba globálního terorismu a její vyhodnocování*. Mezinárodní vztahy. [online] Praha: 2006, Ústav mezinárodních vztahů. Vol 41 (3). [2019-03-30]. ISSN 2570-9429. Dostupné z: https://mv.iir.cz/issue/view/24.

EICHLER, J. *Mezinárodní bezpečnost na počátku 21. století*. Praha: Avis, 2006. 303 s. ISBN 80-7278-326-2.

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY. *The Agency* [online]. Brussels, 2019 [cit. 2019-02-21]. Dostupné z: https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency.

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE. *Milestones in Sixty Years of ECAC History* [online]. ECAC, 2019 [cit. 2019-2-21]. Dostupné z: https://www.ecac-ceac.org/history.

EVROPSKÁ UNIE. *Nařízení Komise č.185/2010. In: L 55/1. 2010*. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX: 32010R0185&rid=5.

EVROPSKÁ UNIE. *Nařízení Komise č.272/2009. In: L91/7. 2009*. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R0272 &rid=1.

EVROPSKÁ UNIE. *Prováděcí nařízení Komise č.1147/2011. In: L 294/7.* 2011. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX: 32011R1147&rid=1.

GLOBAL TERRORISM DATABASE, *Terror attack in concert hall Bataclan.* [online] Maryland 2019. [cit. 2019-02-11]. Dostupné z: https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtdid=201511130008.

GLOBAL TERRORISM DATABASE. *Targets: Airports and Aircraft*. [online] Maryland 2019. [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?page=4&casualties_type=&casualties_max=&target=6&count=100&expanded=no&charttype=line&chart=overtime&ob=GTDID&od=desc#results-table.

GOTTVALDOVÁ, M. a ZNOJILOVÁ, M. *Obrana vojenského profesionála proti stresu*. Vyškov: Správa doktrín Ře VD, 2006. 132 s.

GRASSEOVÁ, M. *Analýza podniku v rukou manažera: 33 nejpoužívanějších metod strategického řízení.* Brno: Computer Press. 2010. 325 s. ISBN 978-80-251-2621-9.

HAMBLEN, J. a SLONE, L. Research Findings on the Traumatic Stress Efects of Terrorism. In: *Department of Veterans Affairs*. [online]. [cit. 2019-02-11] Dostupné z: https://www.ptsd.va.gov/professional/treat/type/terrorism_research.asp.

HARTL, P. a HARTLOVÁ, H. *Velký psychologický slovník*. Praha: Portál, 2010. 800 s. ISBN 978-80-7367-686-5.

HEŘMÁNKOVÁ, L. Vliv teroristických útoků na poptávku po letecké dopravě. *Perner´s Contacts.* [online]. Univerzita Pardubice: 2017, (1) 4/XII. [cit. 2019-03-13] ISSN 1801-674X. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/PC_462017.pdf.

HON, Z., a PITSCHMANN, V. Základní aspekty terorismu. In Šín, R. a kol.: *Medicína katastrof.* Praha: Galén, 2017. 351 s. ISBN 978-80-7492-295-4.

HONZÁK, R. *Úzkostný pacient.* Praha: Galén, 2005. 180 s. ISBN 80-7262-367-2.

HÖSCHL, C.; LIBIGER, J.; ŠVESTKA, J. *Psychiatrie*. 2. Vydání. Praha: Tigis, 2004. 883 s. ISBN 80-900130-7-4.

HUBINKOVÁ, Z. *Psychologie a sociologie ekonomického chování*. Praha: Grada, 2008. 280 s. ISBN 978-80-247-1593-3.

HUDSON, R. A. *Sociology and Psychology of Terrorism*. New York: Nova, 2010. 153 s. IBSN 9781606925133.

CHLEBEK, Jiří. *Letecký zákon a postupy ATC.* Brno: Akademické nakladatelství Cerm, 2006. 484 s. ISBN 80-7204-439-7.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *About ICAO* [online]. Montreal, 2019 [cit. 2019-01-10]. Dostupné z: http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *Convention on International Civil Aviation - Doc 7300* [online]. Montreal, 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx.

JAVŮREK, T. *Vliv bezpečnostní situace na aktivní cestovní ruch - Tunisko.* Jihlava, 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Vedoucí práce Mgr. Iva Schlixbierová, Ph.D.

KAVAN, Š. Typologie a teorie krizových situací. In Šín, R. a kol. *Medicína katastrof*. Praha: Galén, 2017. 351 s. ISBN 978-80-7492-295-4.

