



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Petr Hajda

**KATEGORIZACE A STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ  
PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ V LETECKÉ DOPRAVĚ**

Bakalářská práce

**2020**

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K621** .....**Ústav letecké dopravy**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Petr Hajda**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – LED – Letecká doprava**

Název tématu (česky): **Kategorizace a statistické vyhodnocení  
protiprávních činů v letecké dopravě**

Název tématu (anglicky): Categorization and Statistic Evaluation of Criminal Acts  
Against Civil Aviation

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- Cílem práce je vytvoření návrhu kategorizace protiprávních činů v letecké dopravě pro možnost sledování statistických dat a vytvoření příkladu vyhodnocení vybrané kategorie podle zadaných parametrů.
- Vývoj protiprávních činů v letecké dopravě, reakce, zavedená bezpečnostní opatření
- Důvody spáchání protiprávních činů, terorismus, nástroje a cíle terorismu
- Návrh kategorizace protiprávních činů pro možnost statistického zpracování
- Vyhodnocení vybrané kategorie podle zadaných parametrů



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Aviation and Airport Security, Kathleen M. Sweet  
L 17 - Bezpečnost - Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman Vokáč, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **9. října 2019**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **10. srpna 2020**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu letecké dopravy



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Petr Hajda  
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....9. října 2019

## PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych rád poděkoval panu Ing. Romanu Vokáčovi, Ph.D. za odborné vedení, poskytnuté rady a čas věnovaný konzultacím této práce. Mé poděkování patří také mojí rodině a blízkým za morální a materiální podporu, která mi byla v průběhu studia poskytována.

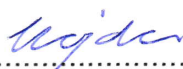
## PROHLÁŠENÍ

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání 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 Praze dne 3. srpna 2020

  
.....

podpis

**Autor:** Petr Hajda  
**Název:** Kategorizace a statistické vyhodnocení protiprávních činů v letecké dopravě  
**Instituce:** ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, Ústav letecké dopravy  
**Obor:** Letecká doprava  
**Rok:** 2020

## **ABSTRAKT**

Práce se zabývá problematikou protiprávních činů v letecké dopravě, která již několik desetiletí zásadním způsobem ovlivňuje provozní aspekty civilního letectví po celém světě. Úvodní kapitoly jsou věnovány obecně otázce protiprávních činů v letecké dopravě z hlediska historie a zavedených bezpečnostních opatření, dále jejich typologii a v neposlední řadě možným příčinám. Část pojednává rovněž o obecné charakteristice mezinárodního terorismu, pro nějž je letecká doprava atraktivním cílem. Praktická část práce se věnuje návrhu způsobu kategorizace protiprávních činů pro možnost shromažďování, třídění a následného vyhodnocení statistických dat o protiprávních činech v letecké dopravě. Součástí práce je také příklad vyhodnocení dat o únosech letadel spáchaných po 11. září 2001.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

letecká doprava, bezpečnost, protiprávní činy, terorismus, kategorizace

**Author:** Petr Hajda  
**Title:** Categorization and Statistical Evaluation of Criminal Acts  
Against Civil Aviation  
**Institution:** Czech Technical University in Prague, Faculty of  
Transportation Sciences  
**Study Program:** Air Transport  
**Academic Year:** 2020

## **ABSTRACT**

The thesis deals with the issues of criminal acts against civil aviation which affects the operational aspects of civil aviation for decades in a fundamental way all over the world. The introductory chapters are dedicated to the problems of criminal acts against civil aviation from a general standpoint comprising the history and security measures adopted, classification of criminal acts and their possible causes. A part of the thesis also concerns a general characterization of international terrorism for which the air transport poses an attractive target. The objective of the practical part of the thesis is a proposal of categorization of criminal acts against civil aviation for the purpose of collecting and sorting statistical data about criminal acts and their possible evaluation. The thesis also includes an example of the evaluation of the data about aircraft hijackings committed after 11 September 2001.

## **KEY WORDS**

air transport, security, criminal acts, terrorism, categorization

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>VYBRANÉ PROTIPRÁVNÍ ČINY A PŘIJATÁ OPATŘENÍ</b> .....	<b>6</b>
2.1	Počátky leteckého terorismu .....	6
2.2	Únosy letadel mezi USA a Kubou .....	8
2.3	Únosy letadel na leteckou základnu Dawson's Field .....	9
2.4	Opatření zaváděná od počátku 70. let v USA.....	10
2.5	Ustanovení ICAO Annex 17 .....	11
2.6	Bombový útok na let Air India 182.....	11
2.7	Bombový útok na let Pan Am 103 .....	13
2.8	Opatření přijatá po útocích 11. září 2001 .....	14
2.9	Plánovaná série útoků na transatlantické lety.....	16
<b>3</b>	<b>PROTIPRÁVNÍ ČINY V LETECKÉ DOPRAVĚ</b> .....	<b>18</b>
3.1	Únosy letadel .....	19
3.2	Terorismus.....	21
3.2.1	Typologie terorismu .....	22
3.2.2	Příčiny vzniku problematiky terorismu.....	23
3.2.3	Vliv chudoby a nevzdělanosti na vznik teroristických tendencí .....	24
3.2.4	Proces radikalizace.....	25
3.2.5	Letecká doprava jako cíl mezinárodního terorismu .....	28
<b>4</b>	<b>NÁVRH KATEGORIZACE PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ</b> .....	<b>30</b>
4.1	Základní rozdělení protiprávních činů pro potřeby kategorizace .....	30
4.2	Návrh parametrů vhodných ke sledování.....	32
<b>5</b>	<b>VYHODNOCENÍ DAT O ÚNOSECH LETADEL</b> .....	<b>37</b>
5.1	Motiv pachatele.....	37
5.2	Čas odletu.....	39
5.3	Den v týdnu.....	41
5.4	Měsíc .....	43
5.5	Vnitrostátní / mezinárodní let.....	46
5.6	Cílové destinace únosců .....	49
5.7	Oblast registrace leteckého dopravce .....	51
5.8	Počet cestujících.....	52
5.9	Pohlaví pachatelů .....	55
5.10	Počet pachatelů zúčastněných na jednom únosu.....	56
5.11	Použitá zbraň.....	57
<b>6</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>59</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>61</b>
	<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>68</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>69</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>70</b>

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

<b>Zkratka</b>	<b>Anglický význam</b>	<b>Český význam</b>
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
<b>IATA</b>	International Air Transport Association	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
<b>RAF</b>	Royal Air Force	Britské královské letectvo
<b>ČSA</b>	Czechoslovak Airlines	Československé aerolinie
<b>LFOP</b>	Popular Front for the Liberation of Palestine	Lidová fronta pro osvobození Palestiny
<b>Pan Am</b>	Pan American World Airways	Pan American World Airways
<b>TWA</b>	Trans World Airlines	Trans World Airlines
<b>BOAC</b>	British Overseas Airways Corporation	British Overseas Airways Corporation
<b>BBC</b>	British Broadcasting Corporation	Britská rozhlasová společnost
<b>FAA</b>	Federal Aviation Administration	Federální letecká správa
<b>WTC</b>	World Trade Center	Světové obchodní centrum
<b>SARPs</b>	Standards and Recommended Practices	Standardy a doporučení
<b>TSA</b>	Transportation Security Administration	Úřad pro bezpečnost v dopravě
<b>START</b>	National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism	Národní konsorcium pro studium terorismu a reakcí na terorismus



<b>ČR</b>	Czech Republic	Česká republika
<b>USA</b>	United States of America	Spojené státy americké
<b>GTD</b>	Global Terrorism Database	Globální databáze terorismu
<b>GIA</b>	Armed Islamic Group of Algeria	Islámská ozbrojená skupina
<b>GIGN</b>	National Gendarmerie Intervention Group	Zásahová skupina národního četnictva
<b>MVČR</b>	Ministry of the interior of the Czech republic	Ministerstvo vnitra České republiky
<b>USD</b>	United States dollar	Americký dolar
<b>HDP</b>	Gross Domestic Product	Hrubý domácí produkt
<b>ASN</b>	Aviation Safety Network	Letecký bezpečnostní portál
<b>BJS</b>	Bureau of Justice Statistics	Justiční statistický úřad

# 1 ÚVOD

V roce 1944 se ve Spojených státech amerických konala Chicagská konference, jejímž hlavním výsledkem byla Úmluva o mezinárodním civilním letectví, označovaná také jako Chicagská úmluva, která je dodnes považována za stěžejní dokument mezinárodní letecké právní úpravy a která mimo jiné dala vzniknout Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO). Součástí této úmluvy bylo původně 12 příloh obsahujících řadu doporučení zejména technického a provozního charakteru. Účastníci konference se tehdy ovšem ještě nezabývali otázkou ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Tyto činy se do té doby objevovaly pouze ojediněle, a proto jim nebyla věnována zvláštní pozornost. Obor Ochrana civilního letectví před protiprávními činy (Aviation Security) jakožto samostatné odvětví civilní letecké dopravy vznikl v podstatě až roku 1974, kdy byl výše zmíněný soubor příloh doplněn o další, v pořadí sedmnáctou, s anglickým názvem Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference. Tímto krokem reagovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví na prudký nárůst počtu únosů letadel na přelomu 60. a 70. let 20. století a také na skutečnost, že se letectví postupem času stalo terčem mezinárodního terorismu. [1, 2]

Cílem praktické části této práce je navrhnout způsob kategorizace protiprávních činů v letecké dopravě pro možnost shromažďování a třídění statistických dat o protiprávních činech a jejich následného vyhodnocení. Praktická část práce se dále zabývá právě vyhodnocováním získaných dat. Pro uvedení příkladu vyhodnocení dat byl dle zadání vybrán jeden typ protiprávních činů – únos letadla. Tento typ byl zvolen, jelikož se jedná o nejčastěji se vyskytující typ protiprávních činů v letecké dopravě. O příčinách únosů letadel a motivech pachatelů je v práci pojednáváno jak z teoretického hlediska na základě odborné literatury a dalších dostupných zdrojů, tak i v praktické části práce, kde je této problematice věnována samostatná podkapitola.

Teoretická část se dále věnuje historickému vývoji oblasti security, jež zahrnuje výčet klíčových protiprávních činů, které byly spáchány, a kde jsou také zmíněna bezpečnostní opatření, která byla v reakci na konkrétní činy přijata. Práce se

věnuje také problematice terorismu, a to jak z hlediska obecného, tak i v kontextu letecké dopravy.

## **2 VYBRANÉ PROTIPRÁVNÍ ČINY A PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

Kapitola se zaměřuje na historický vývoj oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V úvodní části kapitoly jsou popsány první historické případy protiprávních činů cílených proti letecké dopravě z období před 2. světovou válkou. Kapitola zahrnuje také výčet stěžejních případů protiprávních činů, které přímo ovlivnily vývoj oblasti security, a jsou zde uvedena rovněž i zavedená bezpečnostní opatření a reakce mezinárodního společenství, jež byly odpovědí na konkrétní činy.

### **2.1 Počátky leteckého terorismu**

Z období před 2. světovou válkou je doloženo pouze několik útoků na civilní letadla. Philip Baum považuje za vůbec první zmínku o únosu letadla případ z roku 1919, kdy původem maďarský aristokrat a paleontolog baron Franz Nopcsa údajně unesl letadlo z Budapešti do Vídně [3]. Další zmínka o údajném pokusu o únos letadla pochází z roku 1925 z Československa. Neznámý muž přijel na letiště do Košic. Pod záminkou rychlé přepravy do Prahy za účelem státní návštěvy mu byl přistaven dvoumístný letoun Aero A-14 s pilotem. Muži byla s ohledem na pozdní hodinu přislíbena přeprava pouze do Nitry, kde si měl objednat taxi a pokračovat do Bratislavy, odkud odjížděl noční vlak do Prahy. V průběhu letu si však pilot všiml podezřelého chování muže, a rozhodl se proto předčasně přistát. Jakmile cestující rozpoznal jeho záměr, napadl jej ze zadního sedadla. Nouzové přistání v obtížném terénu se zdařilo a pachatel byl s pomocí místních vesničanů přemožen. [4]

Za první historicky doložený případ však Baum považuje až únos letadla společnosti Pan American Airways, ke kterému došlo v roce 1931 na letišti Rodríguez Ballón v peruánském městě Arequipa [3]. Poštovní letoun Ford Tri-motors pilotován kapitánem Byronem D. Rickardsem po přistání pojížděl směrem k terminálu, byl však obklíčen skupinou ozbrojených peruánských revolucionářů, kteří měli v úmyslu stroj využít k rozhazování propagandistických letáků nad peruánskými městy. To kapitán ale odmítl a byl držen 10 dní v zajetí. [3]

Ve 30. letech 20. století se objevily také první případy úmyslného poškození letadla za letu způsobené explozí či založením požáru. Koverdinský takové jednání obecně označuje jako sabotáž letadla [5]. Ačkoli nebylo nikdy s jistotou prokázáno, že se v tomto případě skutečně jednalo o úmyslný čin, bývá za první letadlo, jež se stalo cílem sabotážního útoku, považován letoun Armstrong Whitworth Argosy II britské společnosti Imperial Airways [3, 5]. Letoun pojmenován jako City of Liverpool vykonával let z Bruselu do Londýna, když na jeho palubě na konci března roku 1933 vypukl požár. Během nouzového klesání se letadlo ve výšce asi 60 metrů nad zemí rozlomilo na dvě části a zřítilo se do pole poblíž belgického města Diksmuide. Při havárii zahynuli 3 členové posádky a všech 12 cestujících. Lidé, kteří byli svědky této tragédie, uvedli, že krátce předtím, než se letoun zřítíl, z jeho zadní části vyskočil muž a bez použití padáku dopadl na zem. Později bylo zjištěno, že se jedná o německého občana, který emigroval do Británie a vykonával zde zubařskou praxi. Vyšetřovatelé přišli také na to, že tento muž byl podezřelý z pašování drog, kvůli čemuž měl být dokonce samotný let monitorován policií. V jeho neprospěch hovořily rovněž popáleniny, které měl pouze na ruce a na obličeji, a také skutečnost, že jako jediný seděl v zadní části kabiny pro cestující, přičemž právě odsud se měl dle vyšetřování požár rozšířit. Na základě těchto zjištění vzniklo podezření, že pachatel havárii naplánoval jako prostředek k tomu, aby unikl spravedlnosti a pod falešnou identitou začal nový život. [3, 5, 6]

Za historicky první bombový útok, jehož podstata byla skutečně prokázána, považuje Baum útok na Boeing 247 United Airlines, ke kterému došlo dne 10. října 1933 [3]. Letoun operoval na trase z New Jersey do Oaklandu. Během letu na jeho palubě došlo k výbuchu bomby na bázi nitroglycerinu, která byla umístěna v zavazadlovém prostoru v zadní části letadla. Vyšetřovatel této události, agent FBI Melvin Purvis, uvedl: *„Vyšetřování mě přesvědčilo, že tato tragédie byla způsobena explozí někde v oblasti zavazadlového prostoru v pravé části letadla. Všechno před zavazadlovým prostorem bylo odmrštěno dopředu, všechno za zavazadlovým prostorem bylo odmrštěno dozadu a všechno, co bylo umístěno po stranách zavazadlového prostoru, bylo odmrštěno směrem ven. [3]“* Zmínil rovněž, že palivové nádrže byly stlačeny směrem dovnitř, což vyvrací

jejich explozi. Tragédii nepřežil nikdo ze 3 členů posádky a 4 cestujících. Totožnost pachatele nebyla nikdy odhalena. [3]

Výše uvedené činy položily základy leteckého terorismu (výrazem letecký terorismus zahrnuje Koverdinský obecně veškeré protiprávní činy v letecké dopravě [5]). Avšak ve srovnání s počty nehod způsobených technickou závadou na letadle nebo chybou v provozních postupech, tedy záležitostmi spadajícími do oblasti provozní bezpečnosti (safety), byly havárie zapříčiněné protiprávní činnostmi tehdy pouze okrajovou záležitostí a nebyla z nich vyvozována ani žádná významná bezpečnostní opatření. Ta začala být zaváděna až v 70. letech, tedy přibližně o 40 let později. Do té doby bylo běžnou praxí, že cestující jednoduše dorazili na letiště a nastoupili do letadla, aniž by museli absolvovat jakoukoli bezpečnostní kontrolu. [5, 7, 8]

## **2.2 Únosy letadel mezi USA a Kubou**

Na Kubě došlo v lednu roku 1959 ke státnímu převratu. Spojenými státy podporovaný diktátor Fulgencio Batista byl sesazen a moci se chopil komunisticky smýšlející revolucionář Fidel Castro, který následně nechal vyvlastnit většinu amerického majetku na Kubě, především půdu a ropné rafinerie. Jakmile se vzedmula vlna únosů letadel z Kuby na území USA, reagovaly Spojené státy tak, že pachatelům byl většinou udělen politický azyl a letadla byla zabavována jako kompenzace za znárodněný majetek [5, 9]. V důsledku toho Castro zavedl ozbrojené doprovody letadel, které měly únosům zabránit [9]. Od roku 1961 se trend začal obracet a do popředí se dostaly zejména únosy z americké pevniny směrem na Kubu. Mezi pachatele těchto činů patřili jak příznivci socialistického režimu, tak i osoby s kriminální minulostí prchající před zákonem nebo také Kubánci žijící trvale v USA, již se tímto způsobem chtěli vrátit do vlasti [5, 9]. Price a Forrest uvádějí, že mezi lety 1960 a 1974 bylo spácháno více než 260 únosů mezi USA a Kubou, z nichž velká část směřovala právě z USA na Kubu [8]. Během roku 1968 bylo na Kubu přesměrováno celkem 19 amerických letadel, v roce 1970 to bylo 32 letadel [8]. Roku 1970 uzákonila Kuba únos letadla jako trestný čin, v důsledku čehož se počet dalších únosů snížil [5].

K jednomu z nejzávažnějších případů únosu letadla na Kubu došlo 10. listopadu 1972, kdy tři pachatelé unesli letadlo McDonnell Douglas DC-9 společnosti Southern Airlines a požadovali 10 milionů dolarů. Únosci vyhrožovali, že nebude-li splněn jejich požadavek, zasáhnou s letadlem Národní laboratoře Oak-Ridge ve státě Tennessee, kde se nacházelo středisko vývoje jaderných zbraní. Letadlo poté přistálo v Havaně a pachatelé byli zadrženi kubánskými úřady [10, 11]. Vzhledem k tomu, že se v tomto případě ve spojení s únosem letadla zřejmě poprvé objevila hrozba jeho použití jako zbraně, podílela se tato událost značnou měrou na bezpečnostních opatřeních zaváděných od počátku 70. let v USA [10].

### **2.3 Únosy letadel na leteckou základnu Dawson's Field**

V září roku 1970 došlo k sérii pěti únosů letadel, přičemž 4 z těchto mezinárodních letů byly přesměrovány na bývalou britskou vojenskou leteckou základnu v Jordánsku známou jako Dawson's Field a jeden z dotyčných letounů byl zničen na letišti v Káhiře. Za únosy stáli členové a stoupenci antiizraelsky zaměřeného uskupení Lidová fronta pro osvobození Palestiny (LFOP). [5, 12]

Mezi dotčené lety patřily [5]:

- El Al 219, Tel Aviv – New York
- Trans World Airlines 741, Tel Aviv – New York
- Swissair 100, Zurrich – New York
- Pan Am 93, Brusel – New York
- BOAC 775, Bombaj – Londýn

K únosům letadel společností El Al, TWA, Swissair a Pan Am došlo 9. září 1970. Únos letu El Al 219 nebyl úspěšný, letadlo nouzově přistálo v Londýně. Jeden z pachatelů byl smrtelně zraněn příslušníky ozbrojeného doprovodu. Únoskyně z téhož letu, Leyla Khaled, byla ve Velké Británii vzata do vazby. Lety TWA 741 a Swissair 100 byly úspěšně přesměrovány na základnu Dawson's Field. Letoun Boeing 747 společnosti Pan Am přistál v Káhiře proto, neboť si teroristé nebyli s největší pravděpodobností jisti, zda je základna Dawson's Field schopna tak rozměrný letoun přijmout. Krátce po přistání v Káhiře a evakuaci všech

cestujících byl letoun zničen explozí. Únos letu BOAC 775 se uskutečnil 9. září 1970 a směřoval rovněž na základnu Dawson's Field. Představitelé LFOP poté zveřejnili své požadavky, jimiž bylo propuštění palestinských zajatců vězněných v Izraeli. Cestující byli zadržováni v Jordánsku až do 13. září 1970 a k jejich propuštění došlo teprve poté, co britská vláda prostřednictvím BBC oznámila, že je ochotna propustit Leylu Khaled výměnou za rukojmí. [5]

## **2.4 Opatření zaváděná od počátku 70. let v USA**

11. září 1970 oznámil tehdejší prezident USA Richard Nixon spuštění programu, který měl vést k zavedení patřičných opatření, jež by zamezila únosům letadel. Tento program obsahoval především zavádění sledovacích zařízení na letištích v USA, nábor, výcvik a intenzivnější využívání ozbrojených doprovodů letadel a dále také zahájení studie, která měla prověřit využitelnost detektorů kovů, používaných v armádě, v prevenci proti únosům letadel [5, 13]. V únoru 1972 vydala FAA nařízení, na základě něhož byli letečtí dopravci povinni provádět bezpečnostní kontrolu cestujících alespoň jedním z těchto způsobů [13]:

- behaviorální profilování,
- detekční kontrola pomocí magnetometru (druh detektoru kovu),
- prověření identity,
- fyzická prohlídka.

Od ledna roku 1993 zavedla FAA ještě přísnější pravidla, dle kterých byli dopravci nuceni zajistit detekční kontrolu jak cestujících, tak i jejich příručních zavazadel [3, 13]. Nově byla nutná také přítomnost bezpečnostních složek na všech stanovištích bezpečnostní kontroly [9]. K detekci kovových předmětů se nejprve používaly tzv. magnetometry, později byly postupně zaváděny průchozí detektory kovů [5].



## **2.5 Ustanovení ICAO Annex 17**

Problematice security začala být v letectví naplno věnována pozornost v podstatě až v průběhu 60. let 20. století, kdy výrazně vzrostl počet protiprávních činů, zejména únosů, zaměřených proti civilnímu letectví. V roce 1968 bylo v rámci Shromáždění ICAO rozhodnuto o zahájení studie technických možností, jež by mohly být potenciálně využity k zabezpečení prostor letišť a letadel. V dubnu roku 1969 byl ustanoven Výbor pro protiprávní zasahování do provozu letadla (Committee on Unlawful Interference of Aircraft). V důsledku dalšího nárůstu počtu únosů letadel mezi lety 1969 a 1970 se ve dnech 16.6.–30. 6. 1970 konalo mimořádné zasedání Shromáždění ICAO v Montrealu (v pořadí 17.) přímo za účelem jednání o problematice ochrany civilního letectví před protiprávními činy. V rámci tohoto zasedání byla přijata řada usnesení a navržena první bezpečnostní opatření. V prosinci 1972 byl členským státům k okomentování rozeslán prvotní návrh bezpečnostních standardů v oblasti security a dne 22. 3. 1974 byly oficiálně vydány standardy a doporučení pro oblast security obsažené v nově vzniklé ICAO Annex 17. Následně byla vypracována také bezpečnostní příručka (Security Manual for Safeguarding Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference), jejímž účelem je pomáhat členským státům při implementaci doporučení a standardů obsažených v ICAO Annex 17. [2]

## **2.6 Bombový útok na let Air India 182**

Bombový útok na let Air India 182 byl další z klíčových událostí, která výrazným způsobem ovlivnila oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Koverdinský zmiňuje, že do té doby bylo sice již uskutečněno několik sabotážních útoků na civilní letadla, co do rozsahu ztrát byl však útok na let 182 nejzávažnější [5]. Let z Montrealu do Bombaje, s mezipřistáním v Londýně a Dillí, byl vykonáván letounem Boeing 747, na jehož palubě se nacházelo celkem 329 osob včetně 60 dětí, z nichž všichni následkem útoku zahynuli [5]. Letoun se nacházel nedaleko jižního pobřeží Irska, když na jeho palubě došlo k explozi v předním nákladovém prostoru. V souvislosti s útokem bylo obviněno několik osob, avšak skutečný pachatel nebyl nikdy vypátrán. Vyšetřování odhalilo, že za útokem pravděpodobně stáli příslušníci náboženské komunity Sikh, která má v Kanadě své zastoupení, a kteří usilují o ustavení samostatného

státu na sporném území zvaném Pandžáb, nacházejícím se v severozápadní části Indie. S útokem na let 182 souvisí také exploze jiného letounu společnosti Air India na letišti v Tokiu, který předtím přiletěl z kanadského Vancouveru a který měl zanedlouho v rámci letu Air India 303 odletět z Tokia do Bombaje. K explozi na letišti v Tokiu došlo asi hodinu před zřícením letu 182. Exploze nastala pravděpodobně předčasně, tedy ještě v době, kdy se letoun nacházel na letišti, a zabila dva členy pozemního personálu. V obou případech byla bomba do letadla umístěna v odbaveném zavazadle. Pachatel ovšem na let následně nenastoupil. Tuto skutečnost zapříčinil řetězec chyb a profesních selhání provozních zaměstnanců na kanadských letištích. [3, 5, 8]

V reakci na tento útok byl ICAO Annex 17 doplněn o nový standard 5.1.4, který garantoval, že všechna odbavená zavazadla budou patřit cestujícím, kteří k letu skutečně nastoupili (tzv. princip rekonsolidace zavazadel), nebo že v případě nedoprovázeného zavazadla přepravovaného na palubě letadla bylo dotyčné zavazadlo patřičně zkontrolováno [5]. Aktuálně je toto pravidlo součástí ICAO Annex 17 jako standard 4.5.3, který doslovně stanovuje, že *„každý smluvní stát zajistí, aby provozovatelé obchodní letecké dopravy nepřeváželi zavazadla osob, které nejsou přítomny na palubě letadla, ledaže je toto zavazadlo vedeno jako nedoprovázené a podrobena odpovídající detekční kontrole. [14]“*

Kanadské ministerstvo dopravy se zasazovalo o zavedení přísnějšího pravidla na mezinárodní úrovni – žádný cestující, žádné zavazadlo. Toto opatření ale nebylo přijato z důvodu jeho nepraktičnosti při různě vzniklých specifických situacích, kdy je potřeba nedoprovázené zavazadlo přepravit [5]. Kanada však nad rámec doporučení ICAO zavedla efektivní pětiúrovňový kontrolní proces, který zahrnoval nejprve kontrolu všech zapsaných zavazadel pomocí běžného rentgenového zařízení, které zvládlo bezpečně zkontrolovat přibližně 60 % zavazadel, jež mohla být poté naložena. Zbylá zavazadla byla podrobena důkladnější kontrole pomocí dalších rentgenových přístrojů, detektorů výbušnin, počítačové tomografie a podrobné vizuální prohlídky [6].

