

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní

Analýza zranitelnosti prvků kritické infrastruktury s ohledem na hrozbu  
terorismu

Tomáš Motl

Bakalářská práce  
2014

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš Motl**  
Osobní číslo: **E11139**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management ochrany podniku a společnosti**  
Název tématu: **Analýza zranitelnosti prvků kritické infrastruktury s ohledem na hrozbu terorismu**  
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

### Zásady pro vypracování:

Obsahem tématu je popis a analýza zranitelných míst v kritické infrastruktuře vybraného území s ohledem na možný útok teroristickými skupinami. Součástí tématu bude posouzení bezpečnostních opatření proti nalezeným hrozbám a návrhy na jejich inovaci.

#### Zásady:

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Stanovení cíle práce a hypotéz, volba metod.
- Vymezení základních pojmů z oblasti kritické infrastruktury.
- Analýza zranitelných míst v kritické infrastruktuře vybraného území Pardubického kraje.
- Formulace závěrů, návrhy a doporučení.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **cca 30 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

LINHART, P. Některé otázky ochrany společnosti. Praha: MV-GŘ HZS ČR, 2005. 95s. ISBN 80-86640-43-4.

MOZGA, J. a kol. Kritická infrastruktura společnosti. 1. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008. 155 s. ISBN 978-80-7041-299-2.

SMEJKAL, V., RAIS, K. Řízení rizik. 1. vyd. Praha: Grada Publishing a.s., 2003. 272 s. ISBN 80-247-0198-7.

ŠENOVSKÝ, M. a kol. Ochrana kritické infrastruktury. 1. vyd. Ostrava: SPBI, 2007. 141 s. ISBN 978-80-7385-025-8.

TICHÝ, M. Ovládání rizika: Analýza a management. Praha: C. H. Beck, 2006. 396 s. ISBN 80-7179-415-5.


Vedoucí bakalářské práce:

  
**Ing. Ondřej Svoboda**


Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. října 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

  
doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.  
děkanka

L.S.

  
doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2013

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 4. 2014

Tomáš Motl

## **PODĚKOVÁNÍ:**

Tímto bych rád poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Ondřeji Svobodovi, Ph.D. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval své rodině za podporu, kterou mi po celou dobu poskytovala.

## **ANOTACE**

*Práce se zabývá problematikou kritické infrastruktury území Pardubického kraje s ohledem na možnou hrozbu teroristického útoku. Detailní analýza zranitelnosti prvku kritické infrastruktury z hlediska terorismu je provedena na příkladu mezinárodního letiště v Pardubicích. V práci jsou zhodnocena nalezená zranitelná místa. Nalezené nedostatky jsou podkladem pro navržená doporučení k nápravě. Uvedená doporučení mohou přispět k vylepšení stávajících bezpečnostních opatření.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*Kritická infrastruktura, ochrana kritické infrastruktury, terorismus, bezpečnostní opatření, letecká doprava, letiště*

## **TITLE**

*Analysis of the vulnerability of the elements of critical infrastructure considering the threat of terrorism*

## **ANNOTATION**

*This thesis deals with the issue of the critical infrastructure in the Pardubice region, given possible threats of a terrorist attack. A detailed analysis of vulnerability of the critical infrastructure element given terrorism threats is carried out on the example of the international airport in Pardubice. This thesis evaluates found vulnerabilities. Proposed recommendations are based on the found shortcomings. Listed recommendations may contribute to the enhancement of the current security measures.*

## **KEYWORDS**

*Critical infrastructure, protection of critical infrastructure, terrorism, safety measures, air transport, airport*

# OBSAH

ÚVOD.....	10
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....	12
1.1 INFRASTRUKTURA .....	12
1.2 KRIZOVÉ ŘÍZENÍ .....	14
1.3 KRIZOVÉ PLÁNY .....	15
2 OCHRANA KRITICKÉ INFRASTRUKTURY .....	17
3 TERORISMUS .....	23
3.1 DEFINICE TERORISMU.....	23
3.2 TERORISMUS V PRÁVNÍ ÚPRAVĚ .....	27
3.3 TERORISMUS V EU A VE SVĚTĚ.....	29
3.4 HISTORIE TERORISMU V ČR.....	30
4 ANALÝZA KRITICKÉ INFRASTRUKTURY V PARDUBICKÉM KRAJI.....	32
4.1 KRITICKÁ INFRASTRUKTURA V PARDUBICKÉM KRAJI .....	32
4.2 LETECKÁ DOPRAVA .....	34
4.3 PARDUBICKÉ LETIŠTĚ.....	35
4.4 BEZPEČNOST OBJEKTU .....	37
4.4.1 FRAGMENTACE OBJEKTU.....	38
4.5 AKTIVA LETIŠTĚ.....	39
4.6 VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ .....	39
4.7 ŠKOLENÍ.....	40
4.8 BEZPEČNOSTNÍ PROCES NA LETIŠTI.....	42
4.9 BEZPEČNOSTNÍ KONTROLA CESTUJÍCÍCH.....	43
4.10 ELIMINOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH HROZEB .....	45
4.11 KRIZOVÝ PLÁN LETIŠTĚ .....	46
5 ANALÝZA ZRANITELNÝCH MÍST LETIŠTĚ .....	47
5.1 MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	47
5.1.1 ANTROPOGENNÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI .....	48
5.2 VYBRANÉ HROZBY LETIŠTĚ.....	49
5.3 POROVNÁNÍ VYBRANÝCH HROZEB .....	52
5.4 DOPORUČENÍ .....	53
ZÁVĚR.....	56
POUŽITÁ LITERATURA .....	58
SEZNAM PŘÍLOH.....	62

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Oblasti kritické infrastruktury v ČR .....	20
Tabulka 2: Druhy ohrožení kritické infrastruktury .....	21
Tabulka 3: Společné prvky u definic terorismu .....	25
Tabulka 4: Charakteristika způsobu bojů .....	25
Tabulka 5: Prvky kritické infrastruktury v Pardubickém kraji .....	33
Tabulka 6: Mezinárodní organizace civilního letectví .....	35
Tabulka 7: Počet přepravených cestujících a nákladu letiště Pardubice .....	36
Tabulka 8: Školení zaměstnanců letiště .....	41
Tabulka 9: Porovnání vybraných hrozeb .....	53

## **SEZNAM ILUSTRACÍ**

Obrázek 1: Počet cestujících v letech 2000 – 2013 letiště Pardubice .....	37
Obrázek 2: Letiště Pardubice detail .....	43
Obrázek 3: Areál letiště Pardubice .....	51



## SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR	Česká republika
EASA	European Aviation Safety Agency
EBA	East Bohemian Airport
ECAC	European Civil Aviation Conference
EU	Evropská unie
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation
FAA	Federal Aviation Administration
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IZS	Integrovaný záchranný systém
JAA	Joint Aviation Authorities
JFK	John Fitzgerald Kennedy
NATO	North Atlantic Treaty Organization Severoatlantická aliance
OPIS	Operační a informační středisko
Pú	Pravděpodobnost útoku
Sb.	Sbírka zákonů
SITA	Société Internationale de Telecommunications
STK	Státní technická kontrola
SRA	Security Restricted Area
Úo	Úroveň opatření
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
Vš	Velikost škod
VÚSC	Vyšší územní samosprávný celek

## ÚVOD

Nebezpečí hrozby, kterou představuje světový terorismus, dnes stoupá každým dnem, každým politickým rozhodnutím, nebo každou vyhrocenou situací v kterékoli části světa. V dnešní době se problematikou terorismu zabývá řada studií, které si kladou za cíl pojmenovat a analyzovat tuto hrozbu. Síla teroristických hrozeb je v různých částech světa odlišná. S problematikou terorismu souvisí i jasné vymezení tohoto jevu. Každý nahlíží a pojmenovává terorismus jinými slovy, jinými definicemi, ale hrozba tohoto fenoménu je stále stejná.

Česká republika nemá naštěstí s terorismem velké zkušenosti, přesto s ním však musí počítat. Touto hrozbou se zabývá velké množství lidí, kteří nejsou jen z řad policie nebo armády. Na ochranu před terorismem jsou vynakládány jak veřejné tak i soukromé zdroje. Zajišťování bezpečnosti před touto hrozbou má dopad na výši nákladů spojených s ochranou kritické infrastruktury. Významným segmentem kritické infrastruktury, který byl v minulosti častým prostředkem i cílem teroristických útoků, je dopravní infrastruktura. Ochrana tohoto segmentu stojí velké množství veřejných financí, aniž by byla hrozba aktivována. Strach z terorismu a opatření, která se musí dodržovat, komplikují práci velkého množství lidí v zaměstnání, občanů a celých podniků. Počet opatření na tomto poli s nebezpečím této hrozby roste. Absence analýzy zranitelných míst tohoto segmentu kritické infrastruktury může znamenat znehodnocení všech již zavedených bezpečnostních opatření, ohrožení chráněných aktiv a díky vzájemné provázanosti segmentů také i dalších částí kritické infrastruktury.

Hlavním důvodem všech opatření je zamezit možnosti teroristů, nebo celých skupin, provést teroristický čin. Na každé úrovni je proto sledováno, jak velká hrozba hrozí jednotlivým objektům a jak jsou tyto objekty zranitelné vůči takovému útoku. Kritická infrastruktura, která je pro mnohé neviditelná, může být terčem teroristických útoků, a proto musí být perfektně chráněna. Ze své podstaty je to státem velice silně regulovaná část národního hospodářství, a proto zde vládnou velká bezpečnostní opatření a zásahy státu jsou běžné. Úkolem ochrany kritické infrastruktury je zajistit bezpečnost občanů a její trvalý chod a rozvoj.