KLENEROVÁ V. a kol. *Stres a posttraumatická stresová porucha*, [online] 2005. CD-ROM, 1. LF UK v Praze. Dostupné z: http://neurofarm.lfl.cuni.cz/teaching/2005/FRVS.pdf.

KOHOUTEK, T.; ČERMÁK, I. *Psychologie katastrofické události.* Praha: Academia, 2009. 364 s. ISBN 978-80-200-1816-8.

KÖLLE, R. a kol., *Aviation Security Engineering: A Holistic Approach*. Boston: Artech House, 2011. 333 s. ISBN 978–160-8070-725.

KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy.* 1. Vydání. Cheb: Svět křídel, 2014, 310 s. ISBN-978-80-87567-51-7.

KUČERA, R. *Použití celotělových bezpečnostních skenerů při kontrolách v civilním letectví.* Kladno, 2015. Bakalářská práce. Vedoucí práce Ing. Zdeněk Truhlář.

KULÍŠEK, J. Posttraumatická stresová porucha, *Vojenské rozhledy*, [online] 2011, roč. 20 (52), č. 1, s. 94–113. Vyd. Univerzita obrany, ISSN 2336-2995. Dostupné z: http://vojenskerozhledy.cz/kategorie-clanku/posttraumaticka-stresova-porucha.

LAW, D. R. *Terrorism: A History*, 2. edition. Malden: Polity, 2016. 378 s. ISBN 978-0-7456-9090-2.

LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN, *Letiště Praha*, LP-RD-001B/2011, Praha, 2014.

LYON, D. *Airport Screening, Surveillance, and Social Sorting: Canadian Responses to 9/11 in Context. Canadian Journal of Criminology & Criminal Justice*. [online]. 2006. (48), 15 [cit. 2019-01-09]. ISSN 07049722. Dostupné z: search.ebscohost.com.

MACHOVÁ, J., KUBÁTOVÁ, D. a kol. *Výchova ke zdraví*. 2. vydání. Praha: Grada, 2015. 312 s. ISBN 978-80-247-5351-5.

MALÁ, E. *Posttraumatická stresová porucha.* Remedia. [online] 2002, 381–396 s. ISSN 2336-3541. Dostupné z: http://www. remedia.cz/Archiv-rocniku/Rocnik-2002/6-2002/Posttraumaticka-stresova-porucha/e-9k-9w-g8.magarticle.aspx.

MARTÍŠKOVÁ, K. *Bezpečnostní situace a její vliv na cestovní ruch se zaměřením na jednání orgánů veřejné správy*. Praha, 2017. Diplomová práce. Vedoucí práce Mgr. Helena Mitwallyová.

MATUSITZ, J. *Terrorism and Communication: A Critical Introduction.* 1. edition. Thousand Oaks: Sage, 2012. 520 s. IBSN 978-1-4522-4028-2.

MIKA, O. *Současný terorismus.* Praha: Triton, 2003. 92 s. ISBN 80-7254-409-8.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Úřad pro civilní letectví. *Letecký předpis L14 – Letiště* [online]. Praha, 2018 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/data/print/L-14_cely.pdf.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY, *Kolik stojí boj s terorismem?* [online]. Praha, 2019b [cit. 2019-04-1]. Dostupné z: https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/kolik-stoji-boj-s-terorismem.aspx.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Koncepce ochrany měkkých cílů pro roky 2017-2020*, [online] Praha 2017. [cit. 2019-01-10]. Dostupné z: https://www.mvcr.cz/clanek/vlada-schvalila-koncepci-ochrany-mekkych-cilu-pro-roky-2017-2020.aspx.

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled teroristických útoků za rok 2018.* [online]. Praha, 2019a [cit. 2019-04-1]. Dostupné z: https://www.mvcr.cz/cthh/clanek/prehled-teroristickych-utoku-za-rok-2018.aspx.

MOUREK, V. *Teroristické útoky v letectví a jejich vliv na psychiku cestujících*. Kladno 2017. Diplomová práce. ČVUT v Praze. Vedoucí práce PhDr. Mgr. Dana Rebeka Ralbovská, Ph.D.

NĚMCOVÁ, L. *Bezpečnost jako významný faktor rozvoje cestovního ruchu v České republice.* Praha, 2011. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí diplomové práce Ing. Jana Valentová.

NOVÁK, T. *Jak bojovat se stresem*. Praha: Grada, 2004. 140 s. ISBN 80-247-0695-4.

OSVALDOVÁ, B., HALADA, J. a kol. *Praktická encyklopedie žurnalistiky a marketingové komunikace.* 3. Vydání. Praha: Libri, 2007. 300 s. ISBN 978-80-7277-266-7.