## 2.7 Bombový útok na let Pan Am 103

Let Pan Am 143 byl pravidelný let z Frankfurtu nad Mohanem do New Yorku s mezipřistáním v Londýně. 21. 12. 1988 došlo k bombovému útoku na tento let, což mělo za následek smrt všech 259 osob na palubě a 11 osob na zemi, jež byly usmrceny troskami dopadajícími na skotské město Lockerbie. Bylo zjištěno, že k explozi došlo v předním zavazadlovém prostoru. Exploze byla způsobena plastickou trhavinou Semtex československé výroby, která byla ukryta v kazetovém přehrávači [15]. V souvislosti s útokem byl obžalován a roku 2001 ve Skotsku odsouzen na doživotí libyjský zpravodajský důstojník a vedoucí pracovník bezpečnosti libyjských Arab Airlines Abdal Basat Alí Muhammad Midžrahi. Jelikož mu však byla diagnostikována rakovina prostaty v nevléčitelném stádiu, byl roku 2009 propuštěn a předán do Libye. I po propuštění Midžrahi trval na své nevině [15, 16]. Václav Havel v roce 1990 uvedl, že v období socialismu bylo z Československa do Libye vyvezeno 1000 tun Semtexu [17].

V lednu roku 1989 zažádaly USA a Velká Británie o mimořádné zasedání Rady ICAO, které se konalo ve dnech 16.2.–19.2.1989. Na tomto zasedání byl přijat osmibodový návrh USA a Velké Británie ke zlepšení bezpečnosti v oblasti security. Důsledkem zasedání bylo také posílení pravomocí ICAO, což vedlo ke zlepšení situace z hlediska zavádění navržených opatření a zvyšování úrovně výcviku bezpečnostního personálu. Častější byly také kontroly dodržování úrovně bezpečnosti ze strany ICAO. Jedním z důsledků zasedání bylo rovněž sepsání Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce v roce 1991 v Montréalu, jejímž prostřednictvím se smluvní státy zavázaly, že zamezí výrobě neznačkových trhavin na svém území [18]. „Pod pojmem „značkovat“ se rozumí přidat do trhaviny detekční látku v souladu s technickou přílohou k této Úmluvě. [19]“ Útok navíc přiměl mnoho států, aby zvýšily úroveň zabezpečení nad rámec standardů a doporučení ICAO. Standardně se začala provádět detekční kontrola veškerých zapsaných zavazadel a došlo k rozšíření moderních technologií a provozních postupů, jako např. automatizovaných linek a systémů víceúrovňových kontrol. Poté, co bylo zjištěno, že malou bombu ukrytou v magnetofonu bylo jen stěží možné pomocí tehdy využívané techniky odhalit,

byl zahájen vývoj dokonalejších detekčních zařízení schopných odhalit výbušnou látku i ve stopovém množství. Zefektivnil se také způsob provádění manuální rekonciliace cestujících a zavazadel a postupně byly zaváděny systémy a technologie umožňující automatickou rekonciliaci. Mezi další důsledky patřilo např. zahájení studie pro zvýšení odolnosti konstrukce letadel vůči explozi. Zpřísněny byly také kontroly osob a vozidel vstupujících do prostor letiště. V neposlední řadě byly zavedeny bezpečnostní prověrky provozních zaměstnanců. [18]

## **2.8 Opatření přijatá po útocích 11. září 2001**

Sebevražedné teroristické útoky na Světové obchodní centrum (WTC) a Pentagon, které byly spáchány členy teroristické organizace Al-Káida, znamenaly a dosud znamenají nejhorší leteckou katastrofu v dějinách civilního letectví. Došlo k nim krátce poté, kdy se 19 teroristům povedlo zmocnit se 4 letadel společností American Airlines a United Airlines krátce po sobě a zasáhnout s nimi právě budovy WTC a sídlo Ministerstva obrany USA Pentagon. Útoky si podle oficiální zprávy vyšetřovací komise vyžádaly bezmála 3000 obětí na životech. Více než 2600 osob zahynulo přímo v budovách Světového obchodního centra, 256 osob zahynulo na palubách 4 unesených letadel a 125 osob zahynulo v areálu Pentagonu. [20]

V období od 25. září do 5. října zasedalo 33. Shromáždění ICAO, na němž bylo odsouhlaseno přepracování ICAO Annex 17 za účelem jeho zpřísnění a specifikace nového druhu hrozby – použití letadla jako zbraně hromadného ničení. Jedním z výsledků Shromáždění bylo vydané Prohlášení o zneužití civilního letadla jako zbraně hromadného ničení, skrze které smluvní státy zdůraznily nutnost zásadního posílení mezinárodní spolupráce (zejména z finančního a personálního hlediska) ve věci zavádění a dodržování bezpečnostních pravidel ICAO. Prohlášením byla dále avizována potřeba aktualizace norem a doporučení SARPs a stanovení systému bezpečnostních auditů za účelem pravidelné kontroly jejich implementace v členských státech. Na konferenci, která se konala 19.2.–20.2.2002 v sídle ICAO v kanadském Montrealu, bylo rozhodnuto o vytvoření akčního bezpečnostního plánu, který mimo jiné zahrnoval právě návrh na realizaci celosvětového programu

zmíněných bezpečnostních auditů, zdůrazňoval potřebu implementace doporučení ICAO a představil možnosti bezpečnostních opatření. V neposlední řadě byl vydán také aktualizovaný návrh norem a doporučení SARPs, který zahrnoval například požadavek na uzamčení kokpitu během letu a mnohá opatření vztahující se na vybavení a organizaci bezpečnostních kontrol. [21]

### **Opatření zavedená v USA**

Ve Spojených státech bylo jedním z prvních učiněných kroků pro zvýšení úrovně bezpečnosti převedení bezpečnostních funkcí spojených s ochranou civilního letectví před protiprávními činy pod státní správu. Do té doby byly tyto činnosti prováděny soukromými společnostmi. V listopadu 2001 byl přijat zákon, který rozhodl o zřízení federální agentury – Úřadu pro bezpečnost v dopravě (TSA), spadající pod Ministerstvo vnitřní bezpečnosti USA, který převzal zodpovědnost za všechny bezpečnostní funkce v civilním letectví USA. [22]

Tímto krokem bylo dosaženo více než dvojnásobného zvýšení počtu bezpečnostních pracovníků a zkvalitnění jejich výcviku [3, 23]. TSA se rovněž zasadila o značné investice do vývoje a vybavení letišť moderními a dokonalejšími detekčními zařízeními jak pro kontrolu zavazadel na přítomnost výbušnin, tak pro bezpečnostní prohlídku cestujících [22].

Ke zvýšení pravděpodobnosti odhalení pachatele začal být na amerických letištích využíván systém behaviorálního profilování osob v prostorách letišť speciálně vycvičenými bezpečnostními pracovníky, jejichž úkolem je monitorování podezřelého chování osob a jejich případné předání k další kontrole. U všech dopravních letadel došlo k zajištění kokpitu pomocí zpevněných dveří. Byl také rozšířen nábor a nasazení ozbrojených doprovodů (tzv. leteckých maršálů) na potenciálně rizikových letech [23]. Tuto činnost u letů českých leteckých společností od roku 2004 zajišťuje Policie ČR prostřednictvím specializovaného útvaru cizinecké policie – Oddělení doprovodů letadel [24].

Naopak opatřením přijatým výlučně americkými orgány bylo spuštění programu Federal Flight Deck Officers, který umožňuje speciálně vyškoleným pilotům

letadel držet v kokpitu zbraň a použít ji v nutných případech. Mimo to jsou Federální letoví důstojníci školeni v používání síly, obranné taktice, právních oblastech a psychologii přežití. [23, 25]

Pozornost byla věnována také opatřením, která se neomezovala pouze na ochranu letectví, ale měla docílit včasného odhalení a zamezení šíření teroristických tendencí v civilní společnosti. V oblasti sdílení informací a vyhodnocování rizik došlo v rámci USA například k [23]:

- vytvoření sítě subjektů napříč federálními státy USA, jež měly za cíl efektivní shromažďování, analýzu a sdílení informací o možné hrozbě terorismu,
- zřízení Národního poradního systému pro terorismus, jehož cílem je poskytování podrobných informací vládním subjektům a široké veřejnosti o hrozbě terorismu a doporučených opatření,
- spuštění programu zaměřujícího se na „*zvýšení povědomí veřejnosti o ukazatelích terorismu a trestné činnosti a zdůraznění důležitosti hlášení podezřelé činnosti příslušným orgánům činným v trestním řízení*“ [23]
- posílení mezinárodní spolupráce v oblasti sdílení informací. [23]

## **2.9 Plánovaná série útoků na transatlantické lety**

V srpnu roku 2006 bylo ve Velké Británii, poté, co byly tyto osoby dlouhodobě sledovány britskou policií, zatčeno celkem 21 osob v souvislosti s plánovaným teroristickým útokem na celkem 7 transatlantických letů z Londýna do USA. 8 z nich bylo později odsouzeno k doživotním trestům. Na palubě všech letadel měla být odpálena bomba na tekuté bázi. Dle odhadů by v případě zdařilé akce mohlo na palubě těchto letadel přijít o život až 2000 osob [8, 26]. Pachatelé byli islámští radikálové a podle některých zdrojů byl nejméně jeden z nich v kontaktu s teroristickou organizací Al-Káida [27].

USA zavedly 26. září 2006 jako první stát v důsledku této hrozby opatření, jež stanovovalo maximální množství tekutin, které cestující mohli přepravovat v příručním zavazadle, s výjimkou tekutin zakoupených v prostoru za bezpečnostní kontrolou. Opatření povolovalo přepravu tekutin v nádobách o velikosti 3 objemových uncí nebo méně, v množství, které se vejde do průhledného uzavíratelného plastového sáčku o velikosti „quart-size“ [28]. Aktuálně TSA na svých stránkách informuje o maximální velikosti nádoby 3,4 uncí nebo 100 ml. [29] Toto maximální množství tekutin v příručním zavazadle se stalo celosvětovým standardem. 6.6.2007 vydala ICAO následující doporučení [30]:

- a) *„Všechny kapaliny by měly být přepravovány v nádobách s kapacitou nejvýše 100 ml (nebo ekvivalentně v jiných objemových mírách, např. tekutých uncích). Kapaliny přepravované v nádobách větších než 100 ml nebudou akceptovány, i když je nádoba naplněna pouze částečně;*
- b) *Nádoby by měly být umístěny v průhledném opakovatelně uzavíratelném plastovém sáčku o maximální kapacitě nepřesahující 1 litr. Nádoby se musí do sáčku pohodlně vejít a sáček by měl být zcela uzavřen;*
- c) *Plastový sáček by měl být předložen k vizuální kontrole v místě bezpečnostní prohlídky. Měl by být povolen pouze jeden plastový sáček na jednoho cestujícího;*
- d) *Výjimky by se měly vztahovat na léky, dětské mléko / potraviny a zvláštní dietní požadavky. Bude nutné, aby bylo možné vhodnými prostředky ověřit povahy těchto tekutin [30].“*

ICAO rovněž připustila výjimky vztahující se na tekutiny zakoupené v letištních bezcelních zónách zabalené v zapečetěném plastovém sáčku a tekutiny zakoupené na palubě letadla [30].

V Evropské unii je toto pravidlo stanoveno nařízením Evropské komise č. 1546/2006 [31]. Evropská komise avizuje, že se jedná o dočasné omezení, které bude zrušeno, jakmile bude k dispozici vhodné zařízení schopné detekovat výbušné látky v kapalinách [32].

### 3 PROTIPRÁVNÍ ČINY V LETECKÉ DOPRAVĚ

V průběhu vývoje letecké dopravy a protiprávních činů v letecké dopravě se postupně objevovaly nové hrozby, které ohrožovaly bezpečnost civilního letectví do té doby neuvažovanými způsoby. Tyto činy byly postupně zadefinovány v mezinárodním leteckém právu, na základě čehož mohla být věnována pozornost eliminaci hrozeb těchto činů na mezinárodní úrovni.

Podle ICAO Annex 17 se mezi protiprávní činy vůči letecké dopravě řadí takové činy, které ohrožují její bezpečnost. Jsou to zejména, nikoli však pouze [14]:

- protiprávní zmocnění se letadla,
- zničení letadla za letu,
- braní rukojmích na palubě letadla nebo na letištích,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště a do prostor sloužících civilnímu letectví,
- vnesení zbraně, nebezpečného zařízení nebo materiálu určeného pro trestné účely na palubu letadla nebo na letiště,
- použití letadla za účelem způsobení smrti, vážného zranění, poškození majetku a životního prostředí,
- sdělení nepravdivých informací, které mohou ohrozit bezpečnost letadla, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti, na letištích nebo v prostorách sloužících civilnímu letectví.

Monréalská úmluva pak definuje jako trestný čin mimo jiné také poškození zařízení sloužícího řízení letového provozu nebo zásah do provozu takových zařízení, pokud by jeho vlivem došlo ke snížení bezpečnosti letadla za letu. [33]

Dle zasaženého cíle lze útoky proti civilnímu letectví rozdělit jako útoky na letadla, útoky na letiště a útoky na budovy leteckých společností. Poslední zmiňovaný typ útoků stojí v důsledku nižšího zájmu médií spíše stranou a vzhledem k tomu, že zpravidla není spojen s oběťmi z řad cestujících, není o něm v této práci ani hlouběji pojednáno. [34]



Útoky na leteckou dopravu lze dále dle způsobu jejich provedení rozdělit na únosy, bombové útoky a ozbrojená přepadení (jak letadel, tak i letišť) [34].

Při zabývání se problematikou protiprávních činů v letecké dopravě a jejich příčin je důležité rozlišovat, zda tyto činy nesou znaky terorismu, či nikoli. Ne všechny protiprávní činy vůči letecké dopravě lze zařadit mezi teroristické činy. Zatímco činy jako sabotáž letadla nebo ozbrojený útok na letiště, spáchané teroristickou skupinou nebo radikalizovaným jednotlivcem, se v naprosté většině případů mezi akty terorismu řadí, zejména v případě únosů letadel toto platit nemusí. [34]

### 3.1 Únosy letadel

Právní řád USA definuje únos letadla (neboli vzdušné pirátství) jako „*protiprávní zmocnění se letadla nebo vykonávání kontroly nad letadlem s využitím násilí, hrozby násilím nebo jakékoli formy zastrašování a vyhrožování.*“ [35]

Únos letadla je obecně nejrozšířenější formou protiprávních činů v letecké dopravě. Mezi lety 1947 a 1996 zaujímaly únosy 87 % všech útoků na letadla [34]. Od roku 1967 do roku 2004 došlo ve světě k téměř 1000 případům únosů letadel [36].

Ke spáchání únosu mohou pachatele vést nejrůznější důvody. Klasifikovat únosy podle motivů může být mnohdy poměrně problematické, protože dostupné informace jsou pro určení skutečného motivu únosce v některých případech nedostatečné [34]. Dudgale-Pointon uvádí, že nejčastějšími motivy ke spáchání únosu letadla jsou – požadavek na transport do určité destinace, požadavek na propuštění vězňů či nejrůznější politické motivy [37]. Avšak i únosci, jejichž primárním požadavkem je přesměrování letu do jiného státu, mohou být politicky, společensky, nábožensky nebo jinak kriminálně motivováni [38]. Některé únosy jsou pouze formou určitého protestu. V takových případech zpravidla nebývá přímo vyhrožováno újmou na životech cestujících. V případech, kdy za únosem letadla stojí psychicky narušený jedinec, mohou být jeho požadavky nejasné nebo poněkud iracionální. Jednou z příčin může být také pouhá touha po publicitě. [35]

Podle studie dat pocházejících z let 1959-2009, kterou zveřejnil Morewitz, bylo 81,2 % únosů motivováno politicky, etnicky, národnostně nebo nábožensky. Motiv pachatele získat výkupné výměnou za rukojmí se objevil ve 4,5 % případů [38]. Thomas zmiňuje, že asi 15 % z únosů spáchaných mezi lety 1967 a 2004 byly teroristickými činy [36]. Této tematice se v roce 2014 věnoval Agus Pramono z Univerzity Diponegoro, dle jehož poznatků lze motivy únosů rozdělit do 4 základních kategorií [39]:

1. osobní motivy,
2. braní rukojmích,
3. politické motivy,
4. získání azylu.

První kategorii představují motivy osobního charakteru, mezi něž se řadí například osobní problémy, špatná životní situace, psychická porucha, ale také kriminální motivy, jako požadavek na výkupné aj. Do druhé kategorie spadají únosy, jejichž hlavním účelem je braní konkrétních osob jako rukojmí. Zde se předpokládá, že pachatelé dopředu vědí, že daná osoba bude v letadla přepravována. Do třetí kategorie patří motivy politické. Takové činy jsou často spojené s propagací politických názorů a ideologií, nebo bývají naopak formou protestu proti politické situaci. Činy spadající do této kategorie se dále dělí na ryze politické a násilně politické. Čtvrtá kategorie zahrnuje pachatele, jejichž hlavním záměrem je získat azyl v cizím státě. [39]

Podle informací obsažených v souboru oficiálních zpráv s názvem Criminal Acts Against Civil Aviation, který mezi lety 1986 a 2001 každoročně vydávala americká Federální letecká správa (FAA) a který obsahuje informace o veškerých tehdy evidovaných protiprávních činech v civilní letecké dopravě, byla pouze malá část z celkového počtu únosů letadel spáchána teroristickými organizacemi nebo pachateli s teroristickými úmysly. Tyto činy naproti tomu často přinášejí oběti na životech. [40]

V prosinci roku 1994 se čtyři členové Islámské ozbrojené skupiny (GIA) v přestrojení za alžírské policisty zmocnili letadla společnosti Air France na letišti

Houariho Boumédièna v Alžíru. Únosci požadovali propuštění dvou členů zakázané politické strany Islámská fronta spásy (FIS), kteří byli vězněni v Alžírsku a dále odlet do Paříže. Poté, co byli zavražděni 3 cestující, byl letadlu umožněn přelet do Marseille, kde byli únosci po zásahu francouzské protiteroristické jednotky GIGN eliminováni [41]. Případ byl rekonstruován také v rámci kanadského dokumentárního cyklu Mayday, kde bylo zmíněno, že záměrem pachatelů byla pravděpodobně destrukce letounu nad Eiffelovou věží v Paříži [42].

Podle zpráv FAA byl však nejčastějším motivem únosů letadel útěk před ekonomickou, politickou či sociální situací v domovském státě a snaha o udělení azylu. Častými příčinami byly také například snaha uprchlíků o vyhnutí se deportaci do domovského státu, snaha o vyhnutí se trestnímu stíhání nebo také různé formy duševních poruch. Vzhledem k tomu, že zpravidla neexistují žádné varovné signály, které by mohly na potenciální hrozbu tohoto druhu upozornit, je zvláště obtížné takovýmto činům předcházet. [40]

## 3.2 Terorismus

Existuje velké množství definic terorismu. Některé z nich vylučují jako pachatele terorismu státní orgány. Další zase vymezují podstatu terorismu pouze na násilnou činnost vedenou proti civilnímu obyvatelstvu, zatímco jiné zahrnují také útoky vůči bezpečnostním složkám státu (armáda, policie) v případě, že se daný stát nenachází ve válečném stavu. [43]

Databáze teroristických činů Global Terrorism Database (GTD), jejímž zřizovatelem je Národní konsorcium pro studium terorismu a reakcí na terorismus (START) na Marylandské univerzitě, definuje teroristický útok jako „*vyhrožování či skutečné použití nezákonné síly a násilí nevládním pachatelem za účelem dosažení politických, ekonomických, náboženských nebo sociálních cílů prostřednictvím šíření strachu, zastrasování a donucování.* [44]“ Aby tedy bylo možné považovat incident za teroristický útok, musí být daný čin spáchán úmyslně a musí zahrnovat určitou míru násilí nebo hrozbu násilím vůči osobám či majetku. Pachatelé takto nejednají v zastoupení státu (tzv. státní terorismus). Čin musí být spáchán za účelem dosažení politického, náboženského anebo

společenského cíle, nebo musí být jeho účelem předání určité zprávy širší veřejnosti, nikoli pouze dotčeným obětím. [44]

Jiná, poměrně komplexní definice, kterou publikovalo Ministerstvo vnitra České republiky, říká, že „*terorismus je propočítané použití násilí nebo hrozby násilím, obvykle zaměřené proti nezúčastněným osobám, s cílem vyvolat strach, jehož prostřednictvím jsou dosahovány politické, náboženské nebo ideologické cíle. Terorismus zahrnuje i kriminální zločiny, jež jsou ve své podstatě symbolické a jsou cestou k dosažení jiných cílů, než na které je kriminální čin zaměřen.* [45]“

### 3.2.1 Typologie terorismu

Rozdělení terorismu do určitým způsobem limitovaných kategorií, stanovených na základě jasně definovaných kritérií, je poměrně složitou záležitostí. Je možné, že určitá forma terorismu nese znaky více stanovených kategorií, a její zařazení tak nemusí být zcela jednoznačné. Terorismus se navíc neustále vyvíjí, objevuje se ve stále nových formách a za jeho vznikem a realizací může stát mnoho příčin. Základní typologie terorismu založená na motivaci teroristických organizací nebo jednotlivých pachatelů, jejíž stanovení je klíčové při určování a prevenci hrozeb, se dle různých zdrojů částečně liší. Její podstata však bývá zpravidla zachována. Dle Ministerstva vnitra České republiky lze terorismus na principu motivace teroristů rozdělit jako [46]:

1. **Terorismus kriminální**, který zahrnuje teroristické akce provedené primárně za účelem zisku osobních materiálních výhod,
2. **Terorismus patologický**, do něhož patří teroristické akce provedené primárně kvůli psychickému sebeuspokojení,
3. **Terorismus politický**, resp. **ideologický**, kategorie, do které se řadí teroristické akce provedené z kolektivních pohnutek bez hledání přímých materiálních výhod. Tuto kategorii lze dále rozdělit na:
  - Ultralevicový terorismus
  - Ultrapравicový terorismus
  - Etnický terorismus
  - Náboženský terorismus

- Environmentální terorismus
- Vigilantistický terorismus
- "Single-issue" terorismus, neboli terorismus zaměřený na jednu konkrétní oblast (např. boj za práva zvířat, boj proti potratům, aj.).

Pojem vigilantismus popisuje Johnston jako promyšlené násilné akce vedené společenskými hnutími skládajícími se ze samostatných nezávislých občanů za cílem nápravy údajných chyb a prohřešků, kterých se dopustily státní instituce. Obecně lze tedy vigilantismus charakterizovat jako vymáhání práva bez opory v zákoně. [47]

### **3.2.2 Příčiny vzniku problematiky terorismu**

Terorismus je značně široký a komplexní jev, který zahrnuje a ovlivňuje širokou škálu populace po celém světě, a podle toho se jeho příčiny vzniku také mohou lišit. Proto není možné jasně stanovit určitým způsobem limitovaný výčet příčin, ale při jejich hledání je nutný komplexní pohled na danou problematiku a její vnímání jako složité spektrum. [43]

Bjergo rozčlenil faktory vedoucí ke vzniku terorismu do několika skupin podle toho, zda k němu vedou přímo, nebo zda jsou pouze jeho předpokladem [43]:

#### **Strukturální příčiny**

Poměrně abstraktní kategorie. Jedná se o příčiny ovlivňující životy lidí způsobem, jemuž nemusí být schopni přizpůsobit se. Mohou to být například zvyšující se míra individualismu, deprivace, rapidní modernizace světa, demografická nerovnováha, společenská hierarchie, aj. [43]

#### **Akcelerátory terorismu**

Okolnosti, které činí terorismus možným nebo atraktivním, aniž by byly jeho přímým spouštěčem. Patří mezi ně např. rozšíření masových médií, dostupná doprava, globalizace světa, slabá kontrola nad státním územím, technologický vývoj zbraní atd. [43]

## **Motivační příčiny**

Faktory na osobní úrovni způsobující určitou míru rozhořčení a podněcující k teroristické činnosti. Lze je považovat za konkrétní příznaky strukturálních příčin a bývají takto i vykládány vedoucími jedinci teroristických organizací, jejichž úlohou je motivovat koncové pachatele. [43]

## **Spouštěče**

Okolnosti přímo vedoucí k teroristické činnosti. Jedná se o aktuální záležitosti jako například momentální dění na politické scéně či provokativní jednání vnímaného nepřítele, aj. [43]

Není ojedinělé, že teroristická organizace zformovaná z určitých důvodů často postupem času změní svůj záměr a bojuje za poměrně odlišné cíle. Obdobně také členové jednotlivých teroristických organizací mohou pokračovat ve své činnosti z odlišných důvodů, než je původně vedly k připojení se k takové organizaci. [43]

### **3.2.3 Vliv chudoby a nevzdělanosti na vznik teroristických tendencí**

Častým názorem nejen široké veřejnosti, ale i některých odborníků či politických představitelů je, že teroristé většinou nejsou příliš vzdělaní, obvykle pocházejí z chudých poměrů, a boj proti světové chudobě je považován jako prostředek k eliminování hrozby terorismu. [43]

Podle studie zaměřené na mezinárodní terorismus, kterou v roce 2012 vypracovali Alan Krueger a Jitka Malečková, je však závislost mezi chudobou či dosaženým vzděláním a sklonům k terorismu minimální. Poměr jedinců, již byli předmětem studie, pocházejících z ekonomicky slabších poměrů, s nižším dosaženým vzděláním ku jedincům pocházejících z lepších poměrů a s vyšším dosaženým vzděláním, byl přibližně shodný. Bylo také zjištěno, že někteří z pachatelů vykonávali uznávané profese. [48]

Starší studie z roku 1983, kterou vypracovali Russel a Miller tvrdí, že „většina osob, které působily jako vůdčí členové teroristických organizací, byla dobře

vzdělaná a přibližně dvě třetiny z nich měly dosaženo vysokoškolského vzdělání. [49]“ Dále zjistili, že velká část zadržených pachatelů pocházela ze středních či vyšších společenských vrstev, byli dobře situovaní a v mnoha případech vykonávali prestižní zaměstnání [49].

Na základě těchto poznatků je zavádějící tvrzení, že je jednou z hlavních příčin mezinárodního terorismu světová chudoba. Několik studií nicméně odhalilo, že existuje nepřímá úměra mezi HDP a hrozbou občanské války v daném státě. Na druhou stranu nebyla zjištěna žádná souvislost mezi hrozbou občanské války a terorismem na mezinárodní úrovni [48]. Na základě dostupných informací lze usoudit, že terorismus je spíše politickou nežli ekonomickou záležitostí. Z toho důvodu lze předpokládat, že terorismus jako násilná forma politické angažovanosti více přitahuje vzdělané osoby odhodlané podílet se tímto způsobem na politickém vývoji než nevzdělané jedince. Také samy teroristické organizace zpravidla mnohem více usilují o angažování vzdělaných a odhodlaných osob, které mají daleko větší dispozice k tomu, aby při teroristické činnosti uspěli, nebo mohou být využiti k různým specializovaným činnostem vyžadujícím jistou míru odbornosti [48]. Z historického vývoje terorismu je rovněž patrná skutečnost, že zpravidla dobře situované a vzdělané osoby v určitých případech zaujímaly role jakýchsi zástupců běžného lidu v boji proti chudobě a domnělém útlaku, čímž bylo ospravedlňováno jejich násilné jednání [43].