Tato problematika je velice rozsáhlá a proto se tato práce věnuje pouze problematice analýzy zranitelnosti letecké dopravy. Práce se tak zaměřuje na analýzu hrozeb a bezpečnostních opatření mezinárodního letiště v Pardubicích, které je významným prvkem dopravní infrastruktury Pardubického kraje. V práci je provedena analýza zranitelných míst, na základě

kterých jsou navržena opatření, která by mohla být použita ke zlepšení bezpečnostní situace letiště.

Cílem práce je analýza zranitelných míst mezinárodního letiště v Pardubicích z hlediska hrozby terorismu. Práce ověřuje hypotézu: *„Bezpečnostní opatření pardubického letiště jsou dostatečná vzhledem k možné hrozbě teroristického útoku“*.

# 1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

První kapitola se věnuje základním pojmům, kterých je hodně používáno napříč celou prací. Největší důraz bude kladen na vysvětlení pojmů kritická infrastruktura, subjekty a objekty kritické infrastruktury. Dále pak ochrana kritické infrastruktury, bezpečnostní opatření a prvky bezpečnostních opatření. Část kritické infrastruktury v České republice patří ještě pod další celek: Evropskou kritickou infrastrukturu. Tento pojem je, dle směrnic Evropské unie, zanesen i v právní úpravě České republiky.

## 1.1 Infrastruktura

Infrastruktura, slovo vzniklé z francouzského „*infra-structure*“ – to co je pod stavbami, je prvek, který můžeme nejlépe vystihnout definicí [3]: „*Soubor vzájemně propojených prvků, které dohromady vytvářejí celek*“. Prvky infrastruktury, dnes můžeme najít ve velkém množství lidských činností a bez infrastruktur se již neobejdeme. Člověk dnes vytváří složité a propojené systémy infrastruktur, kde je každý prvek v interakci s ostatními. Každá interakce je potenciální riziko, které musí být změřeno a bráno v potaz.

### Veřejná infrastruktura

Vymezení veřejné infrastruktury není vždy zcela přesně definováno. V různých státech se může lišit oblastmi, které do veřejné infrastruktury spadají. V České republice do veřejné infrastruktury spadají pozemky, stavby, zařízení, a to [9]:

- Dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení,
- Technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozově související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení, veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody,
- Občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva,
- Veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu [39].

## **Kritická infrastruktura**

Člověkem vytvořená infrastruktura má v rámci svých jednotlivých segmentů a různých území různé velikosti a liší se i svojí důležitostí z hlediska svého významu pro společnost. Za nejdůležitější a nejvýše postavenou infrastrukturu, považujeme kritickou infrastrukturu. Pod pojmem kritická infrastruktura se rozumí [41]: „*vzájemně propojené sítě či systémy obsahující identifikovatelná odvětví a instituce (včetně lidí a postupů) poskytující spolehlivý tok produktů a služeb podstatných pro obranu a ekonomickou bezpečnost, která se chápe jako schopnost státu konkurovat na globálních trzích, zatímco se udržují na přijatelné úrovni reálně příjmy obyvatel a fungování veřejné správy na všech úrovních společnosti.*“

Pojem kritická infrastruktura je pro svou podstatu velice choulostivý a proto je definován v zákoně č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, a o změně některých zákonů (krizový zákon) takto [41]: „*Kritickou infrastrukturou je prvek kritické infrastruktury nebo systém prvků kritické infrastruktury, narušení, jehož funkce by mělo závažný dopad na bezpečnost státu, zabezpečení základních životních potřeb obyvatelstva, zdraví osob nebo ekonomiku státu.*“

## **Evropská kritická infrastruktura**

Důležitost a velikost kritické infrastruktury se stupňuje s jejím zapojením do stále většího celku. Provázanosti jednotlivých segmentů kritické infrastruktury tvoří větší celky, které jsou závislé a pomocí svých vazeb přenášejí dopady rizik na další prvky infrastruktur. Evropská kritická infrastruktura je tedy celá síť segmentů kritické infrastruktury jednotlivých členských států. Kritická infrastruktura patří do Evropské kritické infrastruktury, pokud by došlo k narušení, nebo dokonce ke zničení celého jednoho prvku kritické infrastruktury v jednom státě, a toto narušení by mělo za následek výpadek některého prvku kritické infrastruktury v dalším státě Evropské unie.

Evropská unie definuje tento pojem z důvodu ochrany kritické infrastruktury napříč státy, aby bylo zamezeno přenášení dopadů rizika přes hranice členských států. V České republice je zanesen pojem Evropská kritická infrastruktura v krizovém zákoně: „*Evropská kritická infrastruktura je kritická infrastruktura na území České republiky (ČR), jejíž narušení by mělo závažný dopad i na další členský stát Evropské unie*“ [41].

Povinnosti, které plynou z členství v Evropské unii, je zpracování a naplňování operačního plánu pro bezpečnost. Břemeno proto není jen na Evropské unii, ale také na všech členských státech, které se musí podílet na ochraně kritické infrastruktury. Státy, které se v oblasti

ochrany kritické infrastruktury pyšní významným pokrokem, jsou: Holandsko, Německo, Francie a Švýcarsko [9].

### **Subjekty kritické infrastruktury**

Pod pojmem subjekt kritické infrastruktury jsou zahrnuti provozovatelé prvků kritické infrastruktury. Subjekty odpovídají za ochranu prvků kritické infrastruktury a mezi jejich povinnosti patří vypracování plánu krizové připravenosti subjektu kritické infrastruktury.

Dále umožnění provádění kontroly plánu krizové připravenosti a ochrany prvku kritické infrastruktury. Navíc musí umožnit přístup na pozemky a také do míst, kde je prvek kritické infrastruktury k nalezení. Musí taktéž oznámit příslušnému ministerstvu, nebo jinému úřadu, informace o organizační, výrobní, nebo jiné změně na prvku kritické infrastruktury, a to neprodleně po výskytu této změny [41].

### **Prvky kritické infrastruktury**

Mezi prvky neboli objekty kritické infrastruktury řadíme stavby, zařízení, prostředky nebo veřejnou infrastrukturu. Jsou-li části kritické infrastruktury součástí evropské kritické infrastruktury, hovoříme o subjektech a prvcích evropské kritické infrastruktury [41].

## **1.2 Krizové řízení**

Pod krizové řízení spadá soubor činností a dokumentů, které spravují přesně dané orgány a organizace. Hlavním cílem pro krizové řízení je odstranění krize, nebo krizové situace. Krizové řízení spadá pod strategické řízení, v rámci zajištění trvale udržitelného rozvoje určité instituce, organizace, podniku nebo celého státu. V rámci definice krizového řízení dochází k rozporům, zda se krizové řízení zabývá bezpečností státu, nebo bezpečností podniků. V rámci bezpečnosti podniků je krizové řízení delegováno na úroveň managementu a z rozsahu podniku je pak této funkci přikládán větší nebo menší mandát. Rozdíl je také v podnicích, které spadají pod kritickou infrastrukturu státu. Tyto podniky jsou pak pod drobnohledem dodržování všech povinností.

### **Právní definice krizového řízení**

Definice vychází ze zákona č.240/2000 Sb., o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů § 2. Krizovým řízením se rozumí [41]: „*Krizovým řízením souhrn řídicích činností orgánů krizového řízení zaměřených na analýzu a vyhodnocení bezpečnostních rizik a plánování,*

*organizování, realizaci a kontrolu činností prováděných v souvislosti s: 1. přípravou na krizové situace a jejich řešením, nebo 2. ochranou kritické infrastruktury.*“

Krizové řízení můžeme rozdělit na čtyři základní fáze [4]:

- **Prevence** – předcházení příčin a dopadů hrozeb, cílem je snížit nebo úplně eliminovat pravděpodobnost výskytu, nebo zmírnit důsledky,
- **Přípravenost** – v této fázi se zaměřuje na shromáždění informací o potenciálních hrozbách, průběžně se vyhodnocují a zpracovávají scénáře k řešení těchto krizových situací,
- **Odezva** – v této fázi je prakticky řešena krizová situace,
- **Obnova** – po pominutí krizové situace je optimálním stavem opětovné uvedení do stavu před krizovou situací, a následné opatření k eliminaci krizové situace do budoucna v co nejrychlejším možném čase.

Na krizové řízení a řešení krizových situací jsou připraveny krizové plány, které napomáhají k rychlému zvládnutí situací i méně kvalifikovaným pracovníkům, kteří musí situace briskně řešit bez možnosti konzultace s osobami přímo kvalifikovanými pro řešení krizových situací.

### **1.3 Krizové plány**

Krizové plány lze rozdělit do dvou jednoduchých kategorií. Rozdíl je pouze v subjektu, který krizový plán vypracovává. Subjekt, který patří do krizové infrastruktury, má jinou pozici, než subjekt, který do této kategorie nezasahuje. Plán krizové připravenosti připravují určené právnické osoby, nebo fyzické osoby, které podnikají. Subjekty, které spadají do kategorie kritické infrastruktury, musí zpracovávat plány krizové připravenosti subjektu kritické infrastruktury [41].

#### **Plán krizové připravenosti**

V tomto plánu jsou uvedena opatření vyplývající z krizového plánu podle krizového zákona [41]. Slouží při řešení a prvotním zajištění krizové situace. V krizových plánech jsou vypracované různé scénáře, podle povahy možných krizových situací. Scénáře jsou koncipovány tak, aby bylo možno použít tyto scénáře na široké spektrum krizových situací, a v případě velkého objektu, je vypracováno více krizových scénářů, které specificky pokryjí větší rozsah krizových situací. Plán je rozdělen na několik částí. Informační, kde je teoreticky krizová část vyhodnocena analýzou. Operativní částí, kde je uveden způsob zajištění krizové

situace. Poslední část je složená z právních předpisů, které mohou být využity v rámci krizové situace pro šetření, nápravu a obnovu.

### **Plán krizové připravenosti subjektu KI**

V tomto plánu je zahrnuto hledisko, kdy je subjekt zahrnut do kritické infrastruktury. V plánu jsou uvedeny prvky, které zasahují do kritické infrastruktury a možné ohrožení kritické infrastruktury, které vyplývá z různých krizových situací.