PAVLOVSKÝ, Pavel. *Soudní psychiatrie a psychologie*. 4. vydání. Praha: Grada, 2012. 232 s. ISBN 978-80-247-4332-5.

PAZDERA, F. *Vliv teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě*. Kladno 2016. Diplomová práce. ČVUT v Praze. Vedoucí práce PhDr. Mgr. Dana Rebeka Ralbovská, Ph.D.

PHELPS, A. *Australian Guidelines for the Treatment of Acute Stress Disorder & Posttraumatic Stress Disorder.* Melbourne: Australian Centre for Posttraumatic Mental Health, 2013. 176 s. ISBN 978-0-9752246-1-8.

POKORNÁ, Z. *Klinický a osobnostně-kognitivní obraz úzkostných poruch.* Disertační práce. Brno, 2014. Vedoucí práce prof. PhDr. Tomáš Urbánek Ph.D.

PRAŠKO, J. a kol., *Specifické fobie*, Praha: Portál, 2008. 224 s. ISBN 978-80-7367-300-0.

PRAŠKO, J. a LAŇKOVÁ, J. *Úzkostné poruchy: Doporučený diagnostický a léčebný postup pro všeobecné praktické lékaře.* CDP-PL, 2006. 14 s. ISBN: 80-86998-05-3.

PRAŠKO, J. a VYSKOČILOVÁ, J. *Vnucují se Vám vzpomínky na děsivou událost? Jak překonat posttraumatickou stresovou poruchu – příručka pro klienty a blízké*. Praha: Maxdorf, 2016. 110 s. ISBN 970-80-7345-517-0.

PRG.AERO: *Význam letecké dopravy.* Prague Airport [online]. 2019 [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: https://www.prg.aero/proc-paralelni-draha.

PRICE, J. a FORREST, J. *Practical aviation security: Predicting and preventing future threats.* New York: Butterworth-Heinemann, 2009. 416 s. ISBN: 9780080885117.

PRUŠA, J. a kol., *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo, 2007, 315 s. ISBN: 978-80-239-9206-9.

RABOCH, J. a kol. *Psychiatrie - minimum pro praxi*. 4. Vydání. Praha: Triton, 2012. 239 s. ISBN 978-80-7387-582-4.

RALBOVSKÁ, D. R. Psychologické aspekty mimořádných událostí. In Šín, R. a kol. *Medicína katastrof.* Praha: Galén, 2017. 351 s. ISBN 978-80-7492-295-4.

READ, J. a BENTALL, R. P. *Negative childhod experiences and mental health: theoretical, clnical and primary prevention implications.* The British Journal of Psychiatry, 2012. 200, 89-91. DOI: 10.1192/bjp.bp.111.096073.

RIEMANN, F. *Základní formy strachu*. Přeložila Eva BOSÁKOVÁ. Praha: Portál, 2013. 200 s. ISBN 978-80-262-0400-8.

SELYE, H. *Stres života: Jak překonat škodlivý účinek stresu a jak využít stres jako vlastní výhodu.* Přeložila Petra KUDRNÁČOVÁ. Praha: Pragma, 2016. 392 s. ISBN978-80-7349-392-9.

SCHIRALDI, R. G. *The Post-Traumatic Stress Disorder Sourcebook: A Guide to Healing,* Recovery, and Growth, 2. edition, McGraw-Hill Education; 2016. 496 s. ISBN 978-0-07-184059-0.

SKŘIVANOVÁ, K. a kol. *Aplikace poznatků psychoneuroimunologie v kontextu komplexní onkologické léčby karcinomu prsu.* Klinická onkologie. [online]. Brno: 2014. 27(2): 103-107 s. ISSN 1802-5307. DOI: 10.14735/amko2014103.

SMETANA, M. *Způsoby prevence a eliminace projevů terorismu.* Praha, 2017. ČVUT v Praze. Diplomová práce. Vedoucí práce PhDr. Václav Adámek.

SLEZÁČKOVÁ, A. *Průvodce pozitivní psychologií: nové přístupy, aktuální poznatky, praktické aplikace*. Praha: Grada, 2012. 304 s. ISBN 978-80-247-3507-8.

SMOLÍK, P. *Duševní a behaviorální poruchy*. Praha: Maxdorf, 2002. 500 s. ISBN 80-210-2465-8.

SZABO, S. a kol. *The legacy of Hans Selye and the origins of stress research: A retrospective 75 years after his landmark brief "Letter" to the Editor of Nature.* Stress, 2012. 15(5): 472–478. ISSN 1607-8888.