### **3.2.4 Proces radikalizace**

Proces radikalizace je s terorismem spojený v podstatě od jeho zrodu. Postupná radikalizace je součástí náborových strategií teroristických organizací, které jejím prostřednictvím ruku v ruce s propagandou začleňují nové osoby. Až s nástupem moderních informačních technologií a masových médií se ale radikalizace stala globálním problémem. [50]

Příčiny, které mohou daného jedince vést k radikalizaci, je nutné vnímat jako kombinaci vnitřních a vnějších faktorů. Může se jednat o příčiny na osobní úrovni, jako je krize vlastní identity, deprivace, diskriminace, ponížení (skutečné či domnělé) atp. Ty však mohou být spojeny s jinými vnějšími vlivy, například s aktivitami vládních orgánů, se společenskou nebo politickou situací

v domovském státě i v zahraničí, s napětím mezi různými sociálními skupinami a další. [50]

Radikalizace je proces, při kterém dochází k přetransformování osobnosti daného jedince, k přijímání striktně vymezených názorů a který způsobuje ztotožnění se s určitou extremistickou ideologií. Taková osoba v průběhu radikalizačního procesu nabývá dojmu, že je správné podporovat danou ideologii i za cenu násilí či jiných extrémních metod. Z pohledu vědy se jedná o široký, interdisciplinární pojem, pro jehož kompletní pochopení je zapotřebí využití přístupů z hlediska psychologie, sociologie, kriminologie a dalších příbuzných vědních oborů [50].

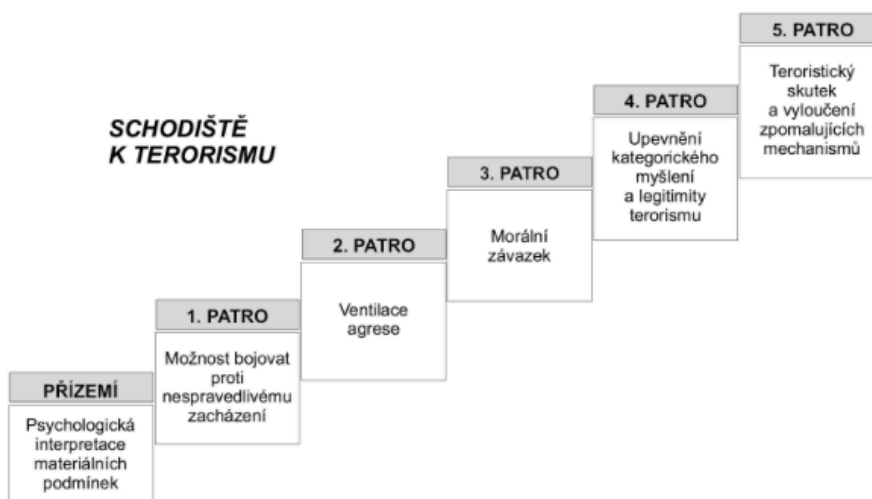
Vegrichtová definuje radikalizaci jako „*víceúrovňový dynamický proces, během něhož jedinec přijímá vyhraněné názory a postoje směřující k akceptaci, legitimizaci, podpoře a realizaci násilí na základě vyznávané ideologické nebo náboženské doktríny nebo přesvědčení.* [50]“

Radikalizační proces může, ale nutně nemusí přímo vést k uskutečňování teroristické činnosti. Radikalizace je silně individuální a u každé osoby může mít odlišné příčiny, průběh i následky. Někteří jedinci dospějí až do fáze, kdy se z nich stanou koncoví bojovníci a sami se podílejí na útocích. Jiní mohou dosáhnout pouze nižšího stupně radikalizace a stát se například členy podpůrného personálu teroristických organizací, který se na útocích sice přímo nepodílí, ale v rámci dané organizace plní jinou, více či méně důležitou funkci. [50]

Americký psycholog Fathali Moghaddam vytvořil model radikalizačního procesu – pomyslné schodiště k terorismu, na jehož samotném konci stojí násilná akce. První stupeň schodiště (*Psychologická interpretace materiálních podmínek*) symbolizuje běžnou situaci, ve které se nachází většina běžné populace se svými každodenními problémy, kterým jsou obvykle nuceni čelit a které mohou být spojeny se záležitostmi v osobním či profesním životě. Další stupeň (*Možnost bojovat proti nespravedlivému zacházení*) zahrnuje jedince, kteří se aktivně snaží dosáhnout zlepšení situace pomocí prostředků, které jsou v dané společnosti legálně dostupné. Na třetím stupni (*Ventilace agrese*) se nacházejí osoby,



u nichž se objevují projevy osobní frustrace a agrese v důsledku dosavadního vývoje situace. Takto rozpolozené osoby bývají náchylné k extremistickým úvahám, čehož bývá zneužíváno právě teroristickými organizacemi, které se zaměřují na oslovení osob nacházejících se v tomto stádiu radikalizace. Na následujícím stupni (*Morální závazek*) je dotyčný člověk postupně začleňován do organizace, seznamuje se s její ideologií a jsou mu přidělovány první jednoduché úkoly. Osoba začíná omezovat spojení se svým původním zázemím, přičemž je kladen důraz na utajení kontaktu s danou skupinou před okolím dotyčné osoby. Na předposledním stupni (*Upevnění kategorického myšlení a legitimacy terorismu*) je stále hlouběji upevňován jedincův postoj k ideologii, který zpravidla již nepochybuje o její správnosti a je přesvědčen o legitimitě násilného jednání vůči nepříteli. Jedinec zastává postoj „my versus oni“. Skupina je schopna s osobou bez jakéhokoli odporu manipulovat a nadále v ní umocňuje nenávistné tendence. Poslední úroveň v procesu radikalizace (*Teroristický skutek a vyloučení zpomalujících mechanismů*) nastává, dospěje-li jedinec až ke spáchání teroristického činu. Tento model je znázorněn na Obrázku 1. [50]



Obrázek 1: Model radikalizace – Schodiště k terorismu [50]

### **3.2.5 Letecká doprava jako cíl mezinárodního terorismu**

Letecká doprava je z pohledu teroristů atraktivním cílem zejména pro její mezinárodní charakter a silnou medializaci útoků vůči ní. Silný zájem médií, prostřednictvím kterých se teroristé obvykle snaží šířit svou ideologii a cíle, je způsoben především množstvím ztrát, které může zdařilý útok přinést. V případě útoku na letadlo jsou to jak stovky cestujících a tuny nákladu na palubě, tak i množství pozemních obětí a škody na majetku, které mohou teroristům posloužit jako prostředek propagandy a dosažení jejich cílů. [36, 51]

V reakci na stále častěji zaváděné bezpečnostní kontroly osob a jejich příručních zavazadel v 70. letech se teroristé částečně přeorientovali z únosů letadel na bombové útoky [52]. V případě zdařilého útoku znamená bomba v odbaveném zavazadle jak daleko nižší riziko dopadení, tak i okamžité dosažení velkého množství obětí na životech a dalších ztrát. Skrze tyto ztráty pak dochází k rychlému rozšíření informací o útoku do celého světa [36]. Cílem terorismu se v řadě případů stala také mezinárodní letiště, jejichž ochraně a zabezpečení historicky nebyla věnována taková pozornost jako ochraně samotných letadel. Letiště však svou koncentrací osob a volným přístupem do veřejných prostor představují pro teroristy rovněž atraktivní a poměrně snadný cíl [8].

Studie z roku 1996 uvádí, že více než 10 % všech aktů mezinárodního terorismu, které se do té doby staly, bylo spojeno s leteckou dopravou [34]. Podle statistik dostupných z GTD se mezi lety 1970–2018 ve světě událo celkem 1398 teroristických útoků proti letadlům, letišťům a budovám leteckých společností [53]. Počet útoků dle světové oblasti, kde byl útok spáchán, je uveden v grafu (Obrázek 2).



Obrázek 2: Oblasti útoků na leteckou dopravu v období 1970–2018 (zpracoval autor na základě [53])

## **4 NÁVRH KATEGORIZACE PROTIPRÁVNÍCH ČINŮ**

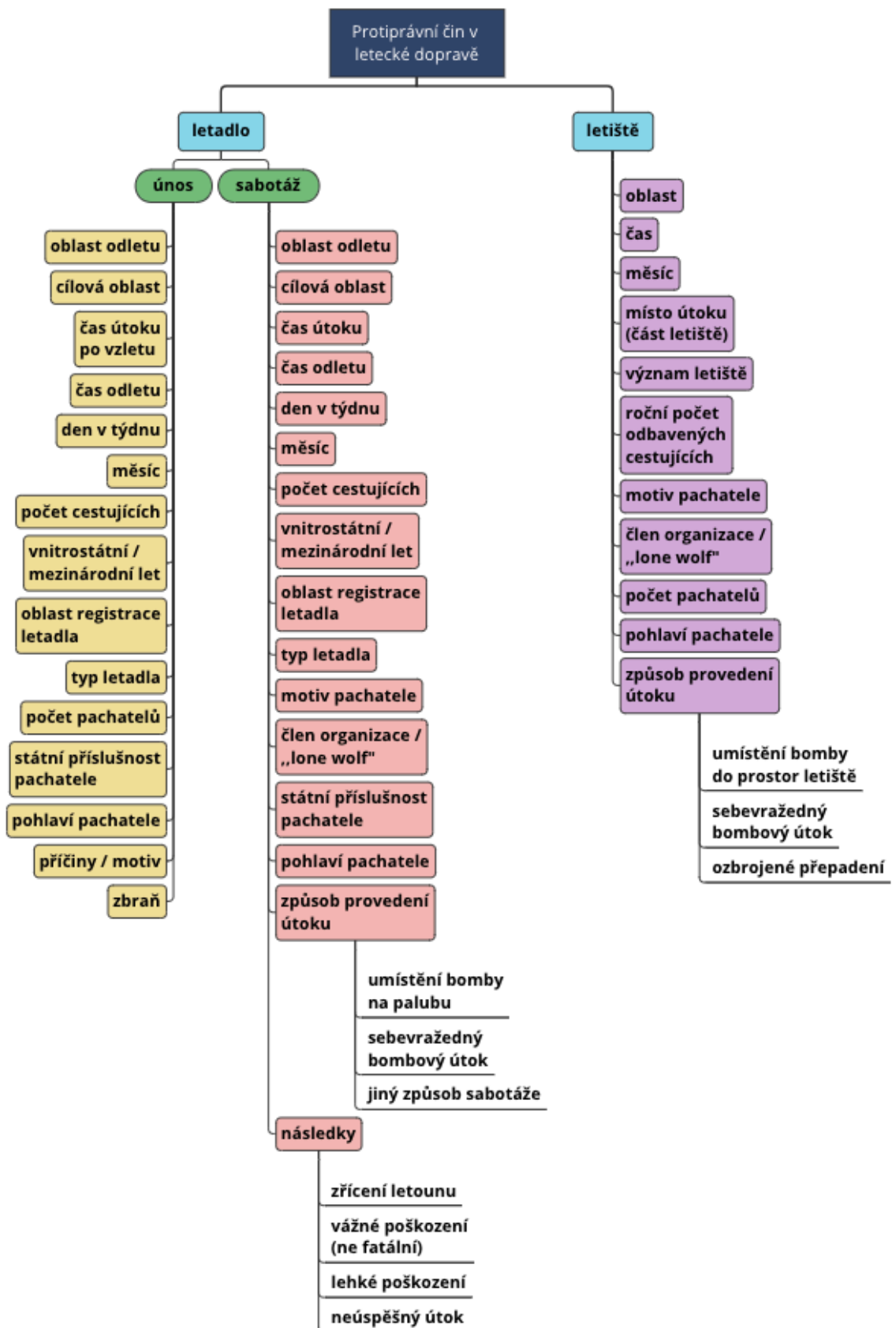
Cílem této kapitoly je navrhnout způsob kategorizace protiprávních činů pro možnost shromažďování a třídění statistických dat týkajících se protiprávních činů v letecké dopravě, aby bylo možné uspořádaná data použít k jejich vyhodnocení a sledování jejich vývoje v čase. Kategorizací je zde myšleno stanovení řady parametrů (charakteristik) protiprávních činů, jež lze následně uspořádat do libovolné struktury, např. tabulky, která je poté naplněna dohledanými daty. Pro možnost grafického vyhodnocení jsou tato data dle získaného vzorku dat následně rozdělena do určitých kategorií na základě jejich podobnosti z kvantitativního či kvalitativního hlediska, podle významu konkrétního parametru.

### **4.1 Základní rozdělení protiprávních činů pro potřeby kategorizace**

Typologie protiprávních činů v letecké dopravě je uvedena v kapitole 3. Pro účely této části práce bylo vytvořeno zjednodušené rozdělení protiprávních činů, které se omezuje především na činy způsobující bezprostřední ohrožení zejména civilních cestujících, ale také ostatních osob zúčastněných v letecké dopravě. Jsou to činy:

- protiprávní zmocnění se letadla (únos),
- sabotáž letadla,
- útok na letiště.

Schéma na Obrázku 3 představuje navržené parametry přiřazené ke každému ze zmíněných typů protiprávních činů. Pro účely návrhu této kategorizace byly analyzovány dostupné záznamy o skutečných událostech a byly vybrány parametry, jejichž znalost vývoje by mohla být z určitého hlediska užitečná v praxi. Navržené parametry únosů letadel a sabotáží se z velké části shodují. To je dáno společným cílem pachatelů takových činů, tedy letadlem. Navržené parametry útoků na letiště se od ostatních ve většině případů liší. V případě parametrů „způsob provedení útoku“ a „následky“ byly do schématu zahrnuty také konkrétní navržené kategorie, do kterých je možné jednotlivé útoky zařadit.



Obrázek 3: Návrh kategorizace protiprávních činů v letecké dopravě (zpracoval autor)

## 4.2 Návrh parametrů vhodných ke sledování

Pro potřeby práce byl zvolen jeden typ protiprávních činů – únosy letadel, který byl detailněji zpracován v následující kapitole. Data o skutečných únosech byla shromážděna a uspořádána do tabulky, jejíž řádky jsou tvořeny jednotlivými případy únosů a sloupce navrženými parametry pro únos letadla.

Prázdňá tabulka, jež byla vytvořena pro účely praktické části práce a poté naplněna daty o skutečných případech únosů, je uvedena zde (Tabulka 1). Tabulka je z důvodu jejích rozměrů rozdělena na 3 části. Ve standardním tabulkovém editoru (např. MS Excel) bude tabulka koncipována jako jeden celek.

Tabulka 1: Návrh tabulky pro sběr dat

#	DATUM	LET	ČAS ODLETU	ČAS ÚTOKU PO VZLETU	DEN	MĚSÍC	ROK

OBLAST ODLETU	CÍLOVÁ DESTINACE	PŘESMĚROVÁNÍ	DESTINACE PŘESMĚROVÁNÍ	STÁT DOPRAVCE	TYP LETOUNU	POČET CESTUJÍCÍCH (PAX + CREW)

MEZ / VN LET	POČET PACHATELŮ	POČET MŮŽŮ	POČET ŽEN	STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOST PACHATELE	ZBRAŇ / PŘEDMĚT	MOTIV

## **Význam jednotlivých sloupců tabulky:**

### **Sloupec „#“**

Sloupec obsahující číslo události v pořadí, v jakém byla do tabulky zaznamenána. Slouží pro lepší orientaci v tabulce.

### **Datum**

Celé datum, kdy k události došlo. Doporučeno zaznamenávat standardně dle vzoru DD.MM.YYYY.

### **Let**

Název letecké společnosti doplněný číslem dotyčného letu, je-li známo.

### **Čas odletu**

Parametr zahrnující pravidelný čas odletu z počáteční destinace. Doporučeno zaznamenávat dle vzoru HH:MM v místním čase v dané destinaci.

### **Čas útoku po vzletu**

Parametr zahrnující dobu, kdy došlo k útoku pachatele, měřenou od zahájení letu. Doporučeno zaznamenávat dle vzoru HH:MM.

### **Den**

Parametr zahrnující den v týdnu, kdy došlo k únosu (pondělí–neděle).

### **Měsíc**

Parametr zahrnující měsíc v roce, kdy došlo k únosu (leden–prosinec).

### **Rok**

Rok, kdy k dané události došlo.

**Oblast odletu**

Parametr zahrnující stát, z jehož území dotyčný letoun odlétal.

**Cílová destinace**

Parametr zahrnující stát, jenž byl původní cílovou destinací letu podle letového plánu.

**Přesměrování**

Parametr hodnotící, zda byl pachatelem únosu vznesen požadavek na přesměrování letu do jiného státu, než byla původní plánovaná destinace dle letového plánu. Doporučeno zaznamenávat způsobem ANO / NE.

**Destinace přesměrování**

Parametr zahrnující stát, který se stal cílovou destinací pachatele. Vyplňuje se pouze v případech, kdy byl vznesen požadavek na přesměrování letu do jiného státu, než byla původní destinace dle letového plánu.

**Stát dopravce**

Parametr zahrnující státní příslušnost leteckého dopravce (stát, v němž je daný dopravce registrován).

**Typ letounu**

Parametr zahrnující výrobce a typ dotyčného letadla (např. Boeing 737, Airbus A-380, aj.)

**Počet cestujících (PAX + Crew)**

Parametr zahrnující počet cestujících, kteří byli na palubě dotyčného letadla přítomni. V závorce je uveden údaj o celkovém počtu osob nacházejících se na palubě, včetně cestujících a posádky. Doporučeno zaznamenávat způsobem XXX (XXX) – oba údaje do jedné buňky.



**MEZ / VN let**

Parametr popisující, zda byl let veden jako mezinárodní, nebo vnitrostátní. Doporučeno zaznamenávat způsobem MEZ / VN.

**Počet pachatelů**

Parametr zahrnující celkový počet pachatelů, již se na konkrétním únosu podíleli.

**Počet mužů**

Parametr zahrnující počet mužů, již se na konkrétním únosu podíleli jako pachatelé.

**Počet žen**

Parametr zahrnující počet žen, jež se na konkrétním únosu podílely jako pachatelé.

**Státní příslušnost pachatele**

Parametr zahrnující stát, jehož je pachatel daného únosu občanem.

**Zbraň / předmět**

Parametr zahrnující zbraň nebo jiný předmět, který byl při únosu použit k ohrožení nebo zastrášení cestujících a posádky.

**Motiv**

Parametr zahrnující motiv, příčinu či jiné okolnosti, které pachatele vedly k únosu letadla.

V průběhu sběru dat bylo zjištěno, že z důvodu více motivů a okolností, vztahujících se k jednotlivému únosu, je problematické zaznamenat všechny tyto motivy spolu s ostatními parametry do jediné tabulky. Proto byla pro tento účel vytvořena zvláštní tabulka, která je uvedena v Příloze 2.

Po naplnění tabulky příslušnými daty jsou tato data v rámci každého parametru rozdělena do jednotlivých kategorií dle významu daného parametru, aby je bylo následně možné přehledně graficky vyhodnotit. Výsledek vyhodnocení závisí na počtu dat obsažených v každé kategorii. Každý parametr zahrnuje takové kategorie, aby do nich bylo možné rozdělit všechna shromážděná data.

## 5 VYHODNOCENÍ DAT O ÚNOSECH LETADEL

Tabulka uvedená v předchozí kapitole byla naplněna daty o únosech letadel, které byly spáchány po 11. září 2001 až do roku 2019. V tomto období bylo dohledáno celkem 59 případů únosů. Spodní hranice, datum 11. září 2001, byla zvolena z toho důvodu, jelikož teroristické útoky v USA, ke kterým tehdy došlo a které si vyžádaly zavedení mnoha nových bezpečnostních opatření, jsou považovány za významný historický milník v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Kompletní data použitá k vyhodnocení jsou obsažena v tabulce, která byla sestavena dle návrhu v kapitole 4 a je uvedena v Příloze 1 (resp. v Příloze 2 v případě podkapitoly 5.1 – Motiv pachatele). Tabulka obsahuje informace zahrnující celkem 59 letů. Všechny použité zdroje informací o jednotlivých únosech jsou kvůli jejich velkému množství uvedeny v Příloze 4. Tato kapitola zahrnuje vyhodnocení většiny navržených parametrů únosů. Z důvodu nedostatečného množství získaných dat zde nejsou vyhodnoceny parametry „čas útoku po vzletu“ a „státní příslušnost pachatele“.

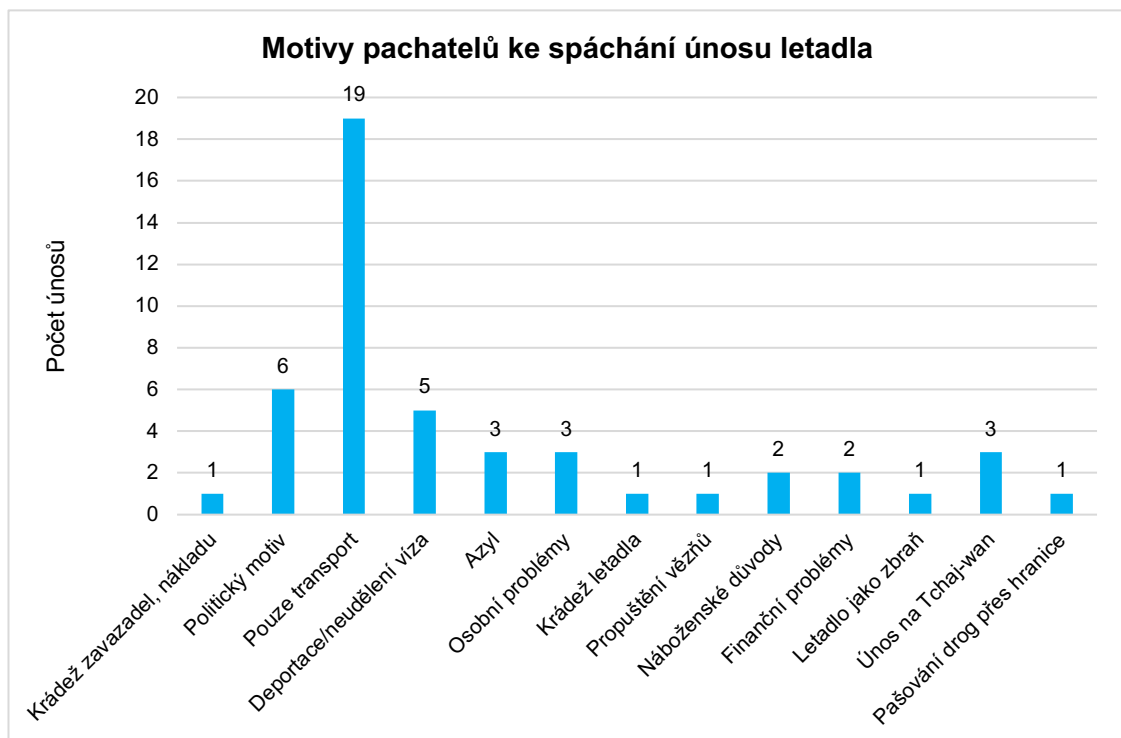
### 5.1 Motiv pachatele

Záznamy o všech zjištěných motivech a příčinách, které pachatele motivovaly ke spáchání únosu letadla, jsou uvedeny v Příloze 2. Aby bylo možné provést grafické vyhodnocení motivů, byly tyto na základě zjednodušené klasifikace rozděleny do následujících kategorií:

- Krádež zavazadel, nákladu,
- Politický motiv,
- Pouze transport,
- Deportace / neudělení víza,
- Azyl,
- Osobní problémy,
- Krádež letadla,
- Propuštění vězňů,
- Náboženské důvody,
- Finanční problémy,

- Letadlo jako zbraň,
- Únos na Tchaj-wan,
- Pašování drog přes hranice.

Tyto kategorie a počet únosů, které byly do dané kategorie zařazeny, jsou znázorněny v grafu (Obrázek 4). Ačkoli v některých případech pachatel uvedl více motivů, které spolu často zdánlivě příliš nesouvisely, bylo rozhodnuto o povaze únosu (stěžejním motivu) a daný případ byl zařazen do jedné z kategorií. Kategorie byly navrženy tak, aby zahrnovaly všechny zjištěné případy. U 11 z celkového počtu 59 únosů spáchaných ve vymezeném období se nepodařilo motiv pachatele zjistit. V případě že pachatel požadoval přepravu do jiného státu a zároveň nebyl znám žádný jiný požadavek, byl únos zařazen do kategorie Pouze transport. V 7 případech pachatelé trpěli určitou formou psychické poruchy. V 6 případech bylo zjištěno, že pachatel byl v době spáchání činu pod vlivem alkoholu nebo omamných látek. Tyto okolnosti, které mohly v rozhodnutích pro spáchání únosu sehrát rovněž významnou roli, nejsou v grafu uvedeny.



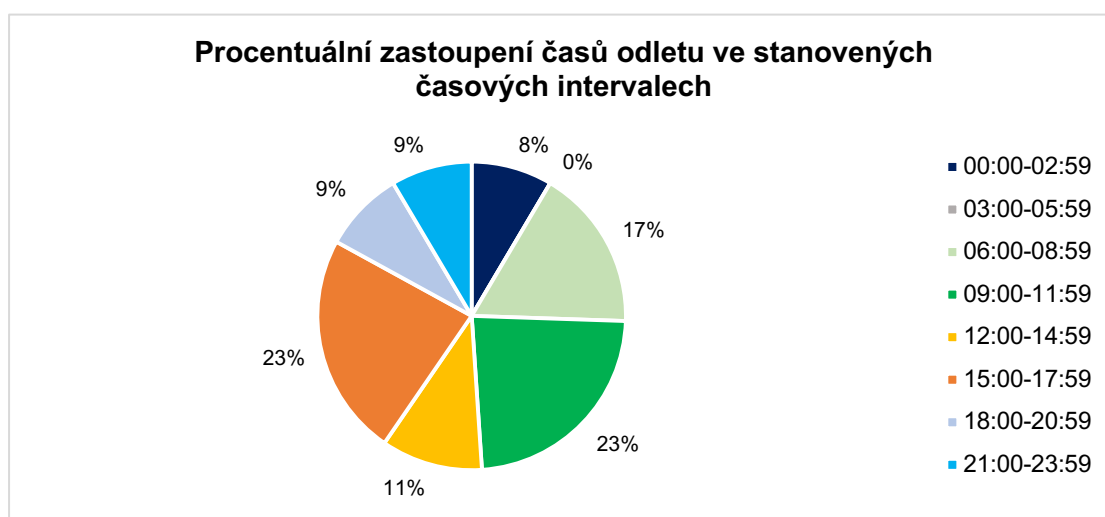
Obrázek 4: Graf motivů pachatelů k únosu letadla (zpracoval autor na základě informací uvedených v Příloze 2)

## 5.2 Čas odletu

Údaje o časech odletů jednotlivých letadel, která se následně stala cílem únosců, byly rozděleny do osmi uzavřených intervalů po třech hodinách:

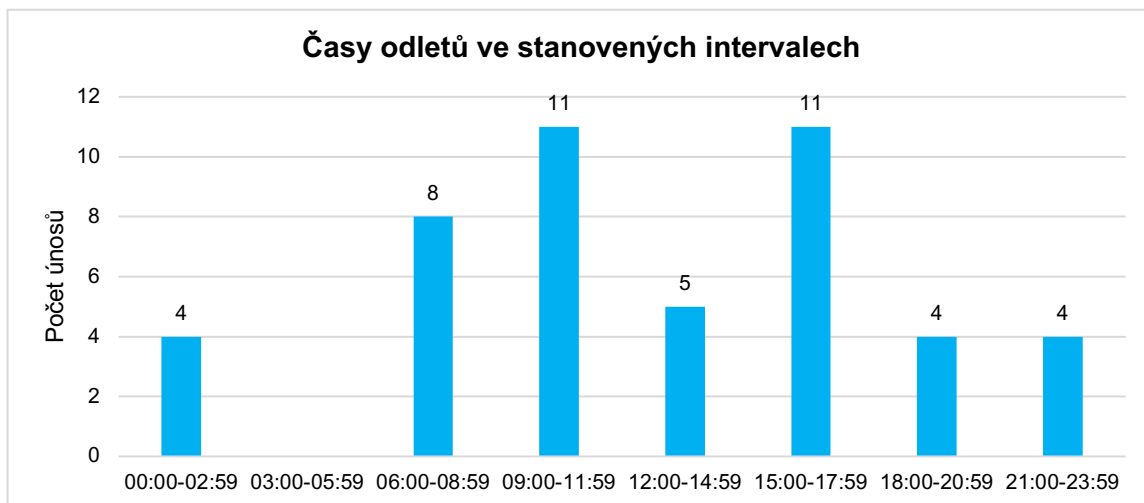
- 00:00–02:59
- 03:00–05:59
- 06:00–08:59
- 09:00–11:59
- 12:00–14:59
- 15:00–17:59
- 18:00–20:59
- 21:00–23:59

12 z 59 údajů o časech odletu se nepovedlo dohledat, a nejsou tedy v této části zahrnuti. 5 časů odletu bylo přibližně dopočítáno pomocí online kalkulátoru cestovní doby na webových stránkách *www.flightmanager.com*. K výpočtům byly použity informace o optimální cestovní rychlosti udávané výrobcem letadla, které operovalo daný let. Tyto vypočtené časy jsou v tabulce v Příloze 1 vyznačeny červenou barvou. Všechny časy odletů jsou zde uvedeny v místním čase v destinaci odletu. Graf (Obrázek 5) znázorňuje procentuální zastoupení časů odletu letadel spadajících do stanovených intervalů.