## 2 OCHRANA KRITICKÉ INFRASTRUKTURY

Na základě vymezených pojmů kritické infrastruktury je v práci probrána problematika ochrany kritické infrastruktury. V této kapitole je do hloubky probrána zranitelnost kritické infrastruktury, možné narušení její funkčnosti a základní dokumenty, které jsou nutné pro zvládnutí krizových situací. V kapitole je uvedena odpovědnost subjektů za ochranu kritické infrastruktury. Podrobněji řeší kritickou infrastrukturu v České republice a následně v Pardubickém kraji. Zaměřuje se na možné ohrožení kritické infrastruktury celé České republiky a jednotlivé znaky, které budou totožné pro Pardubický kraj, popíše.

Práce popíše mimořádné události, které mohou nastat a tím ohrozit kritickou infrastrukturu. Společně s tímto je zařazeno vysvětlení základních pojmů, které je potřeba definovat pro pochopení mimořádných událostí. Na závěr kapitoly je připravena tabulka možných narušení kritické infrastruktury a souhrn oblastí kritické infrastruktury v České republice podle odvětví.

### **Ohrožení kritické infrastruktury**

Kritickou infrastrukturu ohrožuje několik možných jevů, které mohou nastat kdykoli. Neustálým ohrožovatelem jsou přírodní jevy, potažmo přírodní katastrofy. Tyto jevy nastávají náhodně a s určitou pravděpodobností se dají předvídat, nebo se na ně může subjekt kritické infrastruktury připravit. Dalším možným jevem je selhání techniky, nebo technologických postupů. Tyto jevy jsou s určitou odchylkou statisticky vypočitatelné a definovatelné. Největším rizikem bývá označován lidský faktor, který může způsobit škodu ne vlastním zaviněním, neúmyslně, nebo taktéž úmyslně. Úmyslné činy člověka lze postupně řadit jako: účelné poškození, sabotáž, organizovaný zločin a v neposlední řadě terorismus, který je hlavním probíraným bodem této práce.

### **Mimořádné události**

Podle zákonné definice [40] je mimořádná událost: „*škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací*“. Dělí se na základní tři typy.

### **Přírodní mimořádné události**

Přírodní (naturogenní) mimořádné události jsou jevy, které vznikají za pomoci přírodních sil. Mezi hlavní činitele patří meteorologické jevy, které způsobují nečekané přírodní události.

Hlavním činitelem, který může mít globální dopady na kritickou infrastrukturu napříč kontinenty, jsou seismické aktivity a vulkanické činnosti. Tyto přírodní události spolu často přinášejí tzv. doprovodné jevy, jako jsou povodně, tsunami, klimatické změny a další meteorologické jevy.

### **Antropogenní mimořádné události**

Mimořádné události antropogenního charakteru. Takto jsou označeny jevy, za kterými stojí úmyslná nebo neúmyslná činnost člověka. Člověk může svojí činností spustit koloběh událostí, které mají negativní dopad na kritickou infrastrukturu. Do této kategorie spadají i teroristické činy, jakožto úmyslné činy člověka, nebo celé skupiny lidí.

### **Kombinované mimořádné události**

Tyto dva faktory se mohou mísit a prolínat, až vzniknou tzv. kombinované mimořádné události, které se vyznačují několika dalšími faktory. V kombinaci těchto dvou jevů mohou vznikat řetězové reakce plynoucí z obou předešlých jevů [9]. Jak je z definice patrné, po lidské činnosti, nebo přírodní katastrofě se naváže další mimořádná událost, která je přímo závislá na předchozí události. Kombinací těchto jevů může docházet k synergickému jevu těchto mimořádných událostí nebo až k dominoefektům.

Při dominoefektech na sebe mimořádné události přímo navazují, například po výbuchu sopky nastanou klimatické jevy, tyto jevy mají za následek nemožnost cestování vzduchem. Tento jev ovlivňuje obchod po celém světě, který může znamenat zánik některých podniků a odvětví. Vzniká nezaměstnanost, výkyvy v ekonomikách jednotlivých států a další antropogenní mimořádné události navázané na tento jev, zločinnost atd.

Synergický jev se vyznačuje podobnou definicí, ale všechny jevy nastanou naráz, hned po vzniku prvotní mimořádné události, například po výbuchu ničivé trhavin, jako cíle teroristického útoku. Všechny tyto jevy se mohou dále kombinovat. Na synergický jev výbuchu (tlaková vlna, zvýšení teploty, otřesy půdy, rozptýlení nebezpečných chemických nebo radiačních látek) mohou dále navazovat dominovým efektem špatná rozhodnutí bezpečnostních složek, nebo celých vlád, které mají za následek zhoršení celé situace, větší ztráty na životech a další dlouhodobé problémy.

### **Analýza rizik**

Na základě znalosti a statistické možnosti, že nastane mimořádná událost, je úkolem subjektu kritické infrastruktury připravit se na tyto události. Prvním krokem je zjištění, jaké události

mohou nastat, jak často mohou nastat a jaký účinek budou mít. Analýza rizik vede k snižování těchto rizik. Při analýze rizik se pokoušíme definovat hrozby, pravděpodobnost uskutečnění těchto hrozeb a velikost dopadu na aktivum, a jejich závažnost. Termíny, které se v analýze rizik používají, jsou popsány a vysvětleny ve velkém množství publikací a článků. Pro koncepci práce byl vybrán jen jeden zdroj, aby nebyly definice kombinovány z několika různých zdrojů a tudíž jinak autorem koncepčně pojaté [7].

## **Aktivum**

Pod pojmem aktivum můžeme chápat vše, co má hodnotu pro subjekt. Tato hodnota může být působením nějaké hrozby snížena. Aktiva jsou rozdělena na hmotná (budovy, peníze) a nehmotná (informace, morálka pracovníků, autorské právo) [7].

## **Hrozba**

Hrozbou rozumíme nějaký fenomén, jehož potenciál je poškodit, nebo narušit hodnoty a aktiva, které chráníme. Hrozbu můžeme definovat jako sílu nebo událost, která nepříznivě působí na bezpečnost a může způsobit jisté škody. Mezi hrozby řadíme rozličné události od přírodních katastrof, výbuchu, požáru, krádeže, úniku informací nebo dokonce daňové kontroly. Dalším pojmem, který je často opomínán a špatně interpretován, je dopad hrozby. Působení hrozby na aktivum vyvolá škody, které jsou dopadem té jisté hrozby [7].

## **Zranitelnost kritické infrastruktury**

Zranitelnost můžeme vyjádřit jako nějakou slabinu, nedostatek něčeho – bezpečnosti, nebo ochrany nějakého zkoumaného aktiva (případně jeho části). Zranitelnost můžeme brát jako vlastnost aktiva, která vyjadřuje, jak je aktivum citlivé na působení hrozby [7].

## **Riziko**

Pojem „riziko“ je těžko definovatelné. V řadě jazyků je základ tohoto slova používám pro rozdílné teoretické pojmy podobné, nebo stejné. Slovo zobecnělo a v jistých kontextech může vyjadřovat odlišné pojmy. Přesunutím slova z obecného významu do akademického názvosloví se dostaneme k odlišnostem. Rozdílné jsou pojmy používané v různých odvětvích nebo oborech. Nejčastější definicí z mnoha dalších definic je analyticko-matematická formulace [4]: „*pravděpodobná hodnota ztráty vzniklé nositeli, popř. příjemci rizika realizací scénáře nebezpečí, vyjádřená v peněžních nebo jiných jednotkách*“.

Výpočet rizika je teoretickou úlohou a výsledný stav nám udává v některých případech bezrozměrnou veličinu, kterou můžeme porovnávat pouze s dalšími vypočtenými výsledky

rizika, které jsou vypočteny stejnou metodou. Metod může být více. V této práci je použita metoda, kterou používá Tichý [10]:

Výpočet:  $(Pú * Vš) / Úo$

Kde:

- Pú = Pravděpodobnost útoku,
- Vš = Velikost škod,
- Úo = Úroveň opatření.

Tento propočet je použit v kapitole 5, analýza zranitelných míst letišť, v podkapitole 5.3.

### Druhy narušení kritické infrastruktury

Narušení kritické infrastruktury může nastat z mnoha rozličných důvodů, které přímo korespondují s druhy kritické infrastruktury České republiky, podle tabulky č. 1.

**Tabulka 1:** Oblasti kritické infrastruktury v ČR

Poř.	Oblast	Podoblast	Produkt, služba	
1.	Energetika	Elektřina	Výroba elektřiny	
			Přenosová soustava	
			Distribuční soustava	
		Zemní plyn	Přepravní soustava	
			Distribuční soustava	
			Skladování plynu	
		Ropa a ropné produkty	Přepravní soustava	
			Distribuční soustava	
			Skladování ropy a pohonných hmot	
Výroba pohonných hmot				
2.	Vodní hospodářství			
3.	Potravinařství a zemědělství	Rostlinná výroba		
		Živočišná výroba		
		Potravinářská výroba		
4.	Zdravotnictví			
5.	Doprava	Silniční doprava		
		Železniční doprava		
		Letecká doprava		Letiště
				Řízení letového provozu
		Vnitrozemská vodní doprava		

6.	Komunikační a informační systémy	Technologické prvky (TP) pevné sítě	
		TP mobilní sítě elektronických komunikací	
		TP sítě pro rozhlasové a TV vysílání	
		TP pro satelitní komunikaci	
		TP pro poštovní služby	
		TP informačních systémů	
7.	Finanční trh a měna		Výkon činností ČNB
			Poskytování služeb v oblasti bankovníctví a pojišťovnictví

Zdroj: Upraveno dle [35]

Na základě skladby kritické infrastruktury České republiky, podle zákona, můžeme uvést několik hlavních příčin narušení kritické infrastruktury, které jsou uvedeny v tabulce č. 2.