ŠČUREK, R. a MARŠÁLEK, D. *Technologie fyzické ochrany civilního letiště.* Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. 144 s. ISBN 978-80-7204-862-5.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Evropská agentura pro bezpečnost letectví* [online]. Praha, 2019 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: http://www.caa.cz/easa/zakladni-informace.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ. *Letecké předpisy-Letecké předpisy řady L* [online]. Praha, 2019 [cit. 2019-01-07]. Dostupné z: http://www.caa.cz/predpisy/letecke-predpisy.

VÁGNEROVÁ, M. *Současná psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál, 2014. 815 s. ISBN 978-80-262-0696-5.

VAŠKOVÁ, M. a kol., *Vývoj bezpečnostních opatření na letištích ve vztahu k technice provedení teroristických útoků.* Žilina: FBI-Krízový manažment, 2017. ISSN: 1336-0019.

VINAŘ, O. Poraněná duše aneb posttraumatická stresová porucha. *Lékařské listy* [online]. 2007. č. 20. Dostupné z: http://zdravi.e15.cz/clanek/priloha-lekarske-listy/poranena-duse-aneb-posttraumaticka-stresova-porucha-330657.

VYMĚTAL, J. a kol. *Speciální psychoterapie*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: Grada, 2007. 400 s. ISBN: 978-80-247-1315-1.

WAISOVÁ, Š. *Současné otázky mezinárodní bezpečnosti.* 2. Vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 160 s. ISBN 978-80-7380-194-6.

ZÁKONYPROLIDI.CZ. *Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění doplňků a změn*. [online]. 2019 [cit. 2019-01-08]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-239.

ZÁKONYPROLIDI.CZ. *Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.* [online]. 2019 [cit. 2019-01-07]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49.

ZÝKA, J. a DRAHOTSKÝ, I. Úloha informačních technologií v moderním přístupu k řešení bezpečnosti při obchodním odbavení cestujících na letištích. *Acta Logistica Moravica*. [online]. Přerov: 2013 (1). [cit. 2019-03-31]. ISSN 1804-8315. Dostupné z: http://vslg.cz/wp-content/uploads/2018/06/17-zykadrahotsky.pdf.

10 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ A TABULEK

Obr. 1 – Pohlaví respondentů....42
Obr. 2 – Věková kategorie respondentů....42
Obr. 3 – Vzdělání respondentů....43
Obr. 4 – Účel využívání letecké dopravy respondenty....43
Obr. 5 – Frekvence létání....44
Obr. 6 – Úzkosti a fobie respondentů....44
Obr. 7 – Vliv úzkostí a fobií na létání....45
Obr. 8 – Míra intenzity strachu z létání....45
Obr. 9 – Důvody strachu z létání....46
Obr. 10 – Zjišťování informací o bezpečnostní situaci v cílové zemi....46
Obr. 11 – Zdroje informací....47
Obr. 12 – Intenzita vlivu teroristického útoku na vycestování do cílové země (věkové kategorie)....47
Obr. 13 – Intenzita vlivu teroristického útoku na vycestování do cílové země (ženy/muži)....48
Obr. 14 – Vliv teroristického útoku n vycestování do cílové země....48
Obr. 15 – Nabízené možnosti v případě, že má na rozhodování vliv teroristický útok....49
Obr. 16 – Zjišťování informací o letecké společnosti....49
Obr. 17 – Postoj respondentů k bezpečnostním kontrolám na letišti (věkové kategorie)....50
Obr. 18 – Postoj respondentů k bezpečnostním kontrolám na letišti (ženy/muži)....50
Obr. 19 – Adekvátnost bezpečnostních kontrol (ženy/muži)....51
Obr. 20 – Adekvátnost bezpečnostních kontrol (věkové kategorie)....51
Obr. 21 – Informovanost o krizových centrech a psychosociálních službách....52

Tab. 1 – Komparace připravenosti mezinárodních letišť na MU....56
Tab. 2 – SWOT analýza bezpečnostních kontrol osob na Letišti Praha....57

11 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Nestandardizovaný anonymní dotazník

Vážení respondenti,

Dovoluji si Vás požádat o spolupráci při vyplnění anonymního dotazníku. Dotazník bude součástí mé diplomové práce, kterou zpracovávám na podkladě magisterského studia v oboru Civilní nouzové plánování na Českém vysokém učení technickém v Praze. Veškeré informace získané dotazníkovým šetřením jsou anonymní a budou použity výhradně pro potřebu zpracování diplomové práce.