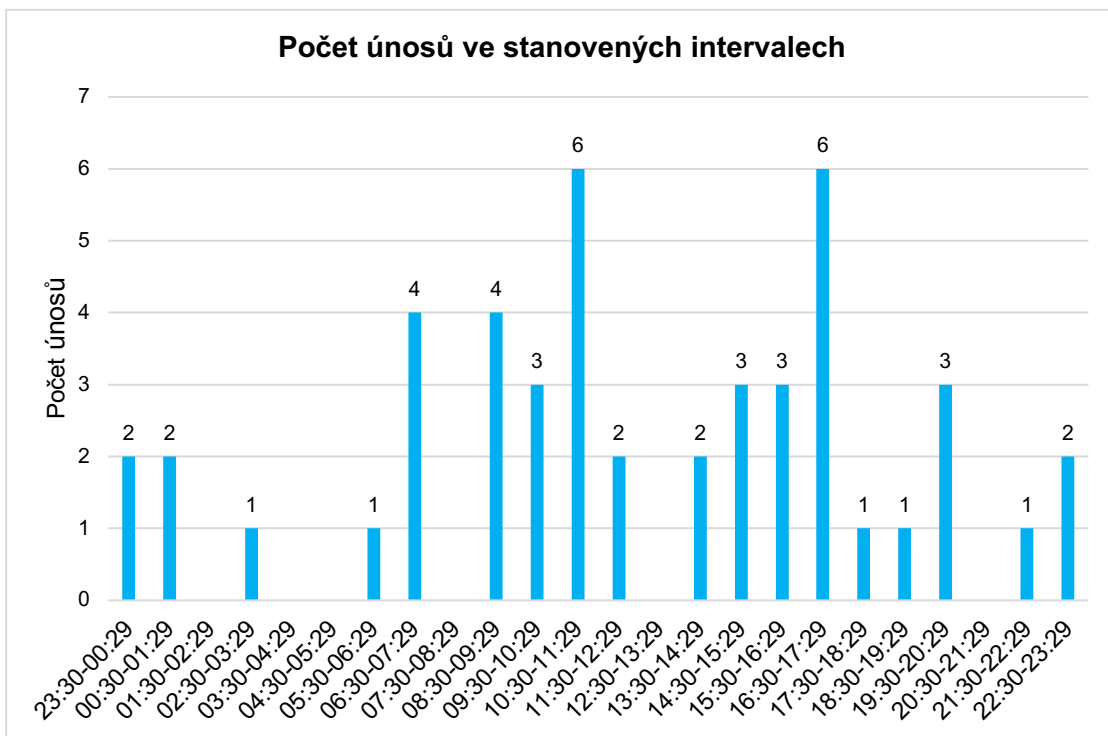
Obrázek 5: Graf procentuálního zastoupení časů odletu unesených letadel (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Největší podíl únosů (19 %) patřil letům s časem odletu v intervalech 09:00–11:59 a 15:00–17:59. Do ranního intervalu 06:00–08:59 patřilo 14 % případů. Večerní a noční intervaly 18:00–20:59, 21:00–23:59 a 00:00–02:59 zahrnovaly každý 7 % případů. Graf (Obrázek 6) znázorňuje počet únosů v jednotlivých časových intervalech.



Obrázek 6: Graf časů odletů ve stanovených časových intervalech I. (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

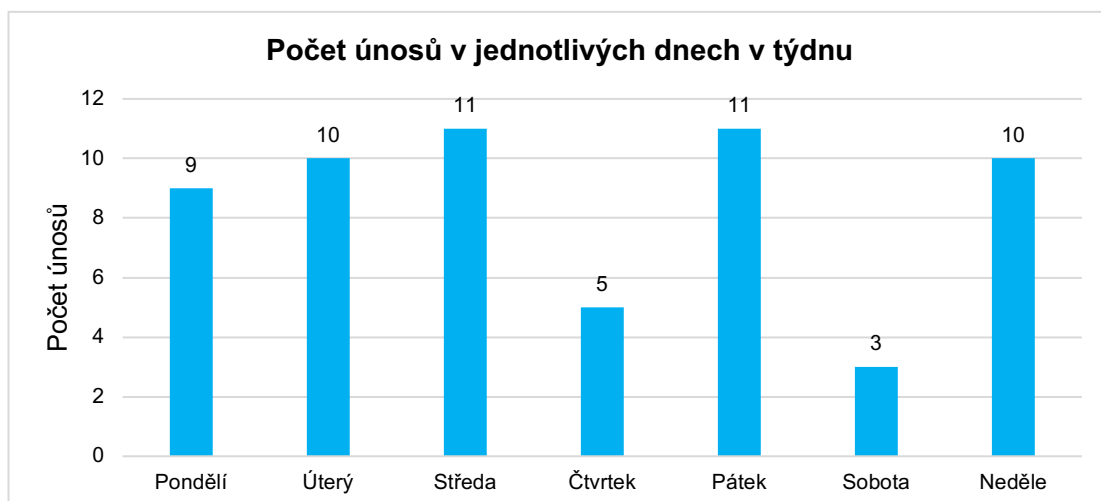
Podrobněji je rozložení časů odletů unesených letadel v průběhu dne zobrazeno v grafu (Obrázek 7). Zde byly údaje o časech odletů rozděleny do 24 intervalů (24 hodin). Aby bylo zamezeno zkreslení grafu vlivem hraničních časových údajů, byl počátek intervalu stanoven v polovině započaté hodiny a ukončen v polovině následující hodiny. V grafu lze spatřit, že nejvíce letů (6), které byly uneseny, měly čas odletu v intervalech 10:30–11:29 a 16:30–17:29. Časté byly také intervaly 06:30–07:29 a 08:30–09:29 se 4 případy. Do intervalů 09:30–10:29, 14:30–15:29, 15:30–16:29 a 19:30–20:29 spadaly 3 případy únosů. V intervalech 01:30–02:29, 03:30–04:29, 04:30–05:29, 07:30–08:29, 12:30–13:29 a 20:30–21:29 neodlétalo žádné letadlo, které se stalo předmětem únosu.



Obrázek 7: Graf časů odletů ve stanovených časových intervalech II. (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

### 5.3 Den v týdnu

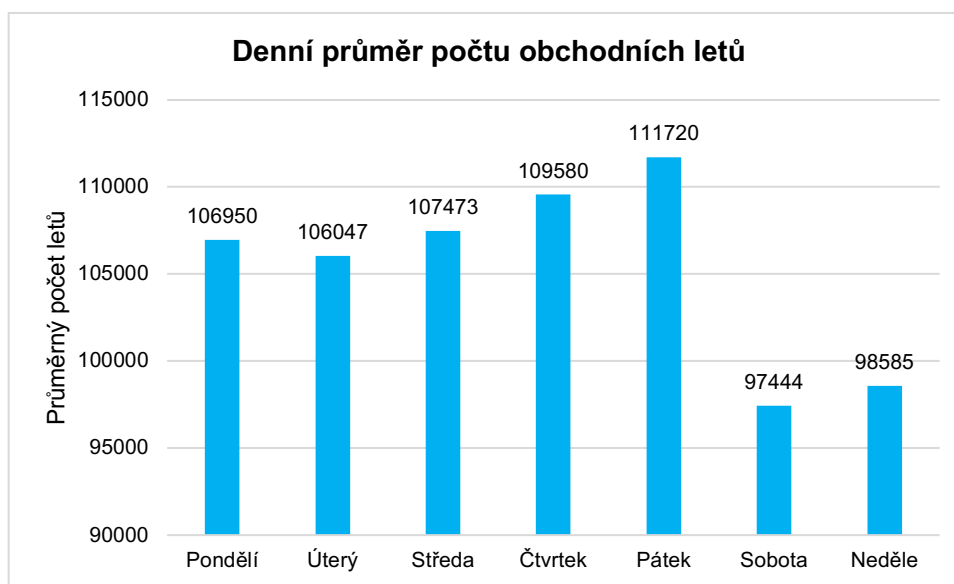
Graf (Obrázek 8) zobrazuje počet únosů spáchaných v jednotlivých dnech v týdnu.



Obrázek 8: Graf počtu únosů v jednotlivých dnech v týdnu (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Nejvíce únosů (11) se událo ve dnech středa a pátek, nejméně naopak v sobotu (3) a ve čtvrtek (5).

Nepodařilo se získat informace o počtu všech obchodních letů vykonaných ve sledovaném období, pomocí kterých by bylo možné zjistit, které dny byly z hlediska počtu uskutečněných letů nejvytíženější. Z toho důvodu nebylo možné vypočítat přesný počet únosů ku počtu uskutečněných letů v jednotlivých dnech. Služba Flightradar24 zveřejňuje informace o počtech letů, které tato služba monitorovala za posledních 180 dnů. Pomocí těchto informací bylo zjištěno, že během období 13. 1. 2020 – 1. 3. 2020 (tedy období krátce předtím, než se naplno rozvinula krize způsobená pandemií nemoci Covid-19, která zapříčinila prudký pokles počtu letů) se nejvíce obchodních letů uskutečnilo ve dnech pátek a čtvrtek, nejméně naopak v sobotu a neděli. Průměrné počty obchodních letů v jednotlivých dnech v období 13. 1. 2020 – 1. 3. 2020 jsou znázorněny v grafu (Obrázek 9).

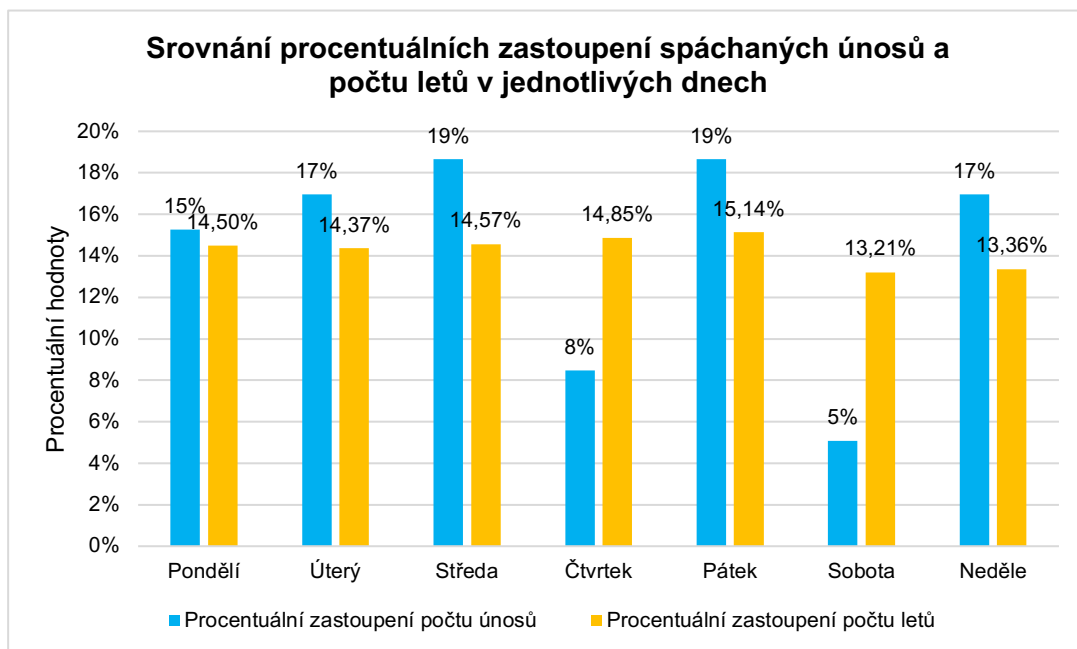


Obrázek 9: Graf zprůměrovaných počtů letů v jednotlivých dnech v týdnu (zpracoval autor na základě [54])

Pro možnost alespoň základního srovnání na základě dat, která jsou k dispozici, jsou zjištěné počty letů v jednotlivých dnech vyjádřeny procentuálně v grafu. (Obrázek 10). 100 % představuje počet všech uskutečněných letů v celém období. Jednotlivé dny jsou zastoupeny v dílčích procentech. Na základě předpokladu, že se toto procentuální zastoupení jednotlivých dnů vyvíjelo dle podobného trendu i v celém období, které bylo pro vyhodnocení dat zvoleno



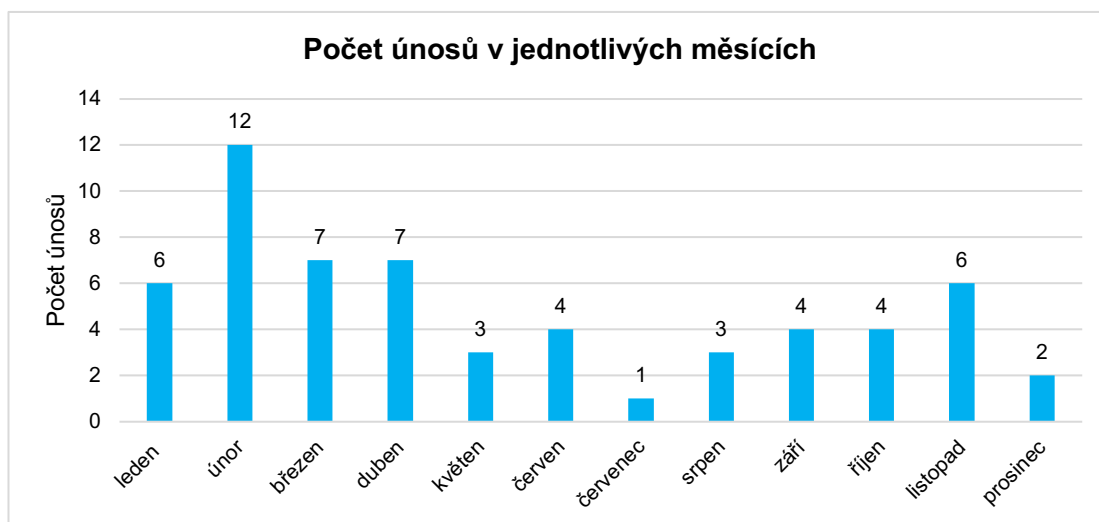
(11. 9. 2001 – 2019), byl graf doplněn o procentuální přepočítání uskutečněných únosů v jednotlivých dnech. V grafu lze jednoznačně vidět rozdíl mezi dny čtvrtek a sobota a poté ostatními dny, kdy mírný pokles podílu počtu letů nekorresponduje s velkým poklesem podílu únosů.



Obrázek 10: Graf procentuálních zastoupení počtu spáchaných únosů a počtu letů I. (zpracoval autor na základě [54] a dat uvedených v Příloze 1)

## 5.4 Měsíc

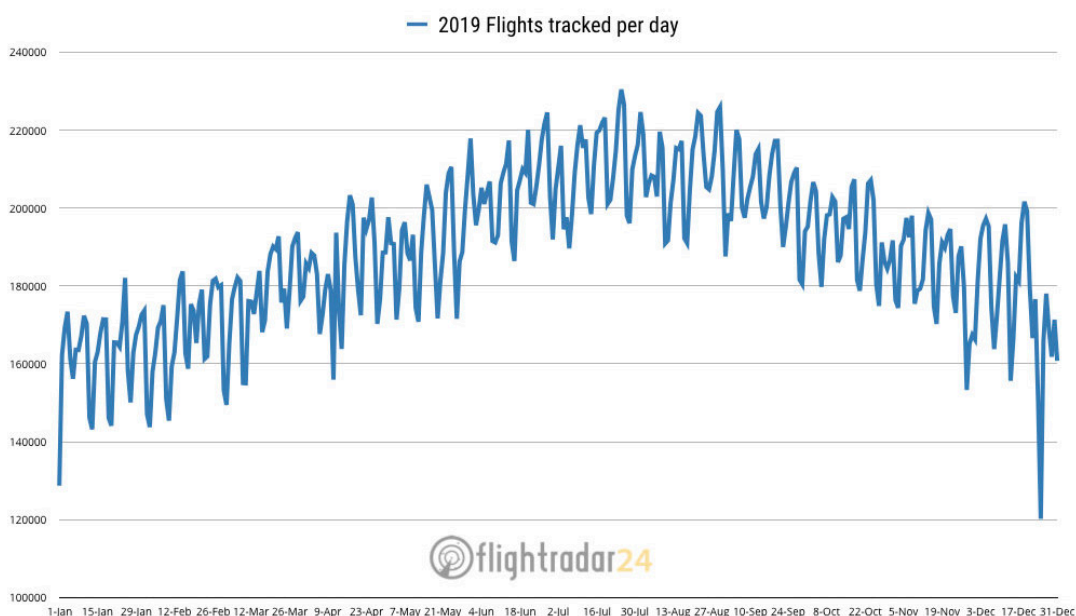
Počet únosů letadel v jednotlivých měsících znázorňuje graf (Obrázek 11).



Obrázek 11: Graf počtu únosů spáchaných v jednotlivých měsících (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

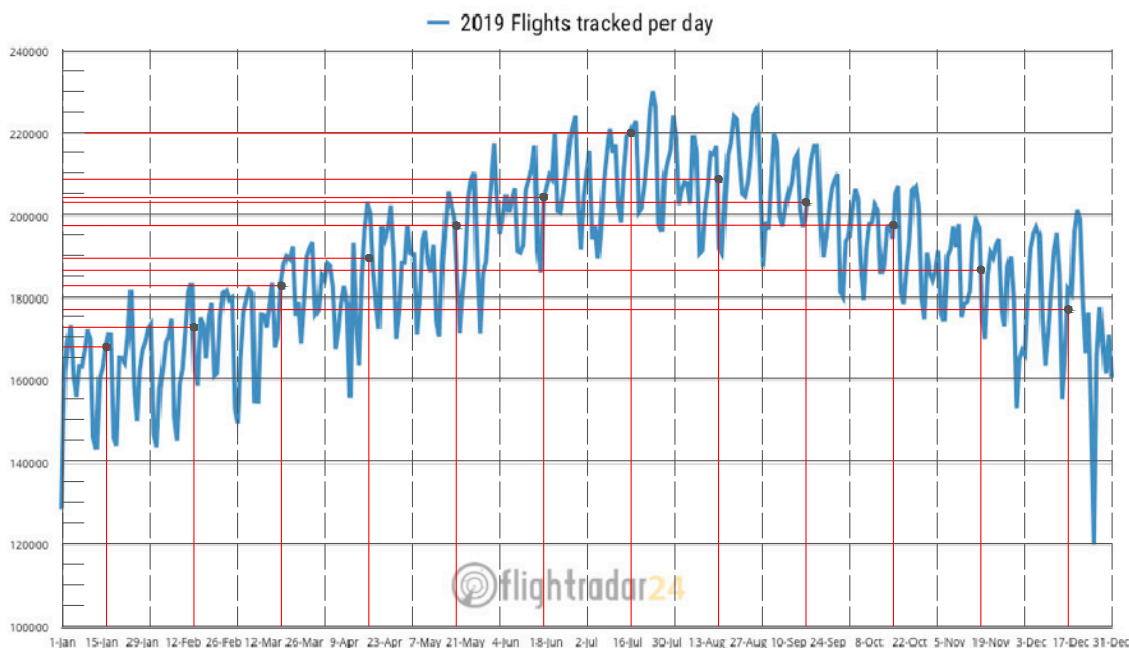
V grafu lze pozorovat, že z daleka největší počet únosů (12) byl spáchán v měsíci únoru. K nejméně případům došlo naopak v červenci, kdy byl spáchán pouze 1 únos letadla. V květnu a srpnu byly spáchány 3 únosy, zatímco v červnu došlo ke 4 případům únosu.

Ani v tomto případě se nepovedlo získat přesná data o počtu všech letů vykonaných ve sledovaném období v jednotlivých měsících, pomocí kterých by bylo možné zjistit, které měsíce byly z hlediska počtu uskutečněných letů nejvytíženější. Proto nebylo možné vypočítat přesný podíl počtu únosů ku počtu uskutečněných letů v jednotlivých měsících. Graf (Obrázek 12) zobrazuje počet všech letů, které byly v průběhu roku 2019 sledovány službou Flightradar24. Graf je spojitý, znázorňuje počty letů v jednotlivých dnech za celý rok.



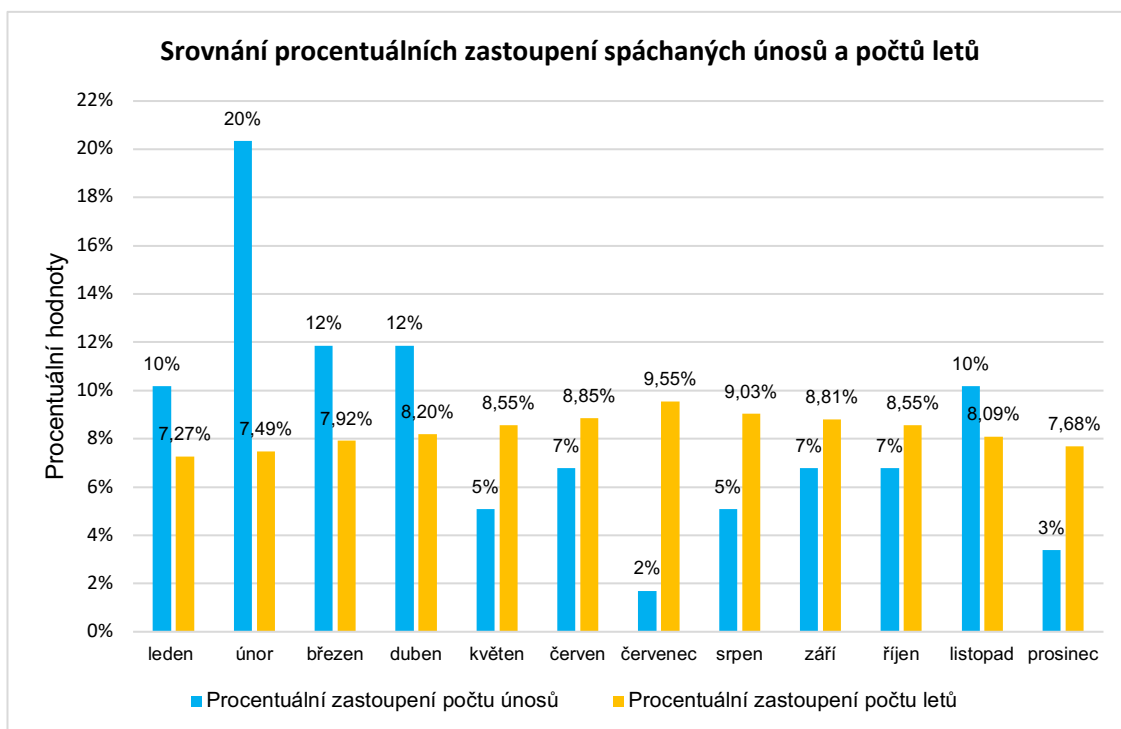
Obrázek 12: Graf počtu všech letů sledovaných v roce 2019 [55]

Jelikož z grafu nelze stanovit přesné hodnoty, byla svislá osa grafu pomocí programu Autodesk AutoCAD doplněna o stupnici po hodnotě 5000 letů. V grafu poté byly (černým puntíkem) vyznačeny hodnoty počtu letů sledovaných v jeden den, přibližně v polovině každého měsíce. Tento upravený graf je uveden na Obrázku 13. Získané hodnoty sice nejsou přesné, vystihují však trend změn provozu během roku, jehož znalost je pro účely srovnání důležitá.



Obrázek 13: Graf s vyznačenými hodnotami počtu letů (zdroj: [55], upravil autor)

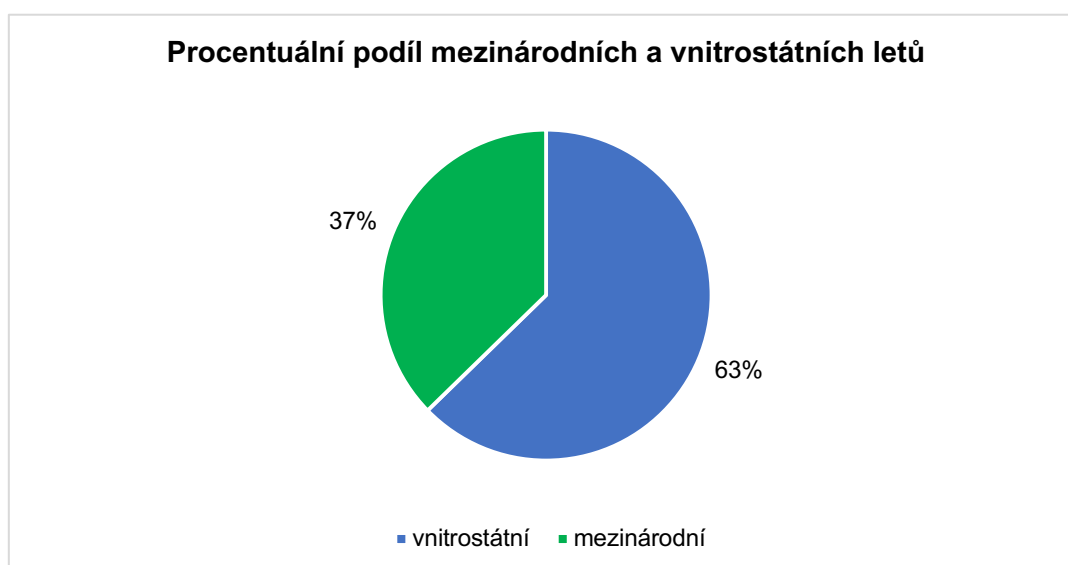
Na základě předpokladu, že se procentuální zastoupení uskutečněných letů v jednotlivých měsících vyvíjelo v celém sledovaném období podobně jako dle přibližných hodnot získaných pro rok 2019, byl za účelem srovnání vytvořen graf (Obrázek 14). Ten znázorňuje jak právě procentuální zastoupení počtu provedených letů, tak i procentuální vyjádření počtu únosů, k nimž v daném měsíci došlo. V grafu je možné pozorovat, že neexistuje přímá úměra mezi počtem únosů v daném měsíci a počtem uskutečněných letů v tomtéž měsíci. Ačkoli se v měsíci únorů událo nejvíce únosů letadel, byl únor co do počtu uskutečněných letů jedním z nejméně vytížených měsíců. A naopak, ačkoli červenec patřil mezi nejvytíženější měsíce v roce, za celé sledované období byl v červenci spáchán pouze 1 únos. Podobná situace nastala také v měsících květen, červen a srpen, které byly v roce 2019 z hlediska počtu letů rovněž nadprůměrné. Ve sledovaném období se v nich však v porovnání s ostatními měsíci událo méně únosů letadel.