**Tabulka 2:** Druhy ohrožení kritické infrastruktury

Pořadí	Druh ohrožení
1.	Dlouhodobá inverzní situace
2.	Povodně velkého rozsahu
3.	Jiné živelné pohromy velkého rozsahu – rozsáhlé lesní požáry, zemětřesení
4.	Epidemie – hromadné nákazy osob
5.	Epifytie – hromadné nákazy polních kultur
6.	Radiační havárie
7.	Havárie velkého rozsahu způsobená vybranými nebezpečnými chemickými látkami
8.	Jiné technické a technologické havárie velkého rozsahu – exploze, destrukce částí staveb
9.	Narušení hrází významných vodohospodářských děl se vznikem rozsáhlé povodně
10.	Znečištění vody, ovzduší a přírodního prostředí haváriemi velkého rozsahu
11.	Narušení dodávek ropy a ropných produktů velkého rozsahu
12.	Narušení dodávek elektrické energie, plynu nebo tepelné energie velkého rozsahu
13.	Narušení dodávek potravin velkého rozsahu
14.	Narušení dodávek pitné vody velkého rozsahu
15.	Narušení dodávek léčiv a zdravotnického materiálu velkého rozsahu
16.	Narušení funkčnosti dopravní soustavy velkého rozsahu
17.	Narušení funkčnosti veřejných telekomunikačních vazeb velkého rozsahu
18.	narušení funkčnosti veřejných informačních vazeb velkého rozsahu
19.	Migrační vlny velkého rozsahu
20.	Hromadné postižení osob mimo epidemii
21.	Narušení zákonnosti velkého rozsahu

Zdroj: Upraveno dle [1]

Tyto důvody mohou vést k ohrožení funkce kritické infrastruktury. Výčet nemůže být úplný, protože nemůže být přesně definována každá hrozba. Každým dnem totiž může vyjít na povrch další druh ohrožení, nebo dokonce odvětví, které přímo ohrožuje kritickou infrastrukturu. S nárůstem technologií a nových poznatků člověk stále vytváří nové hrozby, proti kterým se musí chránit. Je to jedna z daní za úspěch při objevování nových působností lidské činnosti.

### 3 TERORISMUS

Práce si bere za úkol zkoumat možné dopady prolomení bezpečnostních opatření na kritickou infrastrukturu zkoumaného prostředí. Jedním z dopadů je možný teroristický útok, nebo teroristická akce. Terorismus je v dnešní době pojem silně medializovaný a slovo „*terorismus*“ jako pojem získává mnohem větší váhu. Je používán v politice. Má emotivní nádechy pro občany západního světa, především Spojených států amerických. Proto je často využíváno a také zneužíváno v kampaních pro, nebo proti, něčemu. Je hojně využíváno jako nástroj public relations.

Slovo terorismus je v každém státě bráno jinak a je na něj jinak pohlíženo. Pokud chceme přímo vysvětlit tento fenomén, musíme ho rozebrat a popsat v souvislostech. V literatuře se bohužel dobereme velkého množství definic a pojmů, které se vážou k terorismu. Neméně důležitá je pak i historie tohoto fenoménu a pojmu. Zde je nutno upozornit na jeho spojení s náboženským fanatismem, nebo dalšími extrémními hnutími. Podobnost existuje taky s partyzánským odbojem, nebo jako zástěrka dalších protiprávních aktivit, které se schovávají za nebezpečné slovo terorismus.

#### Pojem terorismus

Pro vymezení zkoumaného fenoménu je namístě určitě, co je terorismus jako pojem, a kde se používá. Důraz je také kladen na to, kdo toto slovo a v jakém významu používá, nebo naopak zneužívá. S pojmem „*terorismus*“ se můžeme setkat na několika úrovních [2]:

- Akademická půda – odborné a akademické texty, teorie,
- Úřední dokumenty – oficiální dokumenty,
- Právní prostředí – zákony, mezinárodní smlouvy, právní normy,
- Obecně – širší veřejnost, média.

Z důvodu rozsáhlého používání tohoto termínu a různého vnímání slova „*terorismus*“ těmito skupinami je velice obtížné definovat slovo „*terorismus*“ jako pojem.

#### 3.1 Definice terorismu

Při zkoumání tohoto patogenního jevu se zaměříme na jeho vymezení, které není jednoduché. Jeho projev se totiž projevuje v nejrůznějších formách. Je možné ho pozorovat v různých oblastech rozdělených geograficky a především kulturně. Ke svému účelu je využívána ohromná škála metod a strategických nebo taktických přístupů.

Při popisování teroristického činu tak můžeme začít jeho oddělením od ostatních, z definice, nebo z přístupu, podobných jevů, jako jsou:

- Násilný čin, čin duševně slabého jedince,
- Konvenční válka,
- Partyzánský způsob vedení boje, znám jako guerilla,
- Čin spáchaný z jiného důvodu (ekonomický, náboženský, fanatický), maskovaný za teroristický čin.

Tyto kategorie spolu mohou mít hodně společných znaků, díky nimž jsou zaměňovány za čin teroristický. Především v médiích má několik společných znaků nálepku teroristického činu a není zde žádná instance, která by toto tvrzení vyvrátila. Tato tvrzení jsou navíc v poslední době velmi populární a médiím se hodí do jejich politiky senzace a sledovanosti. Následné vyvrácení teroristického činu je tak jen kapka do moře již ovlivněné společnosti, která ani nepotřebuje a nechce vědět, že čin nebyl teroristický, z nějakého jim nepochopitelného důvodu.

Jejich nevědomost však může hrát podstatnou roli v sankcích a opatřeních, která budou na základě těchto činů zaváděna. Tato problematiku práce bude blíže rozebrána v kapitole: jevy mylně označované za terorismus.

Při definování teroristického činu a jeho platnosti tedy musíme položit základní otázky, na základě kterých poznáme, jestli se jedná o teroristický čin z jeho podstaty. Podstatu teroristického činu se snažili naleznout už Schmidt a Jongman v roce 1988. Neúspěšně hledali jednu definici, která by byla pro pojem terorismus přesná. Shromáždili tedy velké množství dokumentů, které pracovaly s definováním pojmu terorismu. Na základě analýzy těchto, více než 100 definic, vytvořili mapu definic. Tabulka č. 3 obsahuje nejčastěji zmiňované prvky definic.



**Tabulka 3:** Společné prvky u definic terorismu

Společný jev	Četnost (v %)
Násilí, síla	83,5
Politický motiv	65
Strach	51
Výhružky	47
Psychologické efekty a očekávané reakce	41,5
Nesoulad mezi cíli útoku a jejich oběťmi	37,5
Úmyslná, plánovaná, systematicky organizovaná akce	32
Metody boje, strategie, taktika	30,5
Nátlak, vydírání	28

Zdroj: Upraveno dle [6]

Z těchto společných prvků můžeme vyhodnotit společné prvky definic teroristických činů, nicméně nám nevydefinují přesně co je a co není považované za teroristický čin, protože se společné znaky prolínají. Je důležité tedy odlišit ostatní způsoby „boje“ od terorismu, čímž pochopíme, co za terorismus považováno není, podle tabulky č. 4.

**Tabulka 4:** Charakteristika způsobu bojů

	Konvenční válka	Guerilla	Terorismus
Jednotky nasazené do boje	Velké (armády, sbory, divize)	Střední (čety, roty, prapory)	Malé (obvykle méně než deset osob)
Zbraně	Plný rozsah vojenské bojové techniky (letecké síly, obrněná technika, dělostřelectvo atd.)	Většinou pěchotní typy lehkých zbraní, někdy též část dělostřelectva	Ruční zbraně, ruční granáty, pušky a specializované zbraně, např. bomby v autech, bomby odpalované na dálku, tlakové bomby
Taktika	Obvykle kombinované operace zahrnující několik vojenských odvětví	Taktika komand	Speciální taktika: únosy, atentáty, výbuchy aut, braní rukojmí atd.

Terče	Většinou vojenské jednotky, průmyslová a dopravní infrastruktura	Většinou vojenský policejní a administrativní personál, jakož i političtí oponenti	Státní symboly, političtí oponenti a obecně veřejnost
Zamýšlený účinek	Fyzické zničení	Především vojenské oslabení nepřítele	Psychický nátlak
Kontrola teritoria	Ano	Ano	Ne
Uniforma	Nošení uniformy	Často nošení uniformy	Nenošení uniformy
Rozeznatelnost válečných zón	Geograficky rozeznatelná válka	Válka omezena na zemi sporu	Nerozeznatelné válečné zóny
Mezinárodní legalita	Ano, pokud je vedena podle pravidel	Ano, pokud je vedena podle pravidel	Ne
Domácí legalita	Ano	Ne	Ne

Zdroj: Upraveno dle [2]

Z vybraných definic si můžeme vzít některé body, z kterých popíšeme všechny aspekty terorismu. Terorismus by se v jisté rovině dal brát jako abstraktní pojem a proto lze předpokládat, že nikdy nebude definován jeden pojem, který tento fenomén vystihne. Práce zpracovala jedny z nejbližších definic tohoto teoretického pojmu. Z těchto definic bude vycházet vlastní sumarizace zkoumaného jevu.