Děkuji Vám za spolupráci

Bc. Monika Targošová

1. **Vaše pohlaví**
   Vyberte jednu odpověď.

o Žena

o Muž

2. **Věková skupina**
   Vyberte jednu odpověď.

o do 19 let, včetně

o 20-30 let

o 31-40 let

o 41-50 let

o 51 a více let

3. **Nejvyšší dosažené vzdělání**
   Vyberte jednu odpověď.

o základní

o středoškolské bez maturity

o středoškolské s maturitou

o vyšší odborné

o vysokoškolské

4. **K jakému účelu využíváte civilní leteckou dopravu?**
   Vyberte jednu odpověď.

o Dovolená

o Pracovní důvody

o Studium v zahraničí

o Návštěva příbuzných

o Jiné. Uveďte jaké:

5. **Frekvence využívání civilní letecké dopravy?**
   Vyberte jednu odpověď.

o 1x ročně

o 2 – 5x ročně

o 6 – 9x ročně

o více jak 10x ročně

6 a. Míváte ve Vašem každodenním životě stavy úzkosti, nebo trpíte některým typem fobie? Vyberte jednu odpověď. V případě odpovědi – **NE**, pokračujte v dotazníku otázkou č. 8.

o Ano

o Ne

o Nechci sdělit odpověď

6 b. Máte strach z létání na základě výše uvedené úzkosti, nebo fobie?

Vyplňte jednu odpověď pouze v případě odpovědi – **ANO**, u předešlé otázky č. 6a.

o Ano
o Ne
o Nechci sdělit odpověď

7. Jaká je Vaše míra intenzity strachu z létání?

Vyplňte pouze v případě odpovědi – **ANO**, u předešlé otázky č. 6b. V uvedeném rozsahu
udává 5 nejvyšší stupeň intenzity.

o 1
o 2
o 3
o 4
o 5

8. Které z nabízených mimořádných událostí se nejvíce obáváte, při využívání civilní letecké dopravy? Vyberte jednu nebo více odpovědí.

o Přírodní katastrofy
o Teroristického útoku v prostorách letiště
o Havárie letadla v důsledku selhání lidského faktoru
o Teroristického útoku na palubě letadla
o Technické závady letadla
o Střelby v prostorách letiště
o Únosu letadla
o Jiné, uveďte jaké:
o Nechci uvést odpověď

9 a. Vyhledáváte před odletem na zahraniční dovolenou informace o bezpečnostní situaci v zemi, do které se chystáte vycestovat? Vyberte jednu odpověď.

o Ano

o Ne
o Nechci uvést odpověď

9 b. Které zdroje o bezpečnostní situaci v dané zemi využíváte?

Vyplňte pouze v případě odpovědi – ANO, u předešlé otázky č. 9a. Vyberte jednu nebo více odpovědí.

o Media
o Ministerstvo zahraničí
o Rodina, přátelé
o Jiné zdroje

10. Jaký by měl případný (aktuálně provedený) teroristický čin v zemi, kam se chystáte vycestovat, vliv na Vaše rozhodnutí danou zemi navštívit/nenavštívit? Vyberte jednu odpověď. V uvedeném rozsahu udává 5 nejvyšší stupeň intenzity.

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

11 a. Vycestovali byste na dovolenou do destinace, kde se v posledních letech uskutečnil teroristický útok? Vyberte jednu odpověď.

o Ano
o Spíše ano
o Spíše ne
o Určitě ne

o Nechci uvést odpověď

11 b. Pro kterou z nabízených možností se následně rozhodnete?

Vyplňte pouze v případě odpovědi – **NE**, u předešlé otázky č. 11a. Vyberte jednu odpověď.

o Zvolím tuzemskou dovolenou
o Vycestuji do země, kde nebyl proveden teroristický útok
o Odložím dovolenou na později
o Jiné, uveďte jaké:
o Nechci uvést odpověď

12. Zjišťujete před odletem informace, zda Vámi zvolená letecká společnost měla v minulosti nějaké havárie či problémy s bezpečností letu? Vyberte jednu odpověď.

o Ano
o Ne
o Nechci uvést odpověď

13. Jaký je Váš postoj k bezpečnostním kontrolám osob na letištích?

Vyberte jednu odpověď.

o Nevadí mi, akceptuji to jako nutnost
o Vítám ji, cítím se bezpečněji
o Vadí mi, považuji je za obtěžující
o Nevím, neumím posoudit
o Nechci uvést odpověď

14. Myslíte si, že jsou na letištích bezpečnostní kontroly cestujících adekvátní?

Vyberte jednu odpověď.

o Ano
o Ne
o Neumím posoudit

15. Máte informace o tom, že na jednotlivých letištích jsou zřízena krizové centra, která slouží k poskytování psychosociální pomoci v případě krizových situací a mimořádných událostí v civilní letecké dopravě? Vyberte jednu odpověď.

o Ano

o Ne