Obrázek 14: Graf procentuálních zastoupení počtu spáchaných únosů a počtu letů II. (zpracoval autor na základě [55] a dat uvedených v Příloze 1)

## 5.5 Vnitrostátní / mezinárodní let

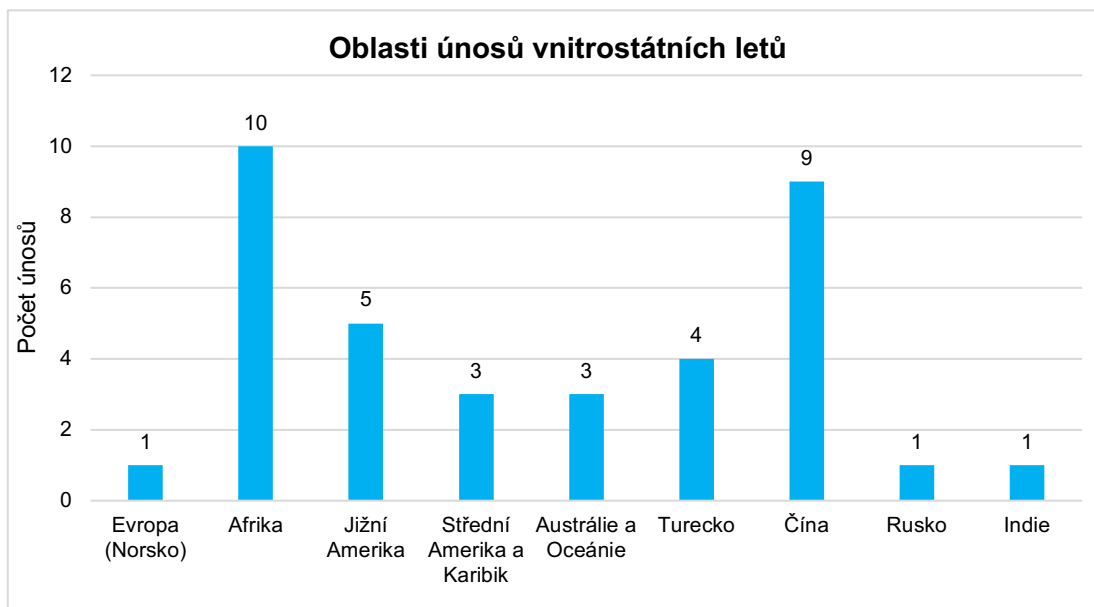
Procentuální podíl vnitrostátních a mezinárodních letů, které se ve sledovaném období staly cílem únosů, je znázorněn v grafu (Obrázek 15). Z celkového počtu 59 unesených letů bylo 37 vedeno jako vnitrostátní a 22 jako mezinárodní.



Obrázek 15: Graf procentuálního zastoupení mezinárodních a vnitrostátních letů (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

## Oblasti únosů vnitrostátních letů

V grafu (Obrázek 16) jsou zobrazeny počty únosů vnitrostátních letů ve stanovených světových oblastech.



Obrázek 16: Graf oblastí výskytu únosů vnitrostátních letů (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

K největšímu počtu únosů vnitrostátních letů (10) došlo na africkém kontinentě. 3 z těchto případů byly spáchány v Súdánu, 2 únosy se udály v Alžírsku, Po 1 případu zaznamenaly Libye, Egypt, Mauritánie, Etiopie a Jihoafrická republika. V samotné Číně došlo k 9 případům únosu vnitrostátního letu. V Evropě se ve sledovaném období udál pouze 1 únos vnitrostátního letu, a to v Norsku.

## Počáteční a cílové destinace mezinárodních letů

Seznam mezinárodních letů, které se staly předmětem únosů, a jejich počátečních a plánovaných cílových destinací je obsažen v Tabulce 2.

Tabulka 2: Seznam mezinárodních letů a jejich počátečních a cílových destinací (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Datum	Let	Počáteční destinace	Cílová destinace
24.02.2019	Biman Bangladesh Airlines flight BG147	Bangladéš	SAE
04.02.2019	Sudan Airways flight SD103	Egypt	Súdán
01.04.2014	Lufthansa flight LH1667	Německo	Maďarsko
17.02.2014	Ethiopian Airlines flight ET-702	Etiopie	Itálie
07.02.2014	Pegasus Airlines flight 751	Ukrajina	Turecko
24.05.2013	Pakistan International Airlines flight PK709	Pakistán	UK
12.02.2012	TAM Linhas Aéreas flight JJ8047	Uruguay	Brazílie
24.04.2011	Alitalia Flight AZ329	Francie	Itálie
05.01.2011	Turkish Airlines flight 1754	Norsko	Turecko
02.11.2009	Daallo Airlines flight 774	Somálsko	Džibutsko
21.10.2009	Egyptair flight MS738	Turecko	Egypt
19.04.2009	CanJet Airlines flight 918	Jamajka	Kanada
30.03.2007	Sudan Airways flight 111	Libye	Súdán
22.01.2007	Air Botswana flight 201	Botswana	JAR
28.12.2006	Aeroflot flight 271	Rusko	Švýcarsko
03.10.2006	Turkish Airlines flight 1476	Albánie	Turecko
17.04.2004	Qatar Airways flight 553	Maroko	Katar
27.11.2002	Alitalia flight AZ363	Itálie	Francie
17.11.2002	El Al flight 581	Izrael	Turecko
15.10.2002	Saudi Arabian Airlines flight 450	Súdán	Saúdská Arábie
09.09.2002	Air Seychelles flight 017	Indie	Seychely
07.02.2002	United Airlines flight 855	USA	Argentina

Žádná z počátečních destinací unesených letů se v tabulce nevyskytuje vícekrát. Jako cílová destinace se dvakrát opakoval Súdán a čtyřikrát Turecko. Mezi počáteční destinace patřily také evropské státy: Francie, Norsko, Itálie. Mezi cílové destinace se rovněž řadily některé evropské státy, a to Velká Británie, Itálie, Švýcarsko a Francie.

## 5.6 Cílové destinace únosců

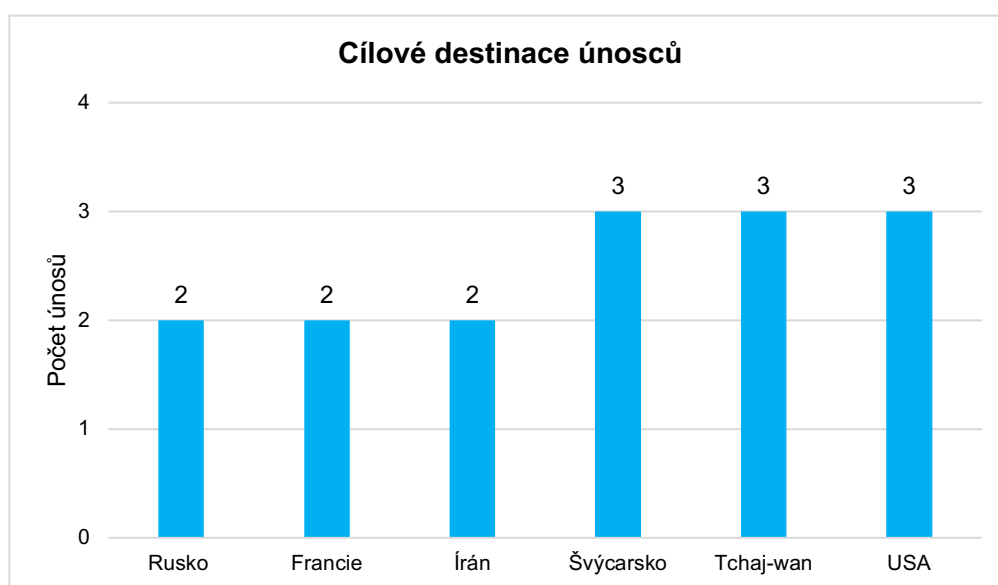
Tabulka 3 obsahuje seznam letů a výčet států, do kterých měl být daný let dle požadavků únosců přeměrován.

Tabulka 3: Seznam přeměrovaných letů a cílové destinace únosců (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Datum	Let	Počáteční destinace	Cílová destinace	Přeměrování
22.01.2019	Aeroflot flight SU1515	Rusko	Rusko	Afghánistán
23.12.2016	Afriqiyah Airways flight 8U209	Libye	Libye	Malta
17.02.2014	Ethiopian Airlines flight ET-702	Etiopie	Itálie	Švýcarsko
07.02.2014	Pegasus Airlines flight 751	Ukrajina	Turecko	Rusko
07.03.2012	Sudan Airways flight SD413	Súdán	Súdán	Uganda
24.04.2011	Alitalia Flight AZ329	Francie	Itálie	Libye
21.10.2009	Egyptair flight MS738	Turecko	Egypt	Izrael
26.08.2008	Sun Air	Súdán	Súdán	Francie
08.02.2008	Air New Zealand Link Flight NZ2279	Nový Zéland	Nový Zéland	Austrálie
18.08.2007	Atlasjet Airlines flight 1011	Turecko	Turecko	Írán
10.04.2007	Pegasus Airlines flight 157	Turecko	Turecko	Írán
30.03.2007	Sudan Airways flight 111	Libye	Súdán	JAR
15.02.2007	Air Mauritanie	Mauritánie	Mauritánie	Francie
24.01.2007	Air West flight 612	Súdán	Súdán	Chad
28.12.2006	Aeroflot flight 271	Rusko	Švýcarsko	Egypt
03.10.2006	Turkish Airlines flight 1476	Albánie	Turecko	Itálie
17.06.2006	South African Airways flight SA322	JAR	JAR	Mosambik
26.07.2004	Air China flight 1343	Čína	Čína	Jižní Korea
17.04.2004	Qatar Airways flight 553	Maroko	Katar	Švýcarsko
19.08.2003	Air Algérie	Alžírsko	Alžírsko	Švýcarsko
31.03.2003	Cubana de Aviación	Kuba	Kuba	USA
28.03.2003	Turkish Airlines flight 160	Turecko	Turecko	Německo
19.03.2003	Aerotaxi flight 887	Kuba	Kuba	USA
07.02.2003	Turkish Airlines flight 143	Turecko	Turecko	Rusko
02.02.2003	Air China flight 1505	Čína	Čína	Tchaj-wan
19.01.2003	Air Algérie flight 6025	Alžírsko	Alžírsko	Severní Korea/ Jižní Korea
28.10.2002	Shanghai Airlines	Čína	Čína	Tchaj-wan
09.09.2002	Air Seychelles flight 017	Indie	Seychely	vých. Evropa
10.05.2002	Xiamen Airlines flight 8336	Čína	Čína	Tchaj-wan
17.04.2002	China Northern Airlines flight 6621	Čína	Čína	USA
14.11.2001	Trans Guyana Airways	Guayana	Guayana	Brazílie

Přeměrování do jiného státu bylo požadováno celkem ve 31 případech unesených letů, avšak pouze v sedmi případech bylo pachatelům vyhověno. V 9 případech se cílovou destinací únosců stal některý z evropských států.

Nejčastěji to bylo Švýcarsko, kam požadovali únosci letět celkem třikrát. Ve dvou případech zvolili pachatelé jako cílovou destinaci Francii, jednu Itálii a Německo. V jednom případě únosce požadoval odklonit let do blíže nespécifikovaného státu východní Evropy. Třikrát bylo požadováno odklonění letu na Tchaj-wan. Ve všech těchto případech se jednalo o let pocházející z pevninské Číny. V jednom případě byly dle dostupných zdrojů informace ohledně cílové destinace v rozporu. Zatímco jeden zdroj uváděl jako požadovanou destinaci Jižní Koreu, jiný zdroj uváděl Severní Koreu. Všechny státy, které se opakovaně staly požadovanými destinacemi únosců, jsou uvedeny v grafu (Obrázek 17).

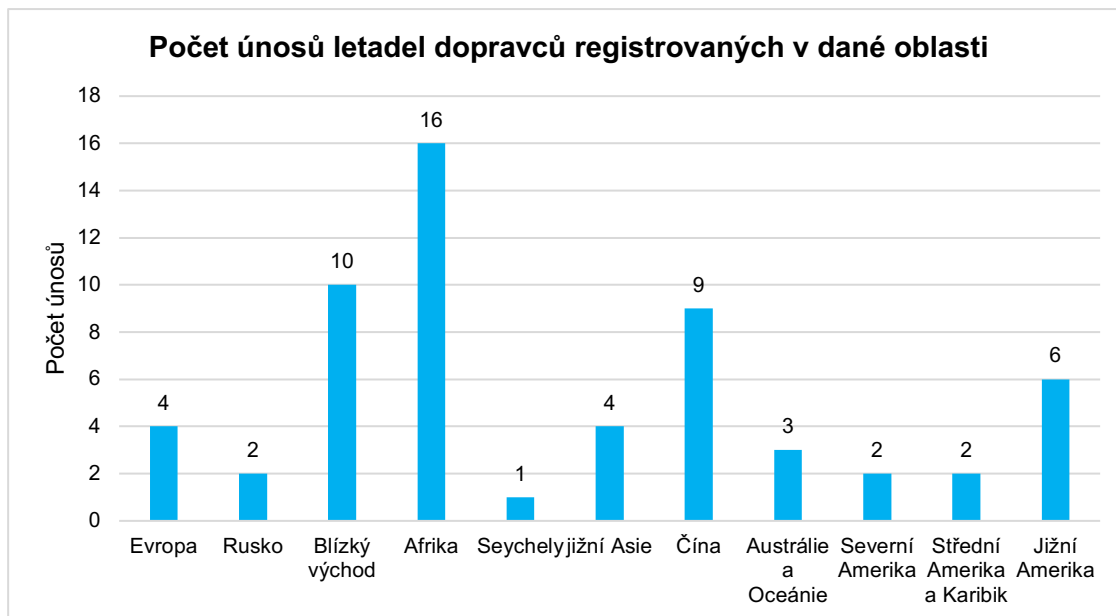


Obrázek 17: Graf cílových destinací únosců (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)



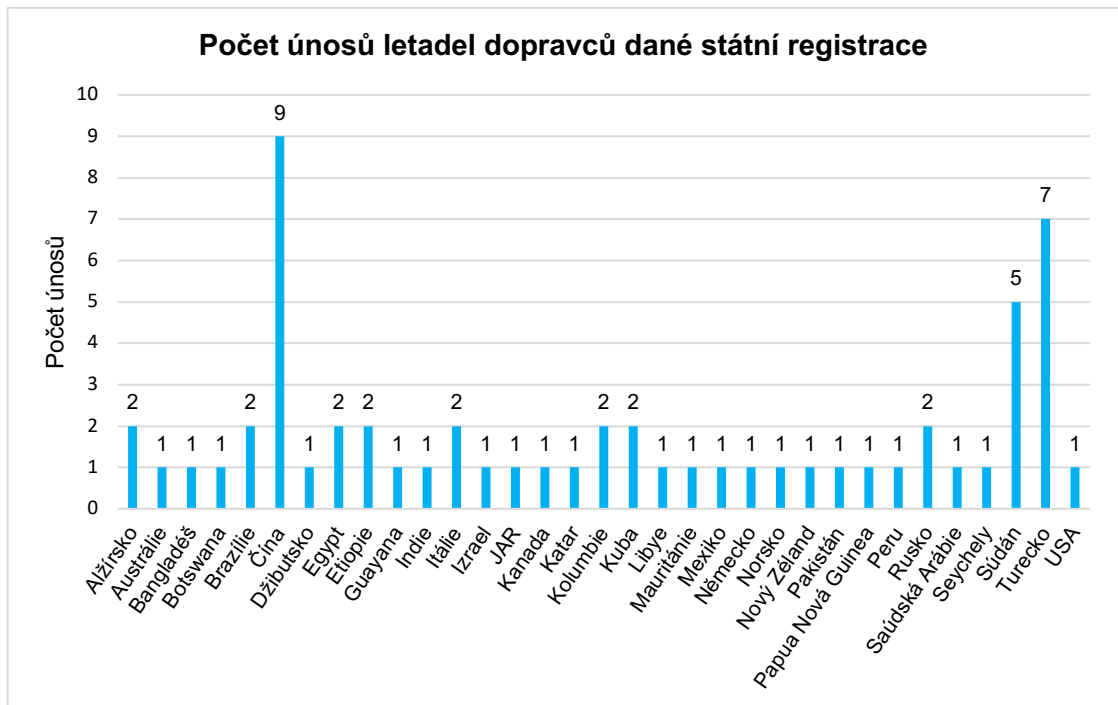
## 5.7 Oblast registrace leteckého dopravce

Počet únosů letadel leteckých dopravců, jejichž stát registrace se nachází v některé z uvedených světových oblastí, je zobrazen v grafu (Obrázek 18).



Obrázek 18: Graf počtu únosů letadel dopravců registrovaných v dané oblasti (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Nejvíce unesených letadel (16) bylo registrováno v Africe, dále v oblasti Blízkého východu (10) a Číně (9). Unesená letadla evropských registrací (4) patřila italské, německé a norské letecké společnosti. Všechny státy dopravců, jejichž letadla byla unesena, a celkový počet únosů letadel z těchto států jsou znázorněny v grafu (Obrázek 19).



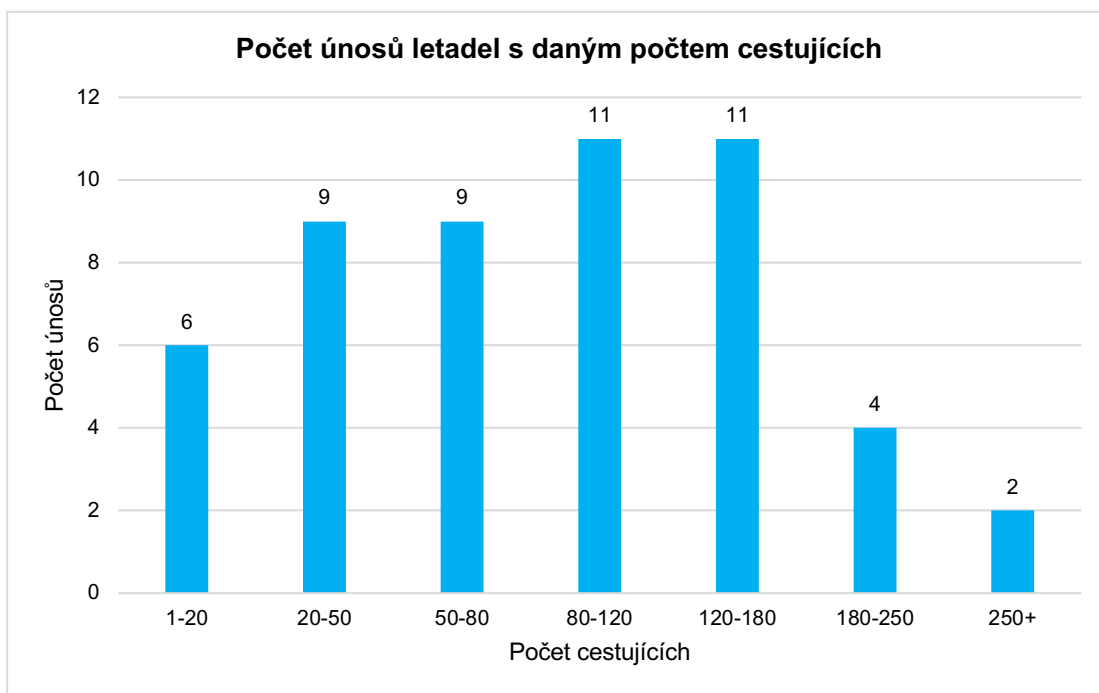
Obrázek 19: Graf počtu únosů letadel dopravců dané státní registrace (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

## 5.8 Počet cestujících

Cílem této podkapitoly bylo zjistit, zda existuje přímá úměra mezi počtem cestujících v letadle a pravděpodobností únosu. Na základě dostupných dat byly počty cestujících jednotlivých letů rozděleny do těchto kategorií:

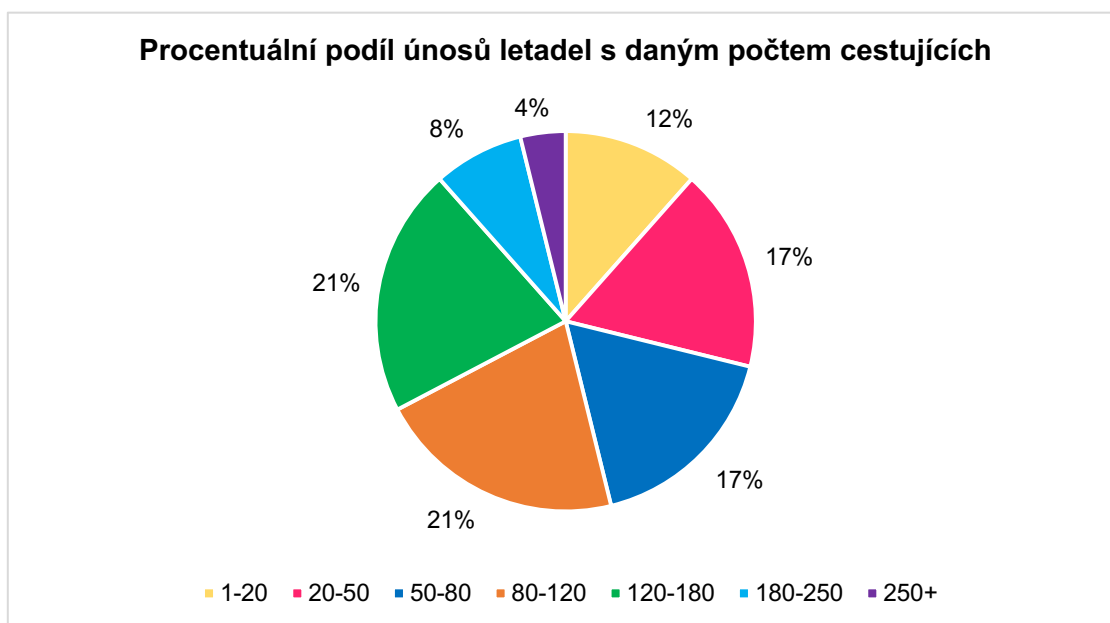
- 1–20
- 20–50
- 50–80
- 80–120
- 120–180
- 180–250
- 250+

V 7 z celkem 59 případů unesených letů nebyl počet cestujících zjištěn, a tyto případy proto nejsou v této podkapitole uvažovány. Graf (Obrázek 20) udává počet únosů spadajících do vymezených kategorií.



Obrázek 20: Graf počtu únosů v závislosti na počtu cestujících (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Procentuální podíl únosů letadel s daným počtem cestujících spadající do stanovených kategorií je zobrazen v grafu (Obrázek 21).



Obrázek 21: Graf procentuálního zastoupení počtu cestujících (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Na základě dostupných informací je možné říci, že neexistuje přímá úměra mezi počtem přepravovaných cestujících a pravděpodobností únosu daného letadla.

Nejvíce unesených letů (11 letů, 21 % všech zjištěných případů) patřilo do kategorie 80–120 a 120–180 cestujících a nejméně (2 lety, 4 % případů) do kategorie 250 a více cestujících.

V Tabulce 4 jsou uvedeny typy letounů, jež se ve sledovaném období staly opakovaně terčem únosu, jakožto i počet všech únosů, ve kterých daný typ figuroval. Ve dvou případech únosu se nepodařilo typ letounu zjistit.

Tabulka 4: Počet únosů daného typu letadla (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

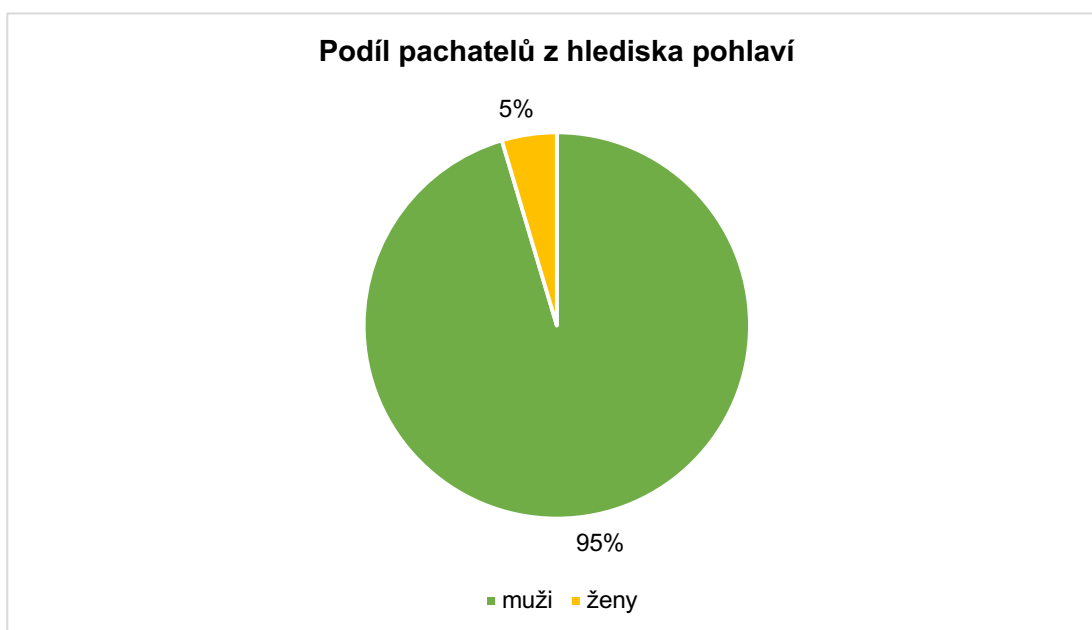
Typ letounu	Počet únosů
Boeing 737	21
Airbus A320/A321	8
Boeing 777	2
Boeing 757	3
Airbus A300/A310	4
Antonov AN-24	2
Bombardier Dash 8	2
McDonnell Douglas MD-80	3
Cessna 208 Caravan	3
jiný typ	9

Obě zjištění, tedy že nejvyšší počet unesených letadel podle počtu cestujících na palubě spadal do kategorie 80–120 a 120–180 cestujících, a také to, že zdaleka nejčastěji uneseným typem letounu byl Boeing 737 a poté Airbus A320 resp. A321, pravděpodobně úzce souvisí s rozšířením jednotlivých typů v rámci civilní letecké dopravy. Podle průzkumu z roku 2016 tvoří Boeing 737 přibližně 26 % letadel užívaných v obchodní letecké dopravě, následovaný Airbusem A320, který zastupuje 19,45 % všech letadel. Airbus A321 se podle této studie umístil na 5. pozici se 7,29 % [56]. Jedná se o úzkotrupé dopravní letouny navržené především pro provoz na krátké a středně dlouhé vzdálenosti. Společnost Smartwings uvádí, že např. letoun Boeing 737-800 je nejčastěji užíván v konfiguracích 189Y (economy class) a 18C150Y (18 passengers business class) [57]. Průměrný faktor obsazenosti se dle údajů Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) vyvíjel v letech 2001, 2010 a 2019 následovně: 2001 – 70,3 % [58], 2010 – 78,4 % [59], 2019 – 82,6 % [60]. Průměrná hodnota z těchto tří údajů je 77,1 %. Pokud by tedy za celé sledované

období byla uvažována průměrná maximální kapacita všech letounů 168 cestujících a průměrná obsazenost všech uskutečněných letů za celé sledované období 77,1 %, byla by průměrná obsazenost všech letů 130 cestujících (po zaokrouhlení). Tento počet spadá do kategorie 120–180 cestujících, u níž byl zaznamenán nejvyšší počet unesených letadel (11) ve sledovaném období (spolu s kategorií 80–120). Na základě tohoto zjištění lze konstatovat, že se riziko únosu letadla nezvyšuje s počtem cestujících na palubě, ale že nejvíce únosů bylo mířeno na letadla s takovými počty cestujících, jaké se vyskytovaly nejčastěji. Tohoto výsledku však bylo dosaženo pomocí průměrných hodnot a odhadů. Skutečné hodnoty se mohou lišit.