Definice blíží se k pochopení pojmu uvádí následující text. Šenovský a kolektiv definují tento pojem následujícím způsobem [9]: „*Terorismus vznikl jako obrana slabých, kteří nemohou vojensky čelit těm, kteří jim chtějí diktovat politiku, sociální systém, způsob hospodaření, obchodování na straně jedné, ale na straně druhé jsou tímto způsobem prosazovány zájmy nátlakových skupin.*“

Pojem terorismu v právní úpravě Spojených států amerických uvádí tuto definici [13]: „*Termín 'terorismus' označuje promyšlené, politicky motivované násilí prováděné proti nekombatantům subnacionálními skupinami či tajnými agenty, obvykle za účelem ovlivnění veřejnosti.*“

Rada pro výzkum, vývoj a informace uvádí definici terorismu v článku nazvaném: „*Nové paradigma terorismu*“, definice zní [30]: „*Terorismus je metoda použití síly či hrozby silou prováděná skrytými jednotlivci, skupinami nebo státem podporovanými aktéry. Akt násilí je zaměřen proti nevinným osobám nebo civilním cílům. Hlavním účelem teroristického aktu je vyvolat pocit strachu. Vedlejším účelem může být upoutání pozornosti (tzv. propaganda činem), nebo získání dílčích výhod či ústupků ze strany atakovaného aktéra. Konečným cílem terorismu je politická změna.*“

Oficiální definice ministerstva vnitra je krátká, ale výstižná [28]: „*Terorismus je plánované, promyšlené a politicky motivované násilí, zaměřené proti nezúčastněným osobám, sloužící k dosažení vytčených cílů.*“

Z těchto definic vyplývá, že terorismus je činnost prováděná slabší stranou, která bojuje se silnější, vládnoucí, stranou všemi prostředky, kterými ji může ublížit, aby dosáhla svých cílů za každou cenu. Ke svému cíli používá všechny prostředky, kterými může dosáhnout svého cíle, který může být jakýkoli. Nejčastějšími zbraněmi jsou síla, nátlak, strach a další psychologické aspekty. Terorismus dosahuje svých výsledků zastrašováním ostatních.

Pro zamyšlení v rámci vnímání terorismu je možné citovat myšlenku Otto von Bismarcka [8]: „*Žijeme v podivné době, v níž je silný vzhledem ke svým morálním skrupulím slabý a slabý se díky své bezohlednosti stává silnějším.*“

### **3.2 Terorismus v právní úpravě**

Pojem terorismus se začíná v právní úpravě objevovat rychle po událostech teroristických útoků z 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. Česká republika reaguje, na základě právních akcí Evropské unie. Rada Evropské unie zveřejnila 27. Prosince 2001 dokument zvaný [34]: „*Společný postoj Rady EU pro užití zvláštních opatření pro boj s terorismem*“.

V tomto dokumentu je definováno slovní spojení „*teroristický skutek*“, které je zde chápáno jako několik možných činů, které mohou svou podstavou nebo motivem vážně ohrozit fungování určitého státu nebo mezinárodního společenství (Evropskou unii, Spojené státy americké). Skutky jsou jasně definovány tím, že byly spáchány s úmyslem [34]:

- Vážně zastrašit obyvatelstvo,
- Nenáležitě přimět vládu nebo mezinárodní organizaci ke konání či nekonání konkrétních kroků,

- Vážně destabilizovat či zničit základní politické, ústavní, hospodářské nebo sociální struktury země nebo mezinárodní organizace, a to:
  - útokem na lidské životy, který může zapříčinit smrt,
  - útoky na psychickou integritu osob,
  - únosy nebo braním rukojmí,
  - zapříčiněním rozsáhlých destrukcí vládních nebo veřejných zařízení,
- Vedením teroristické skupiny,
- Účastí v teroristické skupině, a to i ve funkci informátora, poskytovatele finanční či materiální podpory, s vědomím, že tato pomoc napomůže páchání zločinných aktivit skupiny.

Dokument pracuje s pojmem „*teroristická skupina*“, která je definována jako skupina skládající se ze tří a více osob, pracujícím po delší časové období. K vykonávání teroristického činu používají dělbu práce a nejedná se o jednorázové spolčení, ale dlouhodobou spolupráci k dosažení kýžených cílů.

## **Teror**

Terorismus je pojem, který v sobě obsahuje významově jiný pojem, z kterého však vychází. Teror v sobě obsahuje podobnou významovou strukturu činností, jako je násilí, hrozba násilím, nebo zastrašování. Tyto činnosti jsou však vykonávány v rámci stejného celku, v kterém se nachází objekt zastrašení. Může se jednat o teror z pozice státu, diktátora, nebo přeneseně firmy, rodiny. Tím se liší od terorismu, v kterém agresor útočí na okolní státy nebo organizace.

## **Profil teroristy**

Terorista je v představách médií vyobrazován jako šílenec nebo atentátník, který bez problému obětuje svůj život, aby zmařil životy ostatních. Skutečným teroristou je strůjce akce, který nasazuje tyto „*vojáky*“ v přeneseném slova smyslu do akcí, které poslouží jeho účelu. Rozsáhlé teroristické akce nejsou ojedinělé situace, ale přesně koordinované, plánované a promyšlené útoky, které řídí celá síť, či teroristická organizace financovaná z různých zdrojů.

Teroristé používají zmanipulované nebo propagandou ovlivněné jedince, kteří věří jejich myšlence, která může být jakákoli. Terorista, který spáchá čin, tak, jak je prezentován médii,

je pouze nástroj. Stejně tak, jako je voják ve válce, je pachatel teroristického činu nástroj vykonávání plánu teroristy.

### **Jevy mylně označované za terorismus**

Z definice terorismu je zřejmé, že ne všechny činy, ať mohou být prezentované, jako činy teroristické, splňují tyto parametry. Veřejnosti je čin předkládán jako teroristický pro jeho závažnost a podobnost s teroristickými činy. Tyto činy pak mohou být posuzovány v jiných měřítkách pro jejich teroristický podtext, a tím pádem nespravedlivě trestány.

Tato problematika se podobá problematice, kterou v České republice známe jako rasově motivovaný čin. Pod rasově motivovaným činem je definována řada činů s jistými parametry a tyto činy jsou trestány jiným způsobem, než činy bez tohoto podtextu. Při špatné klasifikaci těchto činů se tedy dostane nespravedlivý trest. Stejněho měřítka se dopouští klasifikace činů, jako činů teroristických, které tyto měřítka nespĺňují, ale pro posuzovatele je výhodné je tak prezentovat.

Motivem označovat činy jako teroristické je snaha zvýšit bezpečnostní požadavky, které budou zasahovat do rozměrů práv a svobod občanů. Potlačení elementární osobní svobody v boji proti terorismu je prvním krokem k utlačování svobody kvůli dalším okolnostem.

### **3.3 Terorismus v EU a ve světě**

Při každém vykonaném teroristickém útoku, nebo i pokusu o něj je probírána a většinou i upravována bezpečnostní situace v odvětvích, kde se teroristický útok uskutečnil. Postupně se změny mohou projevit i v celých odvětvích, jako je třeba doprava, jejíž podkategorií je doprava letecká. Po nejznámějším teroristickém útoku 11. září ve Spojených státech amerických, proběhly velké změny v bezpečnosti v letadlech a na letištích. Mezi nejznámější kritéria, která přibyla, byl zákaz tekutin na palubu a zpřísnění prohlídky cestujících [14], [20].

Každý další teroristický útok, nebo jen pokus o něj přinesl nová omezení, nebo zpřísnění těch stávajících. Mezi nejznámější a nejničivější útoky patří [11], [12]:

- Teroristický útok v Londýně v roce 2005 - 52 obětí,
- Teroristický útok v Madridu v roce 2004 – 191 obětí.

## **Hrozby terorismu v ČR**

Česká republika čelí teroristickým útokům zatím jenom v rovině teorie. Bezpečnostní opatření nejsou ale nastavena podle frekvence útoků, ale tak, aby byly eliminovány. Proto musí Česká republika s teroristickými, nebo jinými útoky počítat. Ohrožena je kritická infrastruktura, dle tabulky č. 1, a to všechna tato odvětví.

### **Hrozby terorismu v Pardubickém kraji**

Hrozby v Pardubickém kraji se rozdělují na základní dvě, podle zaměření této práce. Útoky na kritickou infrastrukturu Pardubického kraje a útoky, které nemají vliv na kritickou infrastrukturu. Podle tabulky č. 5 jsou ohroženy všechny tyto objekty, a proto musí být chráněny před útoky.

### **3.4 Historie terorismu v ČR**

Česká republika nemůže být v žádném případě vyjmuta z hledáčku světových teroristických organizací, ani menších teroristických skupin. Otevřením hranic po roce 1989 až do dnes se u nás začala zvětšovat procentuální šance na teroristický útok i světových rozměrů. V roce 1999 jsme se vstupem do NATO stali cílem teroristických skupin útočících na celou koalici a vzali jsme tak tímto aktem na sebe i všechna rizika s tímto vstupem spojená.

Česká republika byla na straně spojenců při válce v Iráku a aktivní zapojení a vyslání jednotek do Afghánistánu ještě více zvýšilo rizika spojená s teroristickými útoky na naše území. Navíc jsme členy protiteroristické koalice utvořené po útocích na Spojené státy americké 11. září 2001. I přes tato velká rizika nebyl zatím spáchán na území našeho státu žádný teroristický čin spjat s mezinárodní velikostí.

Česká republika se potýká s občasnými pokusy jedinců, kteří za pomoci podomácku amatérsky sestavených bomb ohrožují bezpečnost společnosti. Tyto individuální trestné činy nesou znak teroristických činů, a proto jsou tak evidovány. Od roku 1989 bychom podle ministerstva vnitra napočítali bezmála 20 takových činů, které nesou znaky terorismu. Ministerstvo vnitra eviduje tyto činy jako činy se znaky terorismu a tedy respektuje definici terorismu, v rámci které tyto činy nesplňují akt teroristického činu. Ke klasickému teroristickému činu tedy na území České republiky dosud nikdy nedošlo. Pro ilustraci jsou vybrány tyto útoky, které mají některé znaky teroristického činu [29]:

- srpen 1990 - výbuch amatérské bomby na přeplněné pláži pražské hostivařské nádrže, který zranil několik lidí,

- říjen 1996 - exploze granátu ve směnárně v Kaprově ulici v centru Prahy, při níž byli zraněni dva její řečtí majitelé,
- květen 1997 - duševně nemocný muž spáchal za použití semtexu sebevraždu ve vestibulu sanatoria Priessnitz v Jeseníku; jeho tělo výbuch zcela rozmetal, přičemž zranil dalších 15 osob,
- v roce 1998 policie odhalila vyděrače, který vydíral potravinářské firmy pod pohrůžkou, že otráví jejich výrobky salmonelou,
- v březnu 1999 doručila pošta na adresu redakce MF DNES anonymní dopis, v němž pisatel, skrývající se za označením Výbor na ochranu České republiky, hrozil teroristickým útokem na protest proti začlenění ČR do NATO, provádění rozhlasového vysílání Rádia Svobodná Evropa na Blízký východ a proti přípravám ke vstupu země do EU.

## **4 ANALÝZA KRITICKÉ INFRASTRUKTURY V PARDUBICKÉM KRAJI**

Pardubický kraj je jedním ze čtrnácti vyšších územních samosprávných celků (VÚSC) České republiky. Se svojí velikostí 4 518 km<sup>2</sup> je na 10. místě v rozloze České republiky. Kraj v roce 2014 osciluje okolo 516 000 obyvatel, což ho řadí na 11. místo v počtu obyvatel ze všech VÚSC [15]. Pokud budeme posuzovat kraj podle jeho kritické infrastruktury, musíme se zaměřit na objekty kritické infrastruktury, které se v tomto kraji nacházejí. Není možné tento kraj srovnávat s hlavním městem Prahou, která je z hlediska kritické infrastruktury mnohonásobně větší a jako možný cíl teroristického útoku také mnohokrát zajímavější.

Práce popíše objekty kritické infrastruktury a místa, která jsou zranitelná a nějakým způsobem zajímavá pro útok teroristů. Do výčtu cílů teroristických útoků byly zahrnuty pouze prvky kritické infrastruktury a zcela vyloučíme jiné cíle, které by byly pro teroristy zajímavé z jiných důvodů. Jeden z hlavních cílů teroristických skupin je velký počet obětí, které přinášejí největší publicitu. Proto patří mezi cíle veškerá místa, kde se shromažďuje velký počet osob, nebo místa, která jsou symbolem pro tyto osoby, nebo pro celý stát, či národ. Mezi cíle, které nepatří do kritické infrastruktury, ale mohly by být v hledáčku teroristů, patří:

- Hokejový stadion s kapacitou 10 194 návštěvníků [19],
- Univerzita Pardubice,
- Střední, základní a mateřské školy,
- Obchodní centra AFI palác, Grand a další nákupní střediska,
- Nově rekonstruovaný plavecký areál,
- Ostatní místa nebo oblasti, kde se shlukuje velké množství osob.

Všechna tato místa jsou volně přístupná s minimálním zabezpečením, které se vztahuje k faktu, že tyto objekty a město Pardubice není lukrativní cíl teroristických útoků. Zabezpečení se úměrně zvyšuje s náchylností k teroristickému útoku.

### **4.1 Kritická infrastruktura v Pardubickém kraji**

Pardubický kraj se nevyznačuje příliš velkou hustotou prvků kritické infrastruktury. V kraji je zastoupena peněžními ústavami, bankami, dále pak základními složkami integrovaného záchranného systému (IZS), ke kterému patří operační a informační středisko (OPIS).



K dalším objektům patří zásobníky ropy a pohonných hmot – Paramo Pardubice a chemický závod Explosia a.s. Mezi menší objekty patří Česká pošta. Ke kritické infrastruktuře kraje musíme přičíst i dopravní (železniční a silniční) a telekomunikační síť. Pardubice mají vlastní krajskou nemocnici a letiště, rozdělené na vojenskou a civilní část. Přesné rozdělení některých prvků kritické infrastruktury pardubického kraje je uvedeno v tabulce č. 5.

**Tabulka 5:** Prvky kritické infrastruktury v Pardubickém kraji

Poř.	Oblast KI	Prvek	Vlastník
1.	Ropa a ropné produkty	Produktovod	Čepro, a. s.
2.	Ropa a ropné produkty	Vnitrostátní ropovod	MERO, a. s.
3.	Ropa a ropné produkty	Koncové zařízení pro předávání ropy	MERO, a. s.
4.	Ropa a ropné produkty	Komplex zásobníků ropy a PHM	Paramo, a. s.
5.	Ropa a ropné produkty	Technický dispečink	Paramo, a. s.
6.	Ropa a ropné produkty	Rafinérie	Paramo, a. s.
7.	Ropa a ropné produkty	Komplex zásobníků PHM	Union Consulting, s. r. o.
8.	Ropa a ropné produkty	Technický dispečink	Union Consulting, s. r. o.
9.	Ropa a ropné produkty	Produktovod	Union Consulting, s. r. o.
10.	Ropa a ropné produkty	Chemický závod	Explosia a. s.
11.	Doprava	Dopravní cesty	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
12.	Finanční trh a měna	Banka	Česká spořitelna, a. s.
13.	Finanční trh a měna	Banka	Komerční banka, a. s.
14.	Finanční trh a měna	Banka	ČSOB, a. s.
15.	Nouzové služby	Krajské zdravotnické operační středisko	Zdravotnická záchranná služba Pardubického kraje
16.	Nouzové služby	Integrované operační středisko odboru Krajského ředitelství policie Pardubického kraje	Krajské ředitelství policie Pardubického kraje
17.	Nouzové služby	Školící a záložní operační středisko	Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Pardubicích
18.	Nouzové služby	Operační středisko HZS Pardubického kraje	HZS Pardubického kraje
19.	Nouzové služby	Radiační monitorování, stálá měřící a odběrová místa	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
20.	Veřejná správa	Datová infrastruktura	Okresní správa sociálního zabezpečení Pardubice
21.	Letecká doprava	Letiště	East Bohemian Airport a. s.

Zdroj: Upraveno dle [26] a [31]

## 4.2 Letecká doprava

Zkoumaným objektem kritické infrastruktury této práce je letiště v Pardubicích, které spadá pod 8. část segmentů kritické infrastruktury, pod leteckou dopravu. Letecká doprava je nejvíce sledovanou a normami ošetřovanou dopravou. V žádné jiné dopravě není tolik legislativních prvků a omezení jako v dopravě letecké. Většina činností, které vykonává letiště je přesně definována a normována a není zde žádný prostor pro invenci a změnu ze strany soukromého subjektu. Každý úkon, který subjekt provádí je přesně stanoven a není přípustný žádný odklon. Z tohoto důvodu je letecká doprava velice finančně a legislativně náročná. Není zde žádný prostor pro pochybení a polevení.

Letecká doprava je velice náchylná na omezení, která vznikají po každé dopravní havárii nebo pokusu, či uskutečnění teroristického útoku. Dopravní a bezpečnostní omezení, která vznikla po teroristickém útoku 11. září 2001 ve Spojených státech amerických, byla svoji velikostí největší restrikcí v dějinách dopravy.

V České republice je letecká doprava upravována především legislativou Evropské unie. Národní bezpečnostní program [25], který byl zaveden 1. 2. 2014, významně ovlivňuje civilní letectví a definuje prakticky všechny oblasti letecké dopravy. Tento dokument je velice zajímavý svým principem utajení. Jeho veřejná část je dostupná pro širokou veřejnost. Utajení funguje na principu „*potřeby znát*“ z anglického „*need to know*“. Jestliže nějaký subjekt, nebo fyzická osoba, potřebuje vědět ke své činnosti některé prvky tohoto programu, napíše žádost [27] s důvodem a ministerstvo dopravy mu zveřejní přístup k těmto informacím.

Právní úprava letecké dopravy je velice rozsáhlá a její problematika je značně komplikovaná. Práce si neklade za úkol probrat tuto právní a legislativní problematiku. Další významné právní předpisy, které upravují leteckou dopravu a mezinárodní organizace civilního letectví jsou uvedeny v tabulce č. 6.

- Národní bezpečnostní program [27],
- Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví v úplném znění [37],
- Nařízení komise Evropské unie č. 185/2010 [33],
- Novela zákona o civilním letectví č. 225/2006 Sb. [36].

**Tabulka 6:** Mezinárodní organizace civilního letectví

Mezinárodní organizace	Zkratka	Rok založení	Sídlo
International Civil Aviation Organization	ICAO	1944	Kanada
International Air Transport Association	IATA	1945	Kanada
European Civil Aviation Conference	ECAC	1955	Francie
European Organization for the Safety of Air Navigation	EUROCONTROL	1960	Belgie
Société Internationale de Telecommunications	SITA	1949	Švýcarsko
Federal Aviation Administration	FAA	1926	USA
Joint Aviation Authorities	JAA	1970	Nizozemsko
European Aviation Safety Agency	EASA	2002	Německo

Zdroj: Upraveno dle [5] a [16]

### 4.3 Pardubické letiště

Vznik pardubického civilního letiště je datován do roku 1995. Do této doby bylo letiště využíváno pouze pro vojenské účely. Nyní je letiště rozděleno na dvě na sobě prakticky nezávislé části: vojenskou a civilní. Letiště je v rukou soukromých subjektů, společnosti East Bohemian Airport a.s. (EBA). Od roku 2002 je výhradním vlastníkem této společnosti město Pardubice. Pardubické letiště se zaměřují především na charterové lety cestovních kanceláří a na letní turistickou sezónu. Největší část letů směřuje do Ruska a dalších východních destinací, Bulharska, Černé Hory, Turecka atd. Mezi stroje, které přistávají na letišti, patří Boeing B 737-300, 400, 500, 800, Tupolev Tu-214, a další [21].