## 5.9 Pohlaví pachatelů

Podíl všech pachatelů z hlediska pohlaví znázorňuje graf (Obrázek 22). Ve třech případech únosů se nepodařilo pohlaví pachatele dohledat. Na zbylých 56 případech se podílelo celkem 87 pachatelů, z nichž 83 byli muži a 4 ženy.



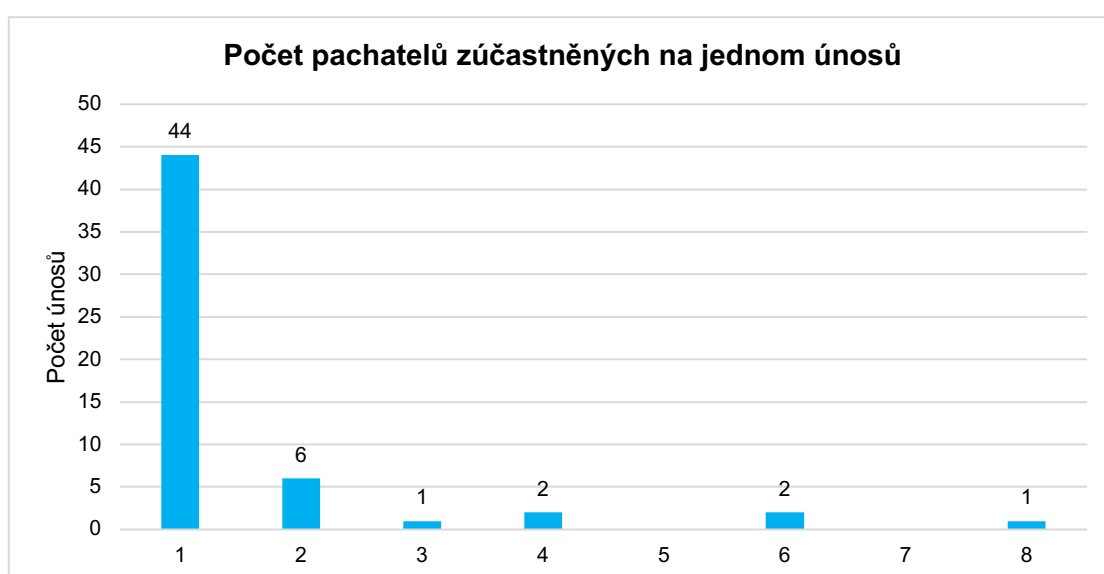
Obrázek 22: Graf procentuálního zastoupení pachatelů z hlediska pohlaví (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Jedná se o výrazný nepoměr, který se v oblasti letecké dopravy projevuje ještě znatelněji než obecně u ostatních druhů násilných činů. Například podle údajů americké vládní agentury Bureau of Justice Statistics (BJS) z roku 1999 bylo 14 % všech násilných činů v USA spácháno ženami [61]. V České republice bylo

dle studie z roku 2016 zastoupení žen v počtu spáchaných násilných trestných činů za rok 2015 9 % [62].

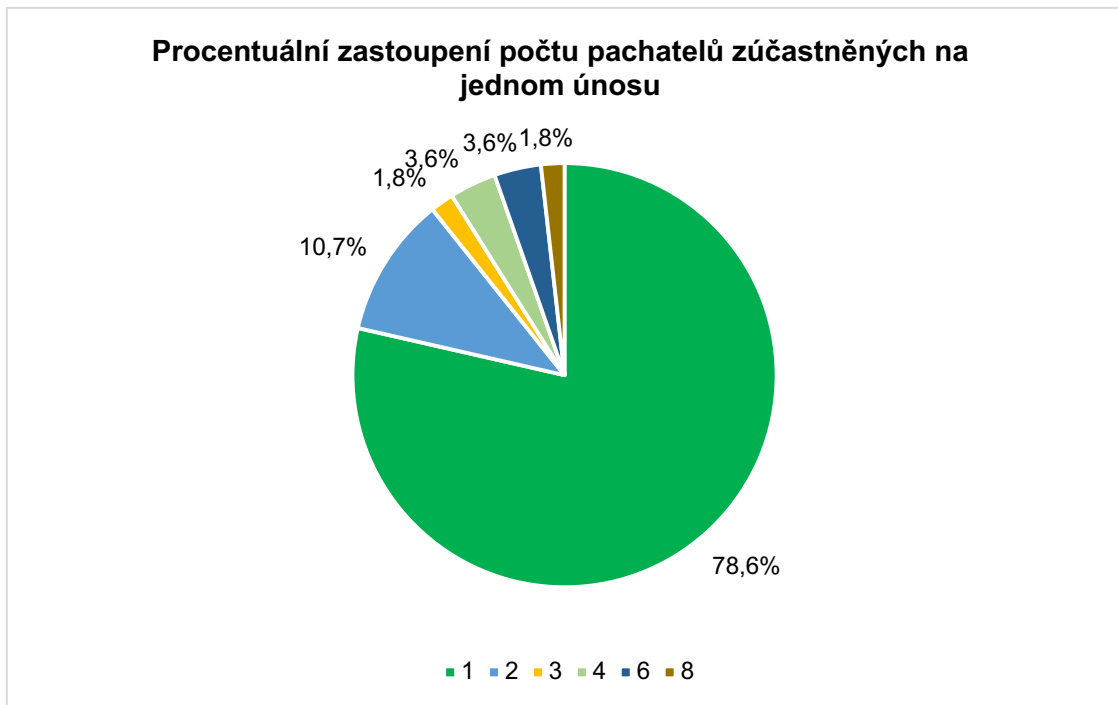
## 5.10 Počet pachatelů zúčastněných na jednom únosu

Tato podkapitola byla zpracována se záměrem zjistit, zda pachatelé častěji útočí jako jednotlivci, nebo spíše ve skupinách a případně v jak početných skupinách. Graf (Obrázek 23) znázorňuje počet pachatelů zúčastněných na jednotlivých případech únosů. Ve 3 případech únosů se nepodařilo počet pachatelů dohledat, a tyto případy proto nejsou v této podkapitole uvažovány.



Obrázek 23: Graf počtu pachatelů zúčastněných na jednom únosu (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

V grafu lze vidět, že ve 44 případech (78,6 %) útočili pachatelé jako jednotlivci. 6 únosů (10,7 %) bylo spácháno pachateli, kteří útočili ve dvojicích. Vyšší počty pachatelů byly spíše ojedinělé a dohromady se na celkovém počtu případů podílely rovněž z 10,7 %. Procentuální zastoupení počtu pachatelů je znázorněno v grafu (Obrázek 24).



Obrázek 24: Graf procentuálního zastoupení počtu pachatelů zúčastněných na jednom únosu (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

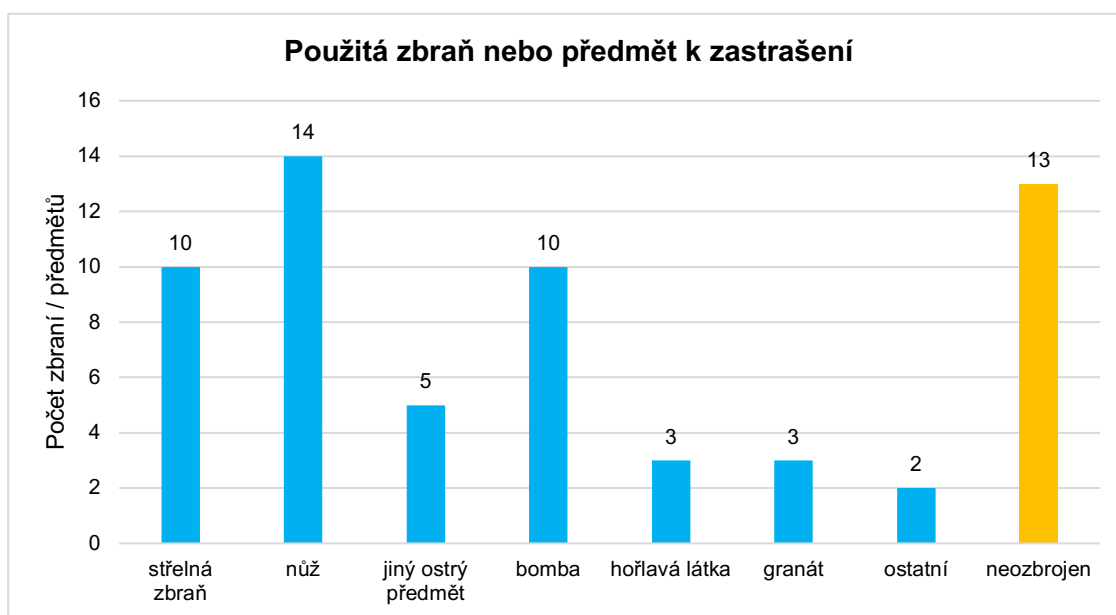
Pokud se týká zastoupení jednotlivců a skupin v páčání násilných trestných činů z obecného hlediska, nejen v letectví, zde se procentuální podíl jednotlivců a skupin pohybuje téměř v podobných hodnotách. Např. dle statistiky BJS, zveřejněné v roce 2000, bylo přibližně 77,2 % násilných trestných činů na území USA spácháno jednotlivci a 22,8 % skupinami pachatelů. [63]

### 5.11 Použitá zbraň

Tento parametr únosů letadel je zde zpracován pouze velmi obecně, jelikož se podle různých zdrojů některé informace částečně lišily, nebo nebylo možné na jejich základě použítou zbraň jednoznačně určit. Po prozkoumání záznamů byly navrženy tyto kategorie zbraní a předmětů použitých k zastrašení cestujících a posádky:

- střelná zbraň,
- nůž,
- jiný ostrý předmět,
- bomba,
- hořlavá látka,
- granát,
- ostatní.

V 5 případech se nepodařilo informaci o použité zbraní dohledat. U 13 případů bylo zjištěno, že pachatel nebyl nijak ozbrojen, a tedy o tom, že disponuje nebezpečným předmětem, podal nepravdivou informaci. Počet použitých zbraní a předmětů se neshoduje s celkovým počtem únosů, jelikož někteří pachatelé použili více než jeden předmět. Graf (Obrázek 25) zobrazuje kategorie zbraní a jejich celkový počet.



Obrázek 25: Graf kategorií použitých zbraní (zpracoval autor na základě dat uvedených v Příloze 1)

Nejčastěji použitou zbraní byl nůž, dalšími častými zbraněmi a předměty byly střelné zbraně (nejčastěji pistole) a různé druhy bomb a výbušných zařízení. Bylo však zjištěno, že nejméně v 8 případech byla použita bomba falešná, a sloužila tedy pouze jako předmět k zastrašení. V 1 případě únosu pachatel použil falešnou pistoli a granát. Ve 3 případech bylo na palubě letadla vyhrožováno zapálením hořlavé látky (benzín).



## 6 ZÁVĚR

Cílem práce bylo navrhnout kategorizaci protiprávních činů v letecké dopravě pro účely shromažďování a třídění statistických dat o těchto činech a jejich následného vyhodnocení. Na základě studie dostupných záznamů o uskutečněných protiprávních činech byly stanoveny parametry těchto činů, jejichž vývoj v čase by mohlo být užitečné sledovat pro případné uplatnění v praxi. V rámci každého parametru byly navrženy kategorie, do kterých je možné konkrétní činy zařadit. Cíl práce byl splněn.

K uvedení příkladu vyhodnocení dat byly vybrány únosy letadel, které byly spáchány po 11. září 2001. Toto datum bylo zvoleno z důvodu zásadních změn v oblasti security realizovaných v reakci na teroristické útoky v USA. V kapitole 5 této práce je vyhodnocena většina parametrů stanovených v rámci navržené kategorizace. Tato část nezahrnuje parametry „čas útoku po vzletu“ a „státní příslušnost pachatele“ z důvodu nedostatečného množství získaných dat vztahujících se k těmto parametrům.

Zpracování praktické části práce bylo problematické především z pohledu samotného sběru dat. Jelikož se u méně známých případů nepodařilo získat potřebná data z oficiálních zdrojů, bylo nutné vycházet i z jiných zdrojů. V případech, kdy nebyl dohledán oficiální nebo důvěryhodný zdroj, byla použita data z běžných informačních zdrojů. Tento přístup vychází z nutnosti naplnění vytvořené tabulky potřebnými daty v logice postupného doplňování od oficiálních a důvěryhodných zdrojů, po informace z médií (např. čas odletu). Tyto informační zdroje jsou omezeně využity až v samotném závěru práce pro doplnění chybějících dat do tabulky. Nevycházejí z nich žádné definice nebo základní informace potřebné pro zpracování práce. Vzhledem k velkému množství použitých zdrojů jsou zdroje, které sloužily pro doplnění dat do tabulky, uvedeny v samostatné Příloze 4. Všechny ostatní zdroje jsou uvedeny standardně v seznamu použité literatury. Vytvořená tabulka obsahuje informace o celkem 59 únosech civilních letadel spáchaných ve sledovaném období, které se v dostupných zdrojích podařilo dohledat. Práce je orientována výhradně na civilní leteckou dopravu a nepojednává o únosech armádních letounů.

Omezením práce je také skutečnost, že vyhodnocení parametrů v kapitole 5 zahrnuje pouze uskutečněné pokusy o únos letadla. K případům, kdy byl záměr pachatele odhalen ještě předtím, než vstoupil na palubu letadla, nebyla dohledána žádná data.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] *Security*. ICAO [online]. [cit. 2020-08-04]. Dostupné z: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>
- [2] Annex 17 - Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference. In: *PELSSER. THE POSTAL HISTORY OF ICAO* [online]. [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: [https://applications.icao.int/postalhistory/annex\\_17\\_security\\_safeguarding\\_international\\_civil\\_aviation\\_against\\_acts\\_of\\_unlawful\\_interference.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/annex_17_security_safeguarding_international_civil_aviation_against_acts_of_unlawful_interference.htm)
- [3] BAUM, Philip. *Violence in the Skies: A History of Aircraft Hijacking and Bombing* [online]. Chichester: Summersdale Publishers, 2016 [cit. 2020-07-24]. ISBN 978-1-78372-790-2. Dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=qiOyCwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=qiOyCwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- [4] Éra únosů československých civilních letadel začala sebevražedným útokem. *Security magazin* [online]. 2018 [cit. 2020-07-24]. ISSN 1210-8723. Dostupné z: <https://www.securitymagazin.cz/historie/era-unosu-ceskoslovenskych-civilnich-letadel-zacala-sebevrazednym-utokem-1404058875.html>
- [5] KOVERDYNSKÝ, Bohdan. *Letecká security: historie, organizace, standardy a postupy*. Cheb: Svět křídel, 2014. Svět křídel. ISBN 978-80-87567-51-7.
- [6] SABOTAGE! *Historic Wings* [online]. 2013 [cit. 2020-07-24]. Dostupné z: <http://fly.historicwings.com/2013/03/sabotage/>
- [7] *ASN Aviation Safety Database*. Aviation Safety Network [online]. [cit. 2020-07-24]. Dostupné z: <https://aviation-safety.net/database/>
- [8] PRICE, Jeffrey C. a Jeffrey S. FORREST. *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats* [online]. Third Edition. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2016 [cit. 2020-07-24]. ISBN 978-0-12-804293-9. Dostupné z: [https://books.google.cz/books/about/Practical\\_Aviation\\_Security.html?id=yIt4CgAAQBAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.cz/books/about/Practical_Aviation_Security.html?id=yIt4CgAAQBAJ&redir_esc=y)
- [9] MAZZOLENI, Nicoletta a Massimo CATUSI. *The Cuban Hijackings: Their Significance and Impact Sixty Years On*. Aviation Security International [online]. [cit. 2020-07-25]. ISSN 1352-0148. Dostupné z: <https://www.asi-mag.com/the-cuban-hijackings-their-significance-and-impact-sixty-years-on/>

- [10] VOLKOV, Oleg. *Take me to Cuba! The skyjacking craze of the 1960s*. *Aviation Security International* [online]. 2016 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.aerotime.aero/oleg.volkov/15042-take-me-to-cuba-the-skyjacking-craze-of-the-1960s?page=2>
- [11] MANSFIELD, Duncan. *Tennessee Narrowly Dodged Bullet in Tense '72 Hijack Episode*. *Los Angeles Times* [online]. 2016 [cit. 2020-07-25]. ISSN 0458-3035. Dostupné z: <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2001-sep-23-mn-48746-story.html>
- [12] Popular Front for the Liberation of Palestine. In: *Encyclopædia Britannica* [online]. 2018 [cit. 2020-08-04]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/Popular-Front-for-the-Liberation-of-Palestine>
- [13] *Airline Passenger Security Screening: New Technologies and Implementation Issues* [online]. Washington, D.C.: The National Academies Press, 1996 [cit. 2020-07-25]. ISBN 0-309-56112-4. Dostupné z: <https://www.nap.edu/catalog/5116/airline-passenger-security-screening-new-technologies-and-implementation-issues>
- [14] *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation – Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference* [PDF]. Tenth Edition. International Civil Aviation Organization, 2017 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: [https://www.icao.int/casp-ap/Test%20Document/an17\\_cons.pdf#search=AN17](https://www.icao.int/casp-ap/Test%20Document/an17_cons.pdf#search=AN17)
- [15] *Informace o bombovém útoku na let Pan Am 103*. Aviation Safety Network: ASN Safety Database [online]. [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19881221-0>
- [16] Pan Am flight 103. In: *Encyclopædia Britannica* [online]. 2019 [cit. 2020-08-04]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/event/Pan-Am-flight-103>
- [17] FRANKEL, Glenn. Havel Details Sale of Explosive to Libya. *The Washington Post* [online]. 1990 [cit. 2020-07-25]. ISSN 0190-8286. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/wp-srv/inatl/longterm/panam103/stories/libya0390.htm>
- [18] USHYNSKYI, Sergey. *Pan Am flight 103 investigation and lessons learned* [PDF]. National Aviation University, Kiev, Ukraine, 2009 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: <https://doi.org/10.3846/1648-7788.2009.13.78-86>
- [19] *Convention on the Marking of Plastic Explosives* [PDF]. Montreal, 1991 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: <https://www.un.org/ruleoflaw/files/3dd90f0c7.pdf>

- [20] *THE 9/11 COMMISSION REPORT: Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States* [PDF]. The National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, 2004 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: [https://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report\\_Exec.pdf](https://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report_Exec.pdf)
- [21] SZYLLOWICZ, Joseph S. a Luca ZAMPARINI. *Air Transport Security: Issues, Challenges and National Policies* [online]. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018 [cit. 2020-07-25]. ISBN 9781786435200. Dostupné z: [https://books.google.cz/books/about/Air\\_Transport\\_Security.html?id=l45atAEACAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.cz/books/about/Air_Transport_Security.html?id=l45atAEACAAJ&redir_esc=y)
- [22] SEIDENSTAT, Paul. *Terrorism, Airport Security, and the Private Sector* [PDF]. 2008 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: <https://doi.org/10.1111/j.1541-1338.2004.00075.x>
- [23] *IMPLEMENTING 9/11 COMMISSION RECOMMENDATIONS: Progress Report 2011* [PDF]. U.S. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, 2011 [cit. 2020-07-25]. Dostupné také z: <https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/implementing-9-11-commission-report-progress-2011.pdf>
- [24] *Doprovodci letadel oslavili 5 let*. Policie České republiky [online]. 2009 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/doprovodci-letadel-oslavili-5-let.aspx>
- [25] *Federal flight deck officer training*. Transportation Security Administration [online]. 2015 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/news/press/top-stories/2015/12/14/federal-flight-deck-officer-training>
- [26] BURNS, John F. *3 Sentenced in London for Airline Plot*. The New York Times [online]. 2010 [cit. 2020-07-25]. ISSN 0362-4331. Dostupné z: <https://www.nytimes.com/2010/07/13/world/europe/13britain.html>
- [27] *Would-be suicide bombers jailed for life*. BBC News [online]. 2010 [cit. 2020-07-25]. ISSN 2421-3667. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/10600084>
- [28] *TSA announces refinements to security measures - agency adjusts liquid ban, aviation threat level remains high*. Transportation Security Administration [online]. 2006 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/news/press/releases/2006/09/25/tsa-announces-refinements-security-measures-agency-adjusts-liquid>

- [29] *Liquids Rule*. Transportation Security Administration [online]. [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.tsa.gov/travel/security-screening/liquids-rule>
- [30] *DEVELOPMENTS IN THE ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP) AND CONTINUED COOPERATION REQUIRED IN THE FIELD OF AVIATION SECURITY* [PDF]. Oranjestad: International Civil Aviation Organization, 2007. Dostupné také z: <https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/2007/9CCARDCA/9ccardcawp07.pdf>
- [31] *NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1546/2006 ze dne 4. října 2006, kterým se mění nařízení (ES) č. 622/2003, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti* [PDF]. 2006. In: Úřední věstník Evropské unie. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:286:0006:0007:CS:PDF>
- [32] *Liquids, aerosols and gels*. European Commission [online]. [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy/lags\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy/lags_en)
- [33] *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation* [PDF]. Montreal, 1971. Dostupné také z: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-English.pdf>
- [34] WILKINSON, Paul a Brian JENKINS. *Aviation Terrorism and Security* [online]. London: Frank Cass Publishers, 1999 [cit. 2020-07-25]. ISBN 978-1-135-23121-7. Dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=8T8AAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=8T8AAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- [35] 49 U.S. Code § 46502. *Aircraft piracy*. *Legal Information Institute* [online]. Cornell Law School [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/46502>
- [36] THOMAS, Andrew R. *Aviation Security Management* [online]. London: PRAEGER SECURITY INTERNATIONAL, 2008 [cit. 2020-07-25]. ISBN 978-0-313-34652-1. Dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=Xq9zCgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=Xq9zCgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

- [37] DUDGALE–POINTON, Tristan. Hijacking. *HistoryOfWar.org* [online]. 2005 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: [http://www.historyofwar.org/articles/concepts\\_hijacking.html](http://www.historyofwar.org/articles/concepts_hijacking.html)
- [38] MOREWITZ, Stephen J. *Kidnapping and Violence: New Research and Clinical Perspectives* [online]. New York: Springer, 2016 [cit. 2020-07-25]. ISBN 978-1-4939-2117-1. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=rGGtDwAAQBAJ&hl=cs>
- [39] PRAMONO, Agus. AIRCRAFT HIJACKING: A LEGAL PERSPECTIVE [PDF]. Faculty of Law, Diponegoro University, Semarang, 2014. Dostupné také z: <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11079/9630>
- [40] *Criminal Acts Against Civil Aviation* [PDF]. Federal Aviation Administration, 1986-2001. Dostupné také z: <https://permanent.access.gpo.gov/lps24610/>
- [41] CATUSI, Massimo Catusi a Daniela TARDO. SWATTING HIJACKERS AWAY: THE HIJACKING OF AIR FRANCE 8969 AND THE GIGN INTERVENTION. *Aviation Security International* [online]. 2019 [cit. 2020-07-25]. ISSN 1352-0148. Dostupné z: <https://www.asi-mag.com/swatting-hijackers-away-the-hijacking-of-air-france-8969-and-the-gign-intervention/>
- [42] CHANTAL, Hérbert. Mayday 03 - The Killing Machine (Air France Flight 8969) [video]. In: *Dailymotion* [online]. Cineflix Productions, 2005. Dostupné také z: <https://www.dailymotion.com/video/x7t92mj>
- [43] BJØRGO, Tore. *Root Causes of Terrorism: Myths, reality and ways forward* [online]. Abingdon a New York: Routledge, 2005 [cit. 2020-07-25]. ISBN 0-203-33765-4. Dostupné z: [https://dl1.cuni.cz/pluginfile.php/486789/mod\\_resource/content/1/Tore%20Bjorgo-Root%20Causes%20of%20Terrorism\\_%20%20Myths%2C%20Reality%20and%20Ways%20Forward%20%282005%29.pdf](https://dl1.cuni.cz/pluginfile.php/486789/mod_resource/content/1/Tore%20Bjorgo-Root%20Causes%20of%20Terrorism_%20%20Myths%2C%20Reality%20and%20Ways%20Forward%20%282005%29.pdf)
- [44] *CODEBOOK: INCLUSION CRITERIA AND VARIABLES* [online]. Global Terrorism Database, 2019 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.start.umd.edu/gtd/downloads/Codebook.pdf>
- [45] *Definice pojmu terorismus*. Ministerstvo vnitra České republiky [online]. 2009 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/definice-pojmu-terorismus.aspx>
- [46] *Typologie terorismu*. Ministerstvo vnitra České republiky [online]. 2009 [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/typologie-terorismu.aspx>

- [47] JOHNSTON, Les. In: *The British Journal of Criminology*, Volume 36, Issue 2 [online]. 1996, s. 220-236 [cit. 2020-07-29]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.bjc.a014083>
- [48] KRUEGER, Alan B. a Jitka MALEČKOVÁ. Education, Poverty and Terrorism: Is There a Causal Connection? In: *JOURNAL OF ECONOMIC PERSPECTIVES VOL. 17, NO. 4, FALL 2003* (pp. 119-144) [online]. 2003 [cit. 2020-07-26]. Dostupné z: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/089533003772034925>
- [49] RUSSELL, Charles A. a Bowman H. MILLER. Profile of a Terrorist. In: ALEXANDER, Yonah a Lawrence Z. FREEDMAN. *Perspectives on Terrorism* [online]. 1983, s. 45-60 [cit. 2020-07-26]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/10576107708435394>
- [50] VEGRICHTOVÁ, Barbora. *HROZBA RADIKALIZACE: Terorismus, varovné signály a ochrana společnosti* [online]. Praha: Grada Publishing, 2019 [cit. 2020-07-25]. ISBN 978-80-271-1069-8. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/kniha/hrozba-radikalizace-6127/>
- [51] SWEET, Kaythleen M. *AVIATION AND AIRPORT SECURITY: Terrorism and Safety Concerns* [online]. Second Edition. Boca Raton: CRC Press, 2008 [cit. 2020-07-25]. ISBN 978-1-4398-9473-6. Dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=-bXMBQAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=-bXMBQAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- [52] BARTHOLOMEW, Elias. *AIRPORT AND AVIATION SECURITY: U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism* [online]. Boca Raton: CRC Press, 2009 [cit. 2020-07-25]. ISBN 9781420070309. Dostupné z: [https://play.google.com/store/books/details/Airport\\_and\\_Aviation\\_Security\\_U\\_S\\_Policy\\_and\\_Strat?id=8uhpSnh8b8wC&hl=en\\_US](https://play.google.com/store/books/details/Airport_and_Aviation_Security_U_S_Policy_and_Strat?id=8uhpSnh8b8wC&hl=en_US)
- [53] *Global Terrorism Database* [online]. National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism [cit. 2020-07-25]. Dostupné z: <https://www.start.umd.edu/gtd/>
- [54] *Flight tracking statistics: Total number of flights tracked by Flightradar24, per day (UTC time), last 180 days*. Flightradar24 [online]. [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.flightradar24.com/data/statistics>
- [55] *Flightradar24's 2019 by the numbers*. Flightradar24 [online]. 2020 [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.flightradar24.com/blog/flightradar24s-2019-by-the-numbers/>



- [56] *26 Percent Of All Commercial Airlines are Boeing 737s*. Travel Stats Man [online]. 2016 [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.travelstatsman.com/12122016/most-common-plane-flown-airlines/>
- [57] *Fleet*. Smartwings [online]. [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.smartwings.com/en/fleet/>
- [58] *World Air Transport Statistics 2002 Is Out Now*. IATA [online]. 2002 [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2002-07-15-27/>
- [59] *Strong 2010 but Uncertainties in 2011 - Severe Weather Dents Recovery*. IATA [online]. 2011 [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2011-02-02-01/>
- [60] *Slower but Steady Growth in 2019*. IATA [online]. 2020 [cit. 2020-07-27]. Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2011-02-02-01/>
- [61] GREENFELD, Lawrence A. a Tracy L. SNELL. *Women Offenders* [PDF]. Bureau of Justice Statistics, 1999. Dostupné také z: <https://www.bjs.gov/content/pub/pdf/wo.pdf>
- [62] *Analýza trendů kriminality v České republice v roce 2015* [PDF]. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2016. Dostupné také z: <http://www.ok.cz/iksp/docs/437.pdf>
- [63] *Criminal Victimization in the United States, 1995* [PDF]. Bureau of Justice Statistics, 2000. Dostupné také z: <https://books.google.cz/books?id=Aos24ATPZclC&pg=PA35&lpg=PA35&dq=violent+crimes+committed+by+multiple+offenders&source=bl&ots=UFPbeHcd9h&sig=ACfU3U2PqgchBXt415CDQt070f3nNZG69Q&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwjI0Nq35MzqAhWNT8AKHb4IBlgQ6AEwA3oECAkQAQ#v=onepage&q&f=false>

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Návrh tabulky pro sběr dat .....	32
Tabulka 2: Seznam mezinárodních letů a jejich počátečních a cílových destinací .....	48
Tabulka 3: Seznam přesměrovaných letů a cílové destinace únosců.....	49
Tabulka 4: Počet únosů daného typu letadla .....	54

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Model radikalizace – Schodiště k terorismu.....	27
Obrázek 2: Oblasti útoků na leteckou dopravu v období 1970-2018 .....	29
Obrázek 3: Návrh kategorizace protiprávních činů v letecké dopravě .....	31
Obrázek 4: Graf motivů pachatelů k únosu letadla.....	38
Obrázek 5: Graf procentuálního zastoupení časů odletu unesených letadel.....	39
Obrázek 6: Graf časů odletů ve stanovených časových intervalech I.....	40
Obrázek 7: Graf časů odletů ve stanovených časových intervalech II.....	41
Obrázek 8: Graf počtu únosů v jednotlivých dnech v týdnu .....	41
Obrázek 9: Graf zprůměrovaných počtů letů v jednotlivých dnech v týdnu .....	42
Obrázek 10: Graf procentuálních zastoupení počtu spáchaných únosů a počtu letů I.....	43
Obrázek 11: Graf počtu únosů spáchaných v jednotlivých měsících.....	43
Obrázek 12: Graf počtu všech letů sledovaných v roce 2019 .....	44
Obrázek 13: Graf s vyznačenými hodnotami počtu letů .....	45
Obrázek 14: Graf procentuálních zastoupení počtu spáchaných únosů a počtu letů II.....	46
Obrázek 15: Graf procentuálního zastoupení mezinárodních a vnitrostátních letů .....	46
Obrázek 16: Graf oblastí výskytu únosů vnitrostátních letů .....	47
Obrázek 17: Graf cílových destinací únosců .....	50
Obrázek 18: Graf počtu únosů letadel dopravců registrovaných v dané oblasti .....	51
Obrázek 19: Graf počtu únosů letadel dopravců dané státní registrace .....	52
Obrázek 20: Graf počtu únosů v závislosti na počtu cestujících .....	53
Obrázek 21: Graf procentuálního zastoupení počtu cestujících.....	53
Obrázek 22: Graf procentuálního zastoupení pachatelů z hlediska pohlaví .....	55
Obrázek 23: Graf počtu pachatelů zúčastněných na jednom únosu.....	56
Obrázek 24: Graf procentuálního zastoupení počtu pachatelů .....	57
Obrázek 25: Graf kategorií použitých zbraní .....	58

## **SEZNAM PŘÍLOH**

PŘÍLOHA 1: NAVRŽENÁ TABULKA NAPLNĚNÁ ZÍSKANÝMI DATY

PŘÍLOHA 2: PŘÍČINY ÚNOSŮ A MOTIVY PACHATELŮ

PŘÍLOHA 3: VÝVOJ OBLASTI SECURITY PŘED 11. 9. 2001

PŘÍLOHA 4: SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ DAT

# PŘÍLOHA 1: NAVRŽENÁ TABULKA NAPLNĚNÁ ZÍSKANÝMI DATY

(zpracoval autor na základě zdrojů uvedených v Příloze 4)

#	DATUM	LET	ČAS ODLETU	DEN	MĚSÍC	ROK	MÍSTO VZLETU	CÍLOVÁ DESTINACE	PŘESMĚROVÁNÍ	DESTINACE PŘESMĚROVÁNÍ
1	26.11.2019	Tropicair	11:00	út	listopad	2019	Papua Nová Guinea	Papua Nová Guinea	NE	
2	24.02.2019	Biman Bangladesh Airlines flight BG147	17:13	ne	únor	2019	Bangladéš	SAE	NE	
3	04.02.2019	Sudan Airways flight SD103		po	únor	2019	Egypt	Súdán	NE	
4	22.01.2019	Aeroflot flight SU1515	12:55	út	leden	2019	Rusko	Rusko	ANO	Afghánistán
5	15.04.2018	Air China flight CA1350	08:41	ne	duben	2018	Čína	Čína	NE	
6	23.12.2016	Afriqiyah Airways flight 8U209	11:10	pá	prosinec	2016	Libye	Libye	ANO	Malta
7	29.03.2016	Egyptair flight MS181	06:36	út	březen	2016	Egypt	Egypt	NE	
8	01.04.2014	Lufthansa flight LH1667	11:10	út	duben	2014	Německo	Maďarsko	NE	
9	17.02.2014	Ethiopian Airlines flight ET-702	00:30	po	únor	2014	Etiopie	Itálie	ANO	Švýcarsko
10	07.02.2014	Pegasus Airlines flight 751	16:25	pá	únor	2014	Ukrajina	Turecko	ANO	Rusko
11	24.05.2013	Pakistan International Airlines flight PK709	09:35	pá	květen	2013	Pakistán	UK	NE	
12	29.06.2012	Tianjin Airlines flight 7554	12:25	pá	červen	2012	Čína	Čína	NE	
13	07.03.2012	Sudan Airways flight SD413		st	březen	2012	Súdán	Súdán	ANO	Uganda
14	12.02.2012	TAM Linhas Aéreas flight JJ8047	13:32	ne	únor	2012	Uruguay	Brazílie	NE	
15	24.04.2011	Alitalia Flight AZ329	20:24	ne	duben	2011	Francie	Itálie	ANO	Libye
16	05.01.2011	Turkish Airlines flight 1754	15:50	st	leden	2011	Norsko	Turecko	NE	
17	10.06.2010	Aerodiana	07:10	čt	červen	2010	Peru	Peru	NE	
18	02.11.2009	Daallo Airlines flight 774		po	listopad	2009	Somálsko	Džibutsko	NE	
19	21.10.2009	Egyptair flight MS738		st	říjen	2009	Turecko	Egypt	ANO	Izrael
20	09.09.2009	Aeroméxico flight 576	11:38	st	září	2009	Mexiko	Mexiko	NE	
21	19.04.2009	CanJet Airlines flight 918	23:00	ne	duben	2009	Jamajka	Kanada	NE	
22	01.02.2009	IndiGo Airlines flight 664	15:12	ne	únor	2009	Indie	Indie	NE	
23	26.08.2008	Sun Air	16:40	út	srpen	2008	Súdán	Súdán	ANO	Francie
24	07.03.2008	China Southern Flight 6901	10:35	pá	březen	2008	Čína	Čína	NE	
25	08.02.2008	Air New Zealand Link Flight NZ2279	07:20	pá	únor	2008	Nový Zéland	Nový Zéland	ANO	Austrálie
26	18.08.2007	Atlasjet Airlines flight 1011	06:45	so	srpen	2007	Turecko	Turecko	ANO	Írán
27	10.04.2007	Pegasus Airlines flight 157	17:40	út	duben	2007	Turecko	Turecko	ANO	Írán
28	30.03.2007	Sudan Airways flight 111	01:17	pá	březen	2007	Libye	Súdán	ANO	JAR
29	15.02.2007	Air Mauritanie	16:30	čt	únor	2007	Mauritánie	Mauritánie	ANO	Francie
30	24.01.2007	Air West flight 612	09:00	st	leden	2007	Súdán	Súdán	ANO	Chad
31	22.01.2007	Air Botswana flight 201	17:00	po	leden	2007	Botswana	JAR	NE	
32	28.12.2006	Aeroflot flight 271	22:00	čt	prosinec	2006	Rusko	Švýcarsko	ANO	Egypt
33	03.10.2006	Turkish Airlines flight 1476	16:20	út	říjen	2006	Albánie	Turecko	ANO	Itálie
34	17.06.2006	South African Airways flight SA322	10:30	so	červen	2006	JAR	JAR	ANO	Mosambik
35	12.09.2005	AIRES Colombia flight 8081	11:15	po	září	2005	Kolumbie	Kolumbie	NE	
36	29.09.2004	Kato Air flight 605	09:50	st	září	2004	Norsko	Norsko	NE	

#	DATUM	LET	ČAS ODLETU	DEN	MĚSÍC	ROK	MÍSTO VZLETU	CÍLOVÁ DESTINACE	PŘESMĚROVÁNÍ	DESTINACE PŘESMĚROVÁNÍ
37	26.07.2004	Air China flight 1343	08:40	po	červenec	2004	Čína	Čína	ANO	Jižní Korea
38	17.04.2004	Qatar Airways flight 553	23:30 (přechozí den)	so	duben	2004	Maroko	Katar	ANO	Švýcarsko
39	19.08.2003	Air Algérie		út	srpen	2003	Alžírsko	Alžírsko	ANO	Švýcarsko
40	29.05.2003	QantasLink flight 1737	14:50	čt	květen	2003	Austrálie	Austrálie	NE	
41	31.03.2003	Cubana de Aviación		po	březen	2003	Kuba	Kuba	ANO	USA
42	28.03.2003	Turkish Airlines flight 160	23:00	pá	březen	2003	Turecko	Turecko	ANO	Německo
43	19.03.2003	Aerotaxi flight 887	18:54	st	březen	2003	Kuba	Kuba	ANO	USA
44	07.02.2003	Turkish Airlines flight 143		pá	únor	2003	Turecko	Turecko	ANO	Rusko
45	02.02.2003	Air China flight 1505		ne	únor	2003	Čína	Čína	ANO	Tchaj-wan
46	24.01.2003	Sichuan Airlines flight 434		pá	leden	2003	Čína	Čína	NE	
47	19.01.2003	Air Algérie flight 6025	20:20	ne	leden	2003	Alžírsko	Alžírsko	ANO	Severní Korea/ Jižní Korea
48	27.11.2002	Alitalia flight AZ363	14:10	st	listopad	2002	Itálie	Francie	NE	
49	17.11.2002	El Al flight 581	20:15	ne	listopad	2002	Izrael	Turecko	NE	
50	12.11.2002	Gol Transportes Aéreos flight 1701	02:45	út	listopad	2002	Brazílie	Brazílie	NE	
51	28.10.2002	Shanghai Airlines		po	říjen	2002	Čína	Čína	ANO	Tchaj-wan
52	15.10.2002	Saudi Arabian Airlines flight 450	10:05	út	říjen	2002	Súdán	Saúdská Arábie	NE	
53	09.09.2002	Air Seychelles flight 017		po	září	2002	Indie	Seychely	ANO	jižní Evropa
54	09.06.2002	Ethiopian Airlines flight 113	16:40	ne	červen	2002	Etiopie	Etiopie	NE	
55	10.05.2002	Xiamen Airlines flight 8336		pá	květen	2002	Čína	Čína	ANO	Tchaj-wan
56	17.04.2002	China Northern Airlines flight 6621	17:10	st	duben	2002	Čína	Čína	ANO	USA
57	20.02.2002	AIRES Colombia flight 8091	08:45	st	únor	2002	Kolumbie	Kolumbie	NE	
58	07.02.2002	United Airlines flight 855	00:00	čt	únor	2002	USA	Argentina	NE	
59	14.11.2001	Trans Guyana Airways	06:00	st	listopad	2001	Guayana	Guayana	ANO	Brazílie

(zpracoval autor na základě zdrojů uvedených v Příloze 4)

#	DATUM	LET	STÁT DOPRAVCE	TYP LETOUNU	POČET CESTUJÍCÍCH (PAX + CREW)	MEZ/VN LET	POČ. PACH.	POČET MŮŽŮ	POČET ŽEN	ZBRAŇ / PŘEDMĚT
1	26.11.2019	Tropicair	Papua Nová Guinea	Cessna 208B Grand Caravan	8 (9)	VN	8	8	0	nůž + střelná zbraň
2	24.2.2019	Biman Bangladesh Airlines flight BG147	Bangladéš	Boeing 737-800	134 (148)	MEZ	1	1	0	střelná zbraň
3	04.02.2019	Sudan Airways flight SD103	Súdán	Boeing 737-300	(91)	MEZ	1	1	0	
4	22.01.2019	Aeroflot flight SU1515	Rusko	Boeing 737-800	69 (76)	VN	1	1	0	neozbrojen
5	15.04.2018	Air China flight CA1350	Čína	Airbus A321		VN	1	1	0	plnicí pero
6	23.12.2016	Afriqiyah Airways flight 8U209	Libye	Airbus A320	111 (118)	VN	2	2	0	střelná zbraň + granát
7	29.03.2016	Egyptair flight MS181	Egypt	Airbus A320	57 (64)	VN	1	1	0	bomba
8	01.04.2014	Lufthansa flight LH1667	Německo	Airbus A321	76 (82)	MEZ	1	1	0	žiletka
9	17.02.2014	Ethiopian Airlines flight ET-702	Etiopie	Boeing 767-300	(202)	MEZ	1	1	0	neozbrojen
10	07.02.2014	Pegasus Airlines flight 751	Turecko	Boeing 737-800	110	MEZ	1	1	0	neozbrojen
11	24.05.2013	Pakistan International Airlines flight PK709	Pakistán	Boeing 777	308 (322)	MEZ	2	2	0	neozbrojen
12	29.06.2012	Tianjin Airlines flight 7554	Čína	Embraer ERJ-190LR	92 (101)	VN	6	6	0	bomba + kus berle
13	07.03.2012	Sudan Airways flight SD413	Súdán	Boeing 737-500		VN	1	1	0	nůž
14	12.02.2012	TAM Linhas Aéreas flight JJ8047	Brazílie	Airbus A320		MEZ	1	1	0	
15	24.04.2011	Alitalia Flight AZ329	Itálie		(131)	MEZ	1	1	0	nůž
16	05.01.2011	Turkish Airlines flight 1754	Turecko	Boeing 737-800	(60)	MEZ	1	1	0	neozbrojen
17	10.06.2010	Aerodiana	Peru	Cessna 208B Grand Caravan	7 (9)	VN				
18	02.11.2009	Daallo Airlines flight 774	Džibutsko	Antonov An-24	(30)	MEZ	2	2	0	střelná zbraň
19	21.10.2009	Egyptair flight MS738	Egypt	Boeing 737	83	MEZ	1	1	0	nůž
20	09.09.2009	Aeroméxico flight 576	Mexiko	Boeing 737-800	104 (111)	VN	1	1	0	bomba
21	19.04.2009	CanJet Airlines flight 918	Kanada	Boeing 737-800	174 (182)	MEZ	1	1	0	střelná zbraň
22	01.02.2009	IndiGo Airlines flight 664	Indie	Airbus A320	163 (169)	VN				neozbrojen
23	26.08.2008	Sun Air	Súdán	Boeing 737-200	95 (102)	VN				
24	07.03.2008	China Southern Flight 6901	Čína	Boeing 757-200		VN	1	0	1	plechovka s benzínem
25	08.02.2008	Air New Zealand Link Flight NZ2279	Nový Zéland	BAe Jetstream 31	7 (9)	VN	1	0	1	nůž
26	18.08.2007	Atlasjet Airlines flight 1011	Turecko	McDonnell Douglas MD-80	140 (145)	VN	2	2	0	nůž + bomba
27	10.04.2007	Pegasus Airlines flight 157	Turecko	Boeing 737-800	178 (194)	VN	1	1	0	neozbrojen
28	30.03.2007	Sudan Airways flight 111	Súdán	Airbus A300	273 (284)	MEZ	1	1	0	nůž
29	15.02.2007	Air Mauritanie	Mauritánie	Boeing 737-700	71 (79)	VN	1	1	0	střelná zbraň
30	24.01.2007	Air West flight 612	Súdán	Boeing 737-200	95 (103)	VN	1	1	0	střelná zbraň
31	22.01.2007	Air Botswana flight 201	Botswana	ATR-42	23 (27)	MEZ	1	1	0	bomba
32	28.12.2006	Aeroflot flight 271	Rusko	Airbus A321	(168)	MEZ	1	1	0	bomba
33	03.10.2006	Turkish Airlines flight 1476	Turecko	Boeing 737-400	107 (113)	MEZ	1	1	0	neozbrojen
34	17.06.2006	South African Airways flight SA322	JAR	Boeing 737-800	129	VN	1	1	0	injekční jehla
35	12.09.2005	AIRES Colombia flight 8081	Kolumbie	de Havilland Canada Dash 8	20 (24)	VN	2	2	0	granát
36	29.09.2004	Kato Air flight 605	Norsko	Dornier 228	7 (9)	VN	1	1	0	sekera
37	26.07.2004	Air China flight 1343	Čína	Boeing 737	(108)	VN	1	1	0	neozbrojen
38	17.04.2004	Qatar Airways flight 553	Katar		92	MEZ	1	1	0	neozbrojen
39	19.08.2003	Air Algérie	Alžírsko	Boeing 737		VN	1	1	0	neozbrojen
40	29.05.2003	QantasLink flight 1737	Austrálie	Boeing 717	47 (53)	VN	1	1	0	ostré dřev. kolíky

#	DATUM	LET	STÁT DOPRAVCE	TYP LETOUNU	POČET CESTUJÍCÍCH (PAX + CREW)	MEZ/VN LET	POČ. PACH.	POČET MŮŽŮ	POČET ŽEN	ZBRAŇ/ PŘEDMĚT
41	31.03.2003	Cubana de Aviación	Kuba	Antonov An-24	40 (46)	VN	1	1	0	granát
42	28.03.2003	Turkish Airlines flight 160	Turecko	Airbus A310	196 (204)	VN	1	1	0	neozbrojen
43	19.03.2003	Aerotaxi flight 887	Kuba	Douglas DC-3	26 (29)	VN	6	6	0	nůž + záchranná sekera z letadla
44	07.02.2003	Turkish Airlines flight 143	Turecko	Airbus A310	222 (229)	VN	1	1	0	bomba
45	02.02.2003	Air China flight 1505	Čína	Boeing 757-200	148 (160)	VN	1	1	0	benzín + zapalovač
46	24.01.2003	Sichuan Airlines flight 434	Čína	Embraer ERJ-145	11 (16)	VN	1	1	0	bomba
47	19.01.2003	Air Algérie flight 6025	Alžírsko	Boeing 737-800	25 (31)	VN	3	3	0	
48	27.11.2002	Alitalia flight AZ363	Itálie	McDonnell Douglas MD-80	67 (74)	MEZ	1	1	0	bomba
49	17.11.2002	El Al flight 581	Izrael	Boeing 757-200	(170)	MEZ	1	1	0	nůž
50	12.11.2002	Gol Transportes Aéreos flight 1701	Brazílie	Boeing 737	67 (73)	VN	1	1	0	benzín + zapalovač
51	28.10.2002	Shanghai Airlines	Čína			VN	1	1	0	nůž
52	15.10.2002	Saudi Arabian Airlines flight 450	Saúdská Arábie	Airbus A300	185 (204)	MEZ	1	1	0	střelná zbraň
53	09.09.2002	Air Seychelles flight 017	Seychely	Boeing 737-700	62 (72)	MEZ	1	1	0	nůž
54	09.06.2002	Ethiopian Airlines flight 113	Etiopie	Fokker 50	42 (46)	VN	2	2	0	nůž + bomba
55	10.05.2002	Xiamen Airlines flight 8336	Čína	Boeing 737		VN	1	1	0	nůž
56	17.04.2002	China Northern Airlines flight 6621	Čína	McDonnell Douglas MD-80	61 (71)	VN	1	1	0	nůž
57	20.02.2002	AIRES Colombia flight 8091	Kolumbie	de Havilland Canada Dash 8	30 (34)	VN	4	2	2	střelná zbraň
58	07.02.2002	United Airlines flight 855	USA	Boeing 777	142 (157)	MEZ	1	1	0	neozbrojen
59	14.11.2001	Trans Guyana Airways	Guayana	Cessna 208B Grand Caravan	12 (13)	VN	4	4	0	střelná zbraň



## PŘÍLOHA 2: PŘÍČINY ÚNOSŮ A MOTIVY PACHATELŮ

(zpracoval autor na základě zdrojů informací uvedených v Příloze 4)

#	DATUM	LET	MOTIV
1	26.11.2019	Tropicair	Krádež zavazadel a nákladu
2	24.02.2019	Biman Bangladesh Airlines flight BG147	Rozhovor s předsedou vlády Rozhovor s bývalou manželkou
3	04.02.2019	Sudan Airways flight SD103	Pachatel byl deportován
4	22.01.2019	Aeroflot flight SU1515	Přesměrování letu do Afghánistánu Psychická porucha Alkohol
5	15.04.2018	Air China flight CA1350	Psychická porucha
6	23.12.2016	Afriqiyah Airways flight 8U209	Zisk azylu v Evropě Založení politické strany podporující režim M. Kádáfího
7	29.03.2016	Egyptair flight MS181	Rozhovor s bývalou manželkou Propuštění žen z egyptských věznic Rozhovor s představiteli EU Žádost o azyl
8	01.04.2014	Lufthansa flight LH1667	Zamítnutí azylu v Německu
9	17.02.2014	Ethiopian Airlines flight ET-702	Přesměrování letu do Švýcarska (co-pilot) Žádost o azyl
10	07.02.2014	Pegasus Airlines flight 751	Přesměrování do Sochi (Olympijské hry) Alkohol
11	24.05.2013	Pakistan International Airlines flight PK709	Nezjištěno
12	29.06.2012	Tianjin Airlines flight 7554	Ujgurští separatisté
13	07.03.2012	Sudan Airways flight SD413	Přesměrování letu do Ugandy
14	12.02.2012	TAM Linhas Aéreas flight JJ8047	Psychická porucha
15	24.04.2011	Alitalia Flight AZ329	Přesměrování letu do Libye
16	05.01.2011	Turkish Airlines flight 1754	Návrat letadla do Norska Zamítnutí povolení k pobytu
17	10.06.2010	Aerodiana	Krádež letadla za účelem distribuce drog
18	02.11.2009	Daallo Airlines flight 774	Propuštění vězňů (somálští piráti)
19	21.10.2009	Egyptair flight MS738	Přesměrování do Jeruzaléma „to liberate it“ Alkohol
20	09.09.2009	Aeroméxico flight 576	Rozhovor s mexickým prezidentem Náboženské důvody Alkohol, omamné látky
21	19.04.2009	CanJet Airlines flight 918	Psychické problémy (rozchod) Výkupné
22	01.02.2009	IndiGo Airlines flight 664	Nezjištěno
23	26.08.2008	Sun Air	Přesměrování letu do Francie
24	07.03.2008	China Southern Flight 6901	Nezjištěno
25	08.02.2008	Air New Zealand Link Flight NZ2279	Přesměrování letu do Austrálie

#	DATUM	LET	MOTIV
26	18.08.2007	Atlasjet Airlines flight 1011	Přesměrování letu do Íránu Psychická porucha
27	10.04.2007	Pegasus Airlines flight 157	Přesměrování letu do Íránu Omamné látky
28	30.03.2007	Sudan Airways flight 111	Přesměrování letu do JAR
29	15.02.2007	Air Mauritanie	Přesměrování letu do Francie Neúspěšný žadatel o vízum
30	24.01.2007	Air West flight 612	Přesměrování letu do Chadu Žádost o azyl na francouzské ambasádě
31	22.01.2007	Air Botswana flight 201	Prohlásil, že je člen Al-Káidy (nepotvrdilo se) Rozhovor s policií
32	28.12.2006	Aeroflot flight 271	Přesměrování letu do Egypta Alkohol
33	03.10.2006	Turkish Airlines flight 1476	Přesměrování do Itálie Předání zprávy Papeži Náboženské důvody
34	17.06.2006	South African Airways flight SA322	Přesměrování letu do Mosambiku
35	12.09.2005	AIRES Colombia flight 8081	Ekonomické důvody (protest)
36	29.09.2004	Kato Air flight 605	Zamítnutí azylu v Norsku
37	26.07.2004	Air China flight 1343	Přesměrování letu do Jižní Koreje
38	17.04.2004	Qatar Airways flight 553	Přesměrování letu do Švýcarska Psychická porucha
39	19.08.2003	Air Algérie	Přesměrování letu do Švýcarska
40	29.05.2003	QantasLink flight 1737	Chtěl s letadlem zasáhnout národní Park The Walls of Jerusalem na Tasmánii Psychická porucha (schizofrenie)
41	31.03.2003	Cubana de Aviación	Přesměrování letu do USA
42	28.03.2003	Turkish Airlines flight 160	Přesměrování letu do Německa, kde žil pachatelův otec
43	19.03.2003	Aerotaxi flight 887	Přesměrování letu do USA
44	07.02.2003	Turkish Airlines flight 143	Přesměrování letu do Ruska Protest proti invazi USA v Iráku Setkání s bývalou přítelkyní v Rusku Touha po pozornosti Alkohol
45	02.02.2003	Air China flight 1505	Přesměrování letu na Tchaj-wan
46	24.01.2003	Sichuan Airlines flight 434	Nezjištěno
47	19.01.2003	Air Algérie flight 6025	Přesměrování letu do Sev., nebo Již. Koreje (rozpor ve zdrojích) Alkohol, omamné látky
48	27.11.2002	Alitalia flight AZ363	Psychická porucha (schizofrenie)
49	17.11.2002	EI Al flight 581	Nezjištěno
50	12.11.2002	Gol Transportes Aéreos flight 1701	Chtěl proletět kolem Národ. Kongresu v Brasílii a upozornit na svou špatnou finanční situaci
51	28.10.2002	Shanghai Airlines	Přesměrování letu na Tchaj-wan
52	15.10.2002	Saudi Arabian Airlines flight 450	Nezjištěno
53	09.09.2002	Air Seychelles flight 017	Přesměrování do jižní Evropy