Pardubické civilní letiště (dále v práci označované pouze jako letiště, vojenské letiště označené vždy s přívlastkem vojenské letiště) patří mezi jedno z pěti páteřních letišť v České republice, spolu s Prahou, Brnem, Ostravou a Karlovými Vary. Svou polohou je toto letiště schopno oslovit velké množství cestujících, protože je prakticky situované ve středu naší republiky. V posledních letech se kapacita přepravených osob neustále zvyšuje a toto letiště

využívá stále víc občanů ze Středních Čech, z okolí Prahy a východní části Prahy. Nejen lokalita ale převážně podmínky podnebí jsou jednou z velkých výhod tohoto letiště. Nízký úhrn srážek oproti velkým letištím (Praha, Karlovy Vary), nejmenší počet mrazivých dní v roce a taktické umístění ve středu republiky dělá toto letiště jedním z nejcennějších a strategicky nejvýhodnějším v České republice.

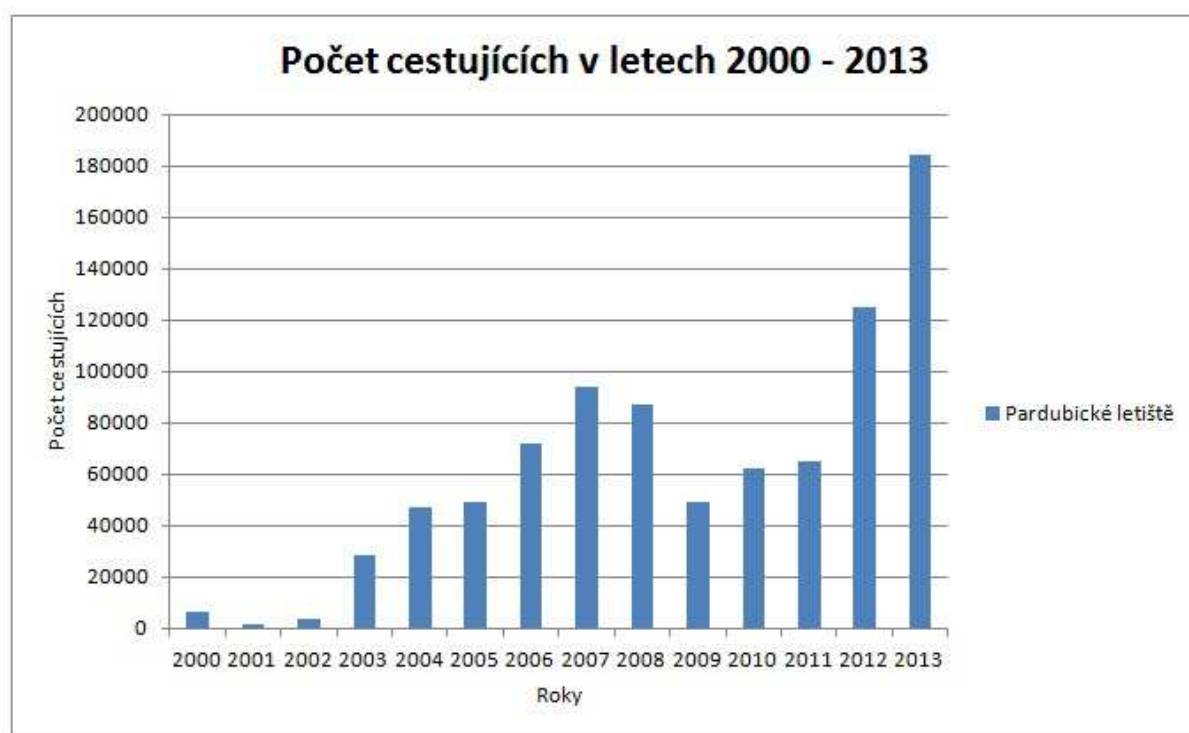
Vojenská část letiště, která spadá pod armádu České republiky, je homologovaná Severoatlantickou aliancí (NATO). Letiště je využíváno jako záložní vojenské letiště v případě nemožnosti využívání vojenského letiště v Čáslavi (údržba, poruchy, možné napadení).

Z důvodu velkého nárůstu přepravených osob (a také zboží v rámci doplňkové služby přepravy zboží) se každým rokem zvyšuje riziko možnosti teroristického útoku, nebo jiného útoku na letiště.

**Tabulka 7:** Počet přepravených cestujících a nákladu letiště Pardubice

Rok	Počet cestujících	Náklad (v tunách)
2000	6 087	122
2001	1 814	166
2002	3 872	266
2003	28392	72
2004	46999	306
2005	49165	350
2006	71655	180
2007	93659	894
2008	86863	601
2009	49032	344
2010	62302	239
2011	65246	252
2012	125008	603
2013	184140	208

Zdroj: Upraveno dle [22]



**Obrázek 1:** Počet cestujících v letech 2000 – 2013 letiště Pardubice

Zdroj: Upraveno dle [22]

#### 4.4 Bezpečnost objektu

Bezpečnost a zabezpečení celého letiště je prvním předpokladem pro bezpečnou leteckou dopravu. Toto zabezpečení opět podléhá pod normy a provozovatel letiště nemá velké pole působnosti, kde se s normami a právními úpravami odklánět.

Letiště využívá externí bezpečnostní agentury, což je velice standardní procedura na celém světě. Většina letišť na západě řeší bezpečnost pomocí externí agentury. Střední a východní Evropa využívá spíše vlastních zaměstnanců, nebo hybridního způsobu bezpečnosti, kdy je různě kombinovaná bezpečnost mezi vlastní zaměstnance a bezpečnostní agenturu. Letiště Pardubice využívá plně externí agentury k bezpečnosti letiště a všech bezpečnostních procesů, které na letišti probíhají. Externí agentura G4S Secure Solutions a. s. je jednou z nejvýznamnějších a nejpoužívanějších agentur k hlídání letišť po celém světě. Tento celosvětový bezpečnostní konglomerát hlídá světoznámá letiště po celém světě. Mezi nejznámější letiště patří letiště Heathrow v Londýně a letiště JFK v New Yorku. Společnost pracuje a zabezpečuje objekty po celém světě. Zaměstnává přes 618 000 zaměstnanců po celém světě a jednou ze specializací je právě letecká doprava [18].

Letiště využívá externě řešené bezpečnostní ochrany z několika důvodů. Bezpečnost je velice finančně náročná a její outsourcing se může společnosti finančně vyplatit. Pardubické letiště

vypracovalo finanční analýzu, z které vyšlo jasně najevo, že bude finančně výhodnější najmout pro bezpečnost externí agenturu. Mezi další, nebo navazující důvody patří velká finanční náročnost pojištění bezpečnosti a zaměstnanců bezpečnostní agentury, know-how společnosti, a především vysoká náročnost zaměstnávání vlastních zaměstnanců. Takhle má letiště vyřešenou službu externě a tímto je pro ně bezpečnost čistě jako kupovaná, hotová služba, o kterou se dále nemusejí starat.

Jako hlavní manager bezpečnosti, mi pan Mgr. Martin Harbich, externí zaměstnanec letiště, tedy společnosti G4S Secure Solutions a.s., poskytl mnoho informací o objektu letiště. V řízeném rozhovoru (viz Příloha A), jsme probrali všechny možné formy teroristického i jiného útoku na letiště spolu s opatřeními proti těmto útokům.

Bezpečnost letiště není zajišťována pouze samotným letištem a jeho zaměstnanci. V bezprostřední blízkosti letiště je policejní stanice. Policie ČR má na letišti několik základních pravomocí, které vykonává. Tyto pravomoci jsou vysvětleny v kapitole: bezpečnostní proces na letišti. V případě vzniku mimořádné události je v blízkosti 2,5 km hasičská stanice, která je připravena na výjezd na letiště v případě potřeby. Krajská nemocnice Pardubice je ve vzdálenosti 6 km nejbližší dopravní trasou.

#### **4.4.1 Fragmentace objektu**

Pro základní bezpečnostní prvky Pardubického letiště patří jeho rozdělení do tří bezpečnostních okruhů. Tento prvek, fragmentace, pomáhá při bezpečnostním procesu. Části jsou fragmentovány následovně:

- Veřejná část letiště,
- Neveřejná část letiště,
- Kriticky vyhrazené prostory – Security Restricted Area (SRA).

Veřejná část letiště je přístupná všem návštěvníkům letiště a všem občanům. Tato část není nijak limitovaná a je minimálně monitorovaná. Do této části má přístup kdokoli. Neveřejná část letiště je přístupná pouze osobám, které mají pracovní poměr na letišti. Tyto osoby musí mít speciální kartičku, kterou musí nosit neustále viditelnou. Karta pracovníka nesmí být skryta pod tričkem nebo reflexní vestou. Na některých letištích (letiště Brno) mají bodový

system, který za každé takovéto pochybení pracovníkovi odečte určitý bodový obnos a na základě těchto pochybení je pak penalizován. Toto opatření zvyšuje bezpečnost na letišti.

Kriticky vyhrazené prostory jsou nejvíce monitorované, a přístup do nich mají pouze dva typy osob. Pracovníci letiště, kterým je přístup povolen (na jejich kartičce je označeno největší bezpečnostní povolení) a cestující, kteří prošli kompletním bezpečnostním prověřením. Pracovníci letiště jsou při vstupu do této oblasti legitimováni a zapsáni kontrolující osobou. Ostatním osobám je přístup odepřen.

## **4.5 Aktiva letiště**

Mezi základní aktiva letiště řadíme letištní prostor, tedy budovy, letištní plochu, hangáry, zázemí a terminál. Pardubice jsou jediné letiště, z pěti páteřních letišť České republiky, které nemají svůj terminál. Používají provizorní budovu, bývalou kantýnu, která slouží jako provizorní terminál. Tento, sice úctyhodný fakt, při odbavení skoro dvou set tisíc pasažérů ročně, je jedním z největších bezpečnostních rizik Pardubického letiště.