#	DATUM	LET	MOTIV
54	09.06.2002	Ethiopian Airlines flight 113	Nezjištěno
55	10.05.2002	Xiamen Airlines flight 8336	Přesměrování letu na Tchaj-wan
56	17.04.2002	China Northern Airlines flight 6621	Přesměrování letu do USA
57	20.02.2002	AIRES Colombia flight 8091	Členové Revolučních ozbrojených sil v Kolumbii Na palubě letadla byli političtí představitelé
58	07.02.2002	United Airlines flight 855	Nezjištěno
59	14.11.2001	Trans Guyana Airways	Pašování drog přes hranice

## PŘÍLOHA 3: VÝVOJ OBLASTI SECURITY PŘED 11. 9. 2001

<i>Year</i>	<i>Defining event</i>	<i>International/national action</i>
1933	First recorded bombing of commercial aircraft	Paris Convention 1910
1944		Chicago Convention
1945		IATA founded
1947		ICAO founded
1945–62	Spate of hijackings by persons fleeing communism	

Zdroj: [36]

<i>Year</i>	<i>Defining event</i>	<i>International/national action</i>
1963		Tokyo Convention
1968	First terrorist hijack of commercial airline—El Al, July 22 to September 1 Spate of hijackings to Cuba (19)	IFALPA action on hostages
1969	Continuation of hijackings to Cuba	Committee on Unlawful Interference established
1970	Hijacking of TWA, Swissair, Pan Am, and BOAC aircraft and destruction at Dawson Field, Jordan	Formation of IATA Security Advisory Committee Hague Convention
1971		Montreal Convention Issue of first edition of <i>ICAO Security Manual</i>
1970s		Introduction of passenger screening, sky marshals, and other security measures for international flights
1972	JRA assault at Lod Airport, Israel, 23 killed, 70 wounded Cathay Pacific aircraft destroyed in flight, 81 killed	
1974	Start of terrorist bombings of airline offices TWA aircraft destroyed in flight, 88 killed	
1975		Annex 17 to Convention first issued
1977	Lufthansa aircraft hijacked, incident terminated by armed assault by German GSG 9	
1978		Bonn Declaration
1979		AACC (ACI) and IATA establish the Joint Aviation Security and Facilitation Working Group
1980–82	High point in terrorist attacks against civil aviation. (105 attacks in three years)	
1983	Gulf Air aircraft destroyed in flight, 112 killed	

*Zdroj: [36]*

<i>Year</i>	<i>Defining event</i>	<i>International/national action</i>
1985	Air India Flight 182 aircraft destroyed in flight, 329 killed TWA Flight 847 hijacked, Lebanon Simultaneous terrorist attacks at Rome and Vienna airports	Ad hoc group of experts on aviation security met in August to rewrite Annex 17. (Issued in May 1986) Baggage reconciliation introduced on international flights.
1986		FAC was established and assumed responsibility for implementation of airport security measures
1987	Korean Airlines Flight 858 destroyed in flight, 115 killed	100% screening of domestic flights introduced in Australia. First meeting of ICAO Aviation Security Panel (replaced Committee on Unlawful Interference)
1988	Kuwait Airways Flight 422 hijacked—16 days duration Pan Am Flight 103 destroyed over Lockerbie, Scotland—269 people killed	Montreal Protocol
1989	UTA Flight 772 destroyed in flight—171 people killed Avianca Airlines aircraft destroyed in flight over Colombia	Increased R&D effort to detect explosives and harden aircraft and containers
1990		Presidents Commission on Aviation Security & Terrorism.
1991	Singapore Airlines 737 hijacked	Baggage reconciliation introduced Convention on the Marking of Plastic Explosives
1993	Truck bombing of World Trade Center Complex in NYC	
1993		Fifth edition of Annex 17 effective (43 standards)
1994	IRA Mortar attack on Heathrow Airport, UK Air France hijacked by Algerian extremists—French commandos terminated incident in Marseille	

Zdroj: [36]

<i>Year</i>	<i>Defining event</i>	<i>International/national action</i>
1995	Operation Bojinka foiled—Al Qaeda plot to attack multiple U.S. aircraft and fly one into CIA headquarters	
1996	Ethiopian Airlines B767 hijacked and crashed into sea when aircraft ran out of fuel—123 people killed Explosion aboard TWA Flight 800—All passengers and crew killed	Fifth edition of ICAO Security Manual issued Gore Commission established by U.S. president
1997		Sixth edition of Annex 17 effective (47 standards)
1999		Checked baggage screening to be introduced at international airports
2001	September 11 attacks	

*Zdroj: [36]*

## PŘÍLOHA 4: ODKAZY NA ZDROJE DAT DO TABULKY V PŘÍLOZE 1

- 1 26.11.2019 – Tropicair
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20191126-0>
  - <https://www.nst.com.my/world/world/2019/11/542239/armed-men-hijack-papua-new-guinea-plane-steal-baggage>
  - <https://www.facebook.com/NBCNewsPNG/posts/988786264808294>
  - <https://www.abc.net.au/radio-australia/programs/pacificbeat/png-airline-to-make-changes-after-hijacking-by-armed-men/11744566>
- 2 24.2.2019 – Biman Bangladesh Airlines Flight 147
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20190224-0>
  - <https://www.thedailystar.net/city/biman-bangladesh-flight-hijack-attempt-at-chattogram-airport-1706647>
  - <https://www.dhakatribune.com/bangladesh/nation/2019/02/24/biman-flight-makes-emergency-landing-at-chittagong-airport>
  - <https://www.flightradar24.com/data/flights/bg147>
  - <https://www.nytimes.com/2019/02/25/world/asia/bangladesh-plane-hijacking-biman-airlines.html>
  - <https://www.bbc.com/news/world-asia-47350138>
- 3 4.2.2019 – Sudan Airways flight 103
  - <https://www.africanaerospace.aero/attempted-hijack-on-sudan-airways-flight-to-cairo.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20190204-0>
- 4 22.1.2019 – Aeroflot flight SU1515
  - <https://edition.cnn.com/2019/01/22/europe/russian-flight-hijack-attempt-intl/index.html>
  - <https://time.com/5510359/russia-drunk-hijack-plane/>
  - <https://www.travelpulse.com/news/airlines/russian-plane-makes-emergency-landing-after-reported-hijacking-attempt.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20190122-0>
- 5 15.4.2018 – Air China Flight 1350
  - <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-43779810>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20180415-0>
  - <https://www.airliners.net/forum/viewtopic.php?t=1391635>
- 6 23.12.2016 – Afriqiyah Airways Flight 209
  - <https://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/clanek/unosci-libyjskeho-airbusu-na-malte-propustili-cestujici-a-pozadali-o-azyl-40019282>
  - <https://www.telegraph.co.uk/news/2016/12/23/flight-diverted-malta-amid-potential-hijack-situation/>
  - <https://www.bbc.com/news/world-europe-38416112>
  - <https://www.thebaghdadpost.com/en/Story/4353/Libya-Malta-hijack-Hijackers-arrested-as-drama-ends-peacefully>
  - [https://www.washingtonpost.com/world/libya-plane-diverted-to-malta-in-potential-hijack-with-118-aboard/2016/12/23/8a60d8ee-19fe-41b9-af63-9e6d527934c4\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/libya-plane-diverted-to-malta-in-potential-hijack-with-118-aboard/2016/12/23/8a60d8ee-19fe-41b9-af63-9e6d527934c4_story.html)
  - <https://apnews.com/3b7c33dfe76d4fc5b3af7e06c79de068>
  - <https://www.itv.com/news/update/2016-12-23/maltese-pm-spoke-to-libyan-pm-about-plane-hijack/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20161223-0>



- 7 29.3.2016 – EgyptAir Flight 181
  - <https://www.theguardian.com/world/2016/mar/29/egyptair-hijacking-man-who-diverted-plane-to-cyprus-arrested-at-airport>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20160329-0>
  - <http://www.hurriyetdailynews.com/hijacker-of-egyptair-flight-arrested-as-greek-cyprus-airport-drama-ends--97028>
  - <https://www.nytimes.com/2016/03/30/world/middleeast/egypt-plane-hijack-cyprus.html>
- 8 1.4.2014 – Lufthansa flight LH1667
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20140401-0>
  - [https://www.focus.de/panorama/welt/eskalation-im-streit-im-flieger-der-lufthansa\\_id\\_3736031.html](https://www.focus.de/panorama/welt/eskalation-im-streit-im-flieger-der-lufthansa_id_3736031.html)
- 9 17.2.2014 – Ethiopian Airlines Flight 702
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20140217-0>
  - <https://www.theguardian.com/world/2014/feb/17/ethiopian-airlines-hijacked-geneva>
  - <https://www.bbc.com/news/world-europe-26222674>
- 10 7.2.2014 – Pegasus Airlines Flight 751
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20140207-0>
  - <https://www.businessinsider.com/report-plane-lands-in-istanbul-after-hijacking-attempt-2014-2>
  - <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/pegasus-ucagini-kacirmak-istedi.html>
  - [https://www3.bostonglobe.com/news/world/2014/02/07/passenger-tried-divert-plane-sochi-turkish-official-says/cVek95XqEejghRvsQRLVON/story.html?s\\_campaign=sm\\_tw&arc404=true](https://www3.bostonglobe.com/news/world/2014/02/07/passenger-tried-divert-plane-sochi-turkish-official-says/cVek95XqEejghRvsQRLVON/story.html?s_campaign=sm_tw&arc404=true)
  - <https://www.theatlantic.com/international/archive/2014/02/ukrainian-plane-makes-emergency-landing-turkey/357843/>
- 11 24.5.2013 – Pakistan International Airlines flight PK709
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20130524-0>
  - <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/terrorism-in-the-uk/10079685/Flight-lands-with-fighter-escort-after-men-claim-to-have-bomb.html>
  - <https://www.bbc.com/news/uk-22658979>
  - [https://www.washingtonpost.com/world/europe/british-air-force-diverts-pakistani-plane-arrests-2-passengers-after-alleged-threat/2013/05/24/6d5c8aec-c484-11e2-9642-a56177f1cdf7\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/europe/british-air-force-diverts-pakistani-plane-arrests-2-passengers-after-alleged-threat/2013/05/24/6d5c8aec-c484-11e2-9642-a56177f1cdf7_story.html)
  - <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2330327/Two-men-tried-cockpit-flight-Pakistan-Britain-pictured.html>
- 12 29.6.2012 – Tianjin Airlines Flight 7554
  - <https://web.archive.org/web/20160324222611/http://news.gscn.com.cn/system/2012/06/29/010115546.shtml>
  - [http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-06/30/content\\_15538262.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-06/30/content_15538262.htm)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20120629-0>
  - <https://www.aeroinside.com/item/580/tianjin-e190-near-hotan-on-jun-29th-2012-foiled-hijack>
- 13 7.3.2012 – Sudan Airways flight SD413
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20120307-0>
  - <http://www.sudantribune.com/Attempt-to-hijack-Sudanese-plane,41849>
- 14 12.2.2012 – TAM Linhas Aéreas flight JJ8047
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20120212-1>
  - <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2012/02/aviao-da-tam-faz-pouso-nao-previsto-em-porto-alegre-apos-tumulto-bordo.html>

- 15 24.4.2011 – Alitalia Flight 329
  - <http://www.jettimes.com/hijacker-thwarted-on-alitalia-paris-to-rome-flight/>
  - <https://www.theguardian.com/world/2011/apr/25/man-hijack-plane-libya-attempt>
  - <https://www.cbc.ca/news/world/hijacker-with-nail-clipper-subdued-by-alitalia-crew-1.1043801>
- 16 5.1.2011 – Turkish Airlines Flight 1754
  - [http://avstop.com/news\\_january\\_2011/passengers\\_overpowers\\_hijacker\\_on\\_turkish\\_airlines\\_flight\\_tk1754.htm](http://avstop.com/news_january_2011/passengers_overpowers_hijacker_on_turkish_airlines_flight_tk1754.htm)
  - <https://abc13.com/archive/7882527/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20110105-0>
- 17 10.6.2010 – Aerodiana
  - <https://www.peruviantimes.com/13/company-believes-its-nazca-plane-was-hijacked-by-drug-traffickers/6436/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20100610-0>
- 18 2.11.2009 – Daallo Airlines flight 774
  - <https://www.somalilandcurrent.com/2009/11/03/somalia-airlines-hijacked-in-bosaso/amp/>
  - [http://www.chinadaily.com.cn/world/2009-11/04/content\\_8908153.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2009-11/04/content_8908153.htm)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20091102-0>
- 19 21.10.2009 – Egyptair flight MS738
  - [http://www.sudantribune.com/spip.php?page=imprimable&id\\_article=32868](http://www.sudantribune.com/spip.php?page=imprimable&id_article=32868)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20091021-1>
- 20 9.9.2009 – AeroMéxico Flight 576
  - <https://www.cbsnews.com/news/aeromexico-plane-hijacked-in-mexico-city/>
  - <http://cc.bingj.com/cache.aspx?q=9+september+2009+Aeromexico+hijacking&d=4926632483559336&mkt=en-WW&setlang=cs-CZ&w=Myk7RW0HfPAX6SkXUNji0Gq39zUQ7HB>
  - <https://www.sandiegouniontribune.com/sdut-lt-mexico-hijacking-090909-2009sep09-story.html>
  - <https://www.nytimes.com/2009/09/10/world/americas/10mexico.html>
  - [http://www.thaindian.com/newsportal/world/hijacked-aeromexico-flight-576-lands-in-mexico-city\\_100245248.html](http://www.thaindian.com/newsportal/world/hijacked-aeromexico-flight-576-lands-in-mexico-city_100245248.html)[http://www.thaindian.com/newsportal/world/hijacked-aeromexico-flight-576-lands-in-mexico-city\\_100245248.html](http://www.thaindian.com/newsportal/world/hijacked-aeromexico-flight-576-lands-in-mexico-city_100245248.html)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20090909-1>
- 21 19.4.2009 – CanJet Flight 918
  - <https://www.cleveland19.com/story/10211301/hijacking-canjet-flight-918-held-hostage-at-jamaican-airport/>
  - [https://usatoday30.usatoday.com/news/world/2009-04-20-planehijack-jamaica\\_N.htm](https://usatoday30.usatoday.com/news/world/2009-04-20-planehijack-jamaica_N.htm)
  - [https://www.thestar.com/news/canada/2009/04/26/anatomy\\_of\\_a\\_foiled\\_hijacking.html](https://www.thestar.com/news/canada/2009/04/26/anatomy_of_a_foiled_hijacking.html)
  - <https://www.routesonline.com/news/38/airlineroute/260036/canjet-c6918-reported-hostage-incident-at-montego-bay/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20090419-0>
- 22 1.2.2009 – IndiGo Airlines flight 664
  - <https://indiankanoon.org/doc/7496765/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20090201-0>
- 23 26.8.2008 – Sun Air
  - [http://sudantribune.com/spip.php?iframe&page=imprimable&id\\_article=28412](http://sudantribune.com/spip.php?iframe&page=imprimable&id_article=28412)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080826-0>
  - <https://www.reuters.com/article/idUSLQ478262>
  - <http://avherald.com/h?article=40bc293b>

- 24 7.3.2008 – China Southern Airlines 6901
- <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1720909,00.html>
  - [http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-03/09/content\\_6520601.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-03/09/content_6520601.htm)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080307-0>
- 25 8.2.2008 – Eagle Airways Flight 2279
- <https://www.flightglobal.com/news/articles/pilots-stabbed-on-new-zealand-commuter-flight-221417/>
  - <https://www.newshub.co.nz/nznews/somali-woman-charged-with-hijacking-air-new-zealand-flight-2008020817>
  - <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/1578050/Woman-held-in-New-Zealand-hijack-attempt.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20080208-0>
- 26 18.8.2007 – Atlasjet Airlines flight 1011
- <https://www.cbsnews.com/news/turkish-airliner-hijack-drama-ends/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070818-0>
- 27 10.4.2007 – Pegasus Airlines flight 157
- <https://www.cnnturk.com/2007/turkiye/04/10/diyarbakirdan.kalkan.ucak.kacirildi/330121.0/index.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070410-0>
- 28 30.3.2007 – Sudan Airways flight 111
- [http://www.nbcnews.com/id/17868048/ns/world\\_news-terrorism/t/police-arrest-armed-sudan-airways-hijacker/#.XastYC\\_yo\\_U](http://www.nbcnews.com/id/17868048/ns/world_news-terrorism/t/police-arrest-armed-sudan-airways-hijacker/#.XastYC_yo_U)
  - [https://platform.blogs.com/passionofthepresent/2007/03/police\\_arrest\\_h.html](https://platform.blogs.com/passionofthepresent/2007/03/police_arrest_h.html)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070330-0>
  - <https://www.travelmath.com/flying-time/from/Khartoum+North,+Sudan/to/Tripoli,+Libya>
- 29 15.2.2007 – Air Mauritania
- [http://www.chinadaily.com.cn/world/2007-02/16/content\\_810541.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2007-02/16/content_810541.htm)
  - <https://www.nytimes.com/2007/02/16/world/africa/16briefs-hijacking.html>
  - <https://www.irishtimes.com/news/canary-islands-plane-hijack-ends-1.803291>
  - <https://www.reuters.com/article/us-spain-hijack/mauritania-plane-passengers-beat-up-hijacker-idUSL16417920070216>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070215-0>
- 30 24.1.2007 – Air West Flight 612
- <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6293649.stm>
  - <http://www.newsgd.com/news/world1/200701250006.htm>
  - <https://www.irishtimes.com/news/hijacker-of-sudanese-plane-arrested-1.802259>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070124-0>
- 31 22.1.2007 – Air Botswana flight 201
- <https://www.reuters.com/article/idUSL22846551>
  - <https://www.pressreader.com/uk/evening-times/20070123/281848639127647>
  - <https://www.news24.com/Africa/News/AI-Qaeda-hijacker-held-in-SA-20070122>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20070122-0>
- 32 28.12.2006 – Aeroflot flight 271
- <https://www.haaretz.com/1.4943814>
  - <https://www.radio.cz/en/section/curraffrs/aeroflot-plane-makes-emergency-landing-in-prague>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20061228-0>
  - [https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/unos-ruskeho-letadla-skoncil-na-letisti-v-praze.A061228\\_111504\\_domaci\\_jan](https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/unos-ruskeho-letadla-skoncil-na-letisti-v-praze.A061228_111504_domaci_jan)

- 33 3.10.2006 – Turkish Airlines Flight 1476
- <https://web.archive.org/web/20070928005525/http://www4.thy.com/deparr/flightExplanation.jsp;jsessionid=Fv1gDJdqyVf12w0zMmbhGdNhR2wWZCJhYwtgcy3xpm6nktXWLJr!-496653018?arrivalActual=18:00&flightDate=03.10.2006&status=O&departureEstimated=15:30&departed=X&arrivalEstimated=18:08&arrivalScheduled=17:10&arrivalAirport=BDS&departureActual=16:20&departureScheduled=15:30&landed=X&departureAirport=TIA&flightNo=TK1476>
  - <https://web.archive.org/web/20061025153459/http://www.cnn.com/2006/WORLD/europe/10/04/turkey.hijack.pope.ap/index.html>
  - <https://www.thestar.com.my/news/nation/2006/10/05/hijacked-plane-drama-for-our-miss-globe-beauty>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20061003-0>
- 34 17.6.2006 – South African Airways flight SA322
- <https://www.news24.com/SouthAfrica/News/SAA-hijacking-attempt-Man-held-20060617>
  - <https://www.iol.co.za/news/south-africa/heroes-foil-hijacking-attempt-282049>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20060617-1>
- 35 12.9.2005 – AIRES Colombia flight 8081
- <https://www.infobae.com/2005/09/12/210068-finalizo-el-secuestro-del-avion-comercial-colombia/>
  - <https://www.rionegro.com.ar/secuestraron-un-avion-de-pasajeros-para-reclamar-una-indemnizacion-CQHRN050912913171239/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20050912-0>
- 36 29.9.2004 – Kato Air flight 605
- <https://www.irishtimes.com/news/passenger-attacks-norwegian-pilot-with-an-axe-1.991357>
  - <https://www.dagbladet.no/nyheter/angrep-pilotene-med-oks/65997502>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040929-1>
- 37 26.7.2004 – Air China flight 1343
- <https://www.scmp.com/article/464435/hijack-attempt-air-china-jet>
  - <https://timesofmalta.com/articles/view/attempted-air-china-flight-hijack.116713>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040726-0>
- 38 17.4.2004 – Qatar Airways flight 553
- <https://www.abc.net.au/news/2004-04-17/kuwaiti-arrested-for-trying-to-hijack-qatar-air/171666>
  - [https://www.qatarairways.com/en-mm/press-releases/2004/Apr/aboutus\\_news\\_17apr04.html](https://www.qatarairways.com/en-mm/press-releases/2004/Apr/aboutus_news_17apr04.html)
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040417-0>
  - <http://en.timeofdate.com/time/diff/Qatar/Doha,%20Qatar/with/Morocco/Casablanca>
- 39 19.8.2003 – Air Algérie
- <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030819-0>
- 40 29.5.2003 – Qantas Flight 1737
- <http://www.smh.com.au/articles/2003/05/29/1054177663122.html>
  - <https://www.theage.com.au/national/heroes-foil-qantas-hijack-attack-20030530-gdvskc.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030529-0>

- 41 31.3.2003 – Cubana de Aviación
- <https://www.cbsnews.com/news/hijacked-cuban-plane-lands-in-florida/>
  - <http://www.latinamericanstudies.org/cuba/hijack-grenade.htm>
  - <https://www.cubana.net.org/htdocs/CNews/y03/apr03/01e4.htm>
  - <https://www.nytimes.com/2003/04/02/us/second-plane-from-cuba-is-hijacked-to-key-west.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030331-0>
- 42 28.3.2003 – Turkish Airlines flight 160
- <https://www.nytimes.com/2003/03/29/world/turkish-jet-is-hijacked-and-flown-to-athens.html>
  - <https://www.abc.net.au/news/2003-03-29/turkish-hijacking-ends-without-bloodshed/1825954>
  - <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/2897727.stm>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030328-0>
- 43 19.3.2003 – Aerotaxi flight 887
- <https://www.peoplesworld.org/article/cuban-passenger-plane-hijacked-and-flown-to-the-united-states/>
  - <http://www.cuba.cu/gobierno/documentos/2003/ing/n200303i.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030319-0>
- 44 7.2.2003 – Turkish Airlines
- <https://www.albawaba.com/news/officer-turkish-hostage-taker-wanted-denounce-any-american-attack-iraq>
  - <https://www.start.umd.edu/gtd/search/IncidentSummary.aspx?gtid=200302070003>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030207-0>
- 45 2.2.2003 – Air China flight 1505
- <http://english.china.org.cn/english/China/54996.htm>
  - <http://arabic.china.org.cn/english/2003/Sep/75213.htm>
  - <https://www.smh.com.au/national/china-hijack-bid-stopped-20030203-gdg7la.html>
  - <http://www.aero-news.net/emailarticle.cfm?do=main.textpost&id=5c9892da-5256-4c34-ba93-8968758853ab>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030202-0>
- 46 24.1.2003 – Sichuan Airlines flight 434
- <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030124-1>
- 47 19.1.2003 – Air Algérie flight 6025
- <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20030119-2>
  - <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/2676081.stm>
- 48 27.11.2002 – Alitalia flight AZ363
- <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/2520069.stm>
  - <https://www.nouvelobs.com/societe/20021128.OBS3320/un-desequilibre-tente-de-detourner-un-avion.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20021127-0>
- 49 17.11.2002 – El-Al flight 581
- <https://www.theguardian.com/world/2002/nov/18/israel2>
  - <https://edition.cnn.com/2002/WORLD/meast/11/17/mideast.flight/index.html>
  - <https://www.nytimes.com/2002/11/18/world/attempted-hijacking-foiled-aboard-an-israeli-airliner.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20021117-0>
- 50 12.11.2002 – Gol Transportes Aéreos flight 1701
- <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u62691.shtml>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20021112-1>

- 51 28.10.2002 – Shanghai Airlines
- <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20021028-0>
- 52 15.10.2002 Saudi Arabian Airlines flight 450
- <https://www.arabnews.com/node/225070>
  - <https://www.irishexaminer.com/archives/2002/1016/world/saudi-gunman-foiled-in-attempt-to-hijack-plane-823646517.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20021015-0>
- 53 9.9.2002 – Air Seychelles flight 017
- <https://www.rediff.com/news/2002/sep/09air1.htm>
  - <https://www.telegraph.co.uk/news/1406712/Crew-foil-jet-hijack-in-Maldives.html>
  - [http://news.bbc.co.uk/2/hi/south\\_asia/2246923.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/2246923.stm)
  - <https://www.cbsnews.com/news/hijack-attempt-foiled-by-crew/>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020909-0>
- 54 9.6.2002 – Ethiopian Airlines flight 113
- <https://www.news24.com/xArchive/Archive/Hijackers-shot-on-Ethiopian-Air-20020610>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020609-0>
- 55 10.5.2002 – Xiamen Airlines flight 8336
- <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020510-0>
- 56 17.4.2002 – China Northern Airlines flight 6621
- <https://www.telegraph.co.uk/news/1391353/Passengers-overpower-jet-hijacker.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020417-1>
- 57 20.2.2002 – AIRES Colombia flight 8091
- <https://www.nytimes.com/2002/02/21/world/colombian-rebels-hijack-a-plane-and-kidnap-a-senator.html>
  - <https://edition.cnn.com/2002/WORLD/americas/02/20/colombia.hijack/index.html>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020220-0>
- 58 7.2.2002 – United Airlines flight 855
- <https://www.telegraph.co.uk/news/1384027/Hijack-attempt-foiled-on-United-Airlines-flight.html>
  - <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2002-feb-08-mn-26920-story.html>
  - <https://edition.cnn.com/2002/US/02/07/argentina.plane/>
- 59 14.11.2001 – Trans Guayana Airways
- <https://www.youtube.com/watch?v=SScsOLFAYGs>
  - <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011114-0>