Bývalé prostory kantýny jsou největším bezpečnostním nedostatkem, na který nebylo letiště dimenzováno. Výstavba nového terminálu, který se plánuje, je tedy nejdůležitějším krokem pro udržení statusu letiště. Mezi další aktiva patří zaměstnanci letiště, zaměstnanci bezpečnostní agentury, a pasažéři letadla, či návštěvníci letiště. Zaměstnanci letiště se dělí na několik skupin:

- Pomocný personál (prodej v obchodě, uklízečky),
- Zaměstnanci letiště,
- Bezpečnostní zaměstnanci (s různými bezpečnostními právy).

Přijímání zaměstnanců a jejich školení je základním předpokladem pro správný a bezpečný chod letiště. Opět je tu normami Evropské unie nakázán jistý proces přijímání zaměstnanců a hlavně školení, které určuje pozice, kam mohou být zaměstnanci zařazeni. Výběrové řízení se týká všech osob pracujících na letišti, ve všech pozicích. Základní požadavky jsou pro všechny pozice stejné. Výběrové řízení má tedy stanovený proces.

## **4.6 Výběrové řízení**

Přijímání všech zaměstnanců do zaměstnaneckého poměru je přesně určeno, a není rozdíl mezi jednotlivými pozicemi. Zaměstnanci na všech pozicích musí projít stejným výběrovým

řízení a jsou na ně položeny stejné nároky. Základním předpokladem je projití výběrového řízení. Zaměstnavatel si nechává vytvořit psychologický profil uchazeče. Uchazeč je poslán na psychodiagnostické oddělení. Na letišti se také přepravují cennosti a hotovost, proto musí být uchazeč morálně způsobilý k těmto úkonům. Po těchto krocích a absolvování úspěšného pohovoru je uchazeč o zaměstnání povinen získat tzv. osvědčení spolehlivosti [32].

Toto osvědčení získá na úřadě pro civilní letectví, dříve ho vydával národní bezpečnostní úřad. Nejdůležitějším prvkem tohoto osvědčení je prohlášení o bezúhonnosti a výpisy z rejstříků trestu. Z toho vyplývá, že na letišti nemůže pracovat nikdo, kdo má záznam v trestním rejstříku, a to na žádné pozici. Tímto se letiště snaží vyvarovat zaměstnanců s pochybnou minulostí a hlavně zaměstnanců, kteří jsou nějakým způsobem zapojeni v trestné činnosti a převážně spojeni s výrobou výbušnin a bomb, případně držení ilegálních zbraní, nebo vyšetřování distribuce zbraní.

Společně s tímto úřad provádí povrchní kontrolu minulosti zaměstnance, tzv. „*background check*“ (z angličtiny). Převážně prověřuje bývalé zaměstnavatele uchazeče o osvědčení. Ověření spolehlivosti je platné na 5 let. Na základě obdržení osvědčení spolehlivosti je se zaměstnancem navázán pracovní poměr, po němž následují nejzákladnější školení bezpečnosti na letišti. Policie ČR se snaží změnit atributy tohoto osvědčení, protože kromě prázdného rejstříku trestů je osvědčení spíše formalita. Úřad pro civilní letectví má navíc svoje kritéria, kdy může vydat výjimku. Jedná se často o dopravní přestupky a nehody, které jsou v rejstříku trestu zaneseny, ale přesto úřad osvědčení vydá.

Tímto prvním sítím, by se neměl na žádnou pozici na letišti dostat potenciální terorista, který má nějaké vazby na organizovaný zločin, nebo byl v minulosti trestaný za útoky, či držení zbraní.

## **4.7 Školení**

Pracovník začne na letišti pracovat pouze se základním školením bezpečnosti v rozsahu A2. Na základě dalších pracovních činností postupně absolvuje všechny typy školení, které jsou rozsáhlejší a těžší. Další stupně školení ho kvalifikují na vyšší pozice s větší zodpovědností. Školení jsou také normována a koncipována na několik částí, které jsou různě časově náročné. Všechny školení musí mít předepsaný časofond, který musí zaměstnanec projít. Rozsah a druhy základních školení jsou uvedeny v tabulce školení.



**Tabulka 8:** Školení zaměstnanců letiště

Označení	Název a základní informace o školení
A2	<b>Odborná příprava ke zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti</b>
	Vstupní bezpečnostní školení pro žadatele o vydání letištního identifikačního průkazu
	4 vyučovací hodiny včetně exkurze po letišti
	Zakončené závěrečným testem
	Platnost 2 roky + zbytek měsíce vydání
	Podmínkou účasti na školení je vlastnit Ověření spolehlivosti (vydává ÚCL)
A3	<b>Aktualizace odborné přípravy ke zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti</b>
	Aktualizační školení pro A2
	2 vyučovací hodiny zakončené závěrečným testem
	Platnost 2 roky + zbytek měsíce vydání
C3	<b>Odborná příprava osob provádějících bezpečnostní kontrolu nákladu a pošty jiné než detekční</b>
	Určené zaměstnancům subjektů "Schválených agentů" a "Znamých odesílatelů", kteří mají přístup k identifikovatelnému leteckému nákladu nebo poště
	6 vyučovací hodin zakončené závěrečným testem a praktickou zkouškou v rámci modelové situace
	Platnost 1 rok + zbytek měsíce vydání
	Podmínkou je vlastnit Ověření spolehlivosti (vydává ÚCL)
C4	<b>Odborná příprava osob provádějících bezpečnostní kontrolu palubních zásob a letištních dodávek jiné než detekční</b>
	Určené zaměstnancům subjektů v režimu "Znamý dodavatel letištních dodávek"
	6 vyučovací hodin zakončené závěrečným testem a praktickou zkouškou v rámci modelové situace
	Platnost 1 rok + zbytek měsíce vydání
	Nově také za účelem zajištění možnosti vjezdu s větším množstvím schválených zakázaných předmětů
	Podmínkou je vlastnit Ověření spolehlivosti (vydává ÚCL)
B1+B17	<b>Odborná příprava řídicích pracovníků v oblasti bezpečnosti (Bezpečnostní management)</b>
	Určené řídicím pracovníkům všech subjektů v letectví
	8 vyučovací hodin zakončené závěrečným testem
	Platnost 2 roky + zbytek měsíce vydání
	Bezpečnostní manažer svým jménem odpovídá za provádění veškerých právních požadavků v daném subjektu
	Podmínkou je absolvování Ověření spolehlivosti (vydává ÚCL)

Zdroj: Upraveno dle [23]

Absolvování všech školení je velice časově náročné a proto je v zájmu letiště vyškolit zaměstnance pro základní úkony co nejrychleji. Po úplně základním školení A2, které absolvují bez výhrady všichni zaměstnanci na všech pozicích je na letišti v Pardubicích dáván důraz na zaučení základního balíčku školení.

Po školeních B1 (základní bezpečnostní školení), B11 (detekční kontrola osob zapsaných kabinových zavazadel bez RTG) a B14 (kvalifikace na dozor a hlídky) je zaměstnanec připraven obsluhovat takřka 70% postů na letišti.

#### **4.8 Bezpečnostní proces na letišti**

Návštěvník letiště prochází několika bezpečnostními prvky v areálu letiště. Do veřejné části letiště (obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 1) má přístup každý, není zde prováděna žádná hloubková ani povrchní kontrola. U brány jsou pracovníci bezpečnosti, kteří mohou pouze evidovat opravdu specifické výkyvy v narušení bezpečnosti, např. vojenská vozidla, ozbrojené osoby nebo občany pod návykovými látkami. Návštěvník letiště se může svobodně pohybovat po ploše letiště, která není chráněna plotem a vstupovat do veřejných budov, jako je restaurace „*U maminky*“, příletová a odletová budova a provizorní terminál.

Součástí letiště je i parkoviště. Do této části má tedy volnou přístupnost kdokoli, jde sem pronést jakákoli zbraň, která nebude na první pohled vidět. Vozy mohou být naplněny jakýmkoli zařízením nebo trhavinou, či zbraněmi. Z tohoto důvodu je letiště rozděleno na sekce, bezpečnost je tedy fragmentována na jednotlivé úseky.

Při vstupu na odbavení cestujících (viz obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 2) je návštěvník stále ve veřejné části. Tady je největší koncentrace osob a možné největší narušení bezpečnosti. Cestující pak procházejí pasovou kontrolou, případnou kontrolou víz. Zde je v kompetenci policie České republiky, která v případech, které jsou stanoveny zákonem, přebírá od letištní bezpečnosti osoby podezřelé z trestných činů, nebo osoby s falešnými doklady.

Toto místo je na letišti jediné, kde má kompetence a povinnosti policie České republiky. Po úspěšném projití pasové kontroly je již cestující v neveřejné části letiště. Do této části má tedy přístup pouze personál s kartičkou letiště a příslušným bezpečnostním ověřením a cestující s platnou letenkou.



**Obrázek 2:** Letiště Pardubice detail

Zdroj: Upraveno dle [24]

## 4.9 Bezpečnostní kontrola cestujících

Cestující se dostávají do nejdůležitější bezpečnostní části provizorního terminálu (obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 3). Nyní již procházejí neveřejnou částí. Mezi celní kontrolou a bezpečnostní kontrolou zavazadel a cestujících je opravdu jen malý prostor, což zvyšuje zranitelnost a náchylnost k narušení bezpečnosti. Při velkém množství osob, například v letních měsících, můžeme předpokládat velký prostor pro chybovost lidského faktoru.

Cestující, který má příruční zavazadlo, je požádán, aby odložil toto zavazadlo do přístroje, který zaměstnanci prosvítí jeho obsah. Je také požádán, aby odložil všechny kovové předměty, pásky, peněženku, telefon, klíče, případně i obuv. Následně prochází rámem, který zaznamenává všechny kovové předměty. Při zapípání musí být cestujícímu provedena zevrubnější kontrola. Cestující nemůže být kontrolován osobou stejného pohlaví, proto musí

být u bezpečnostního rámu přítomni vždy muž a žena. Rám je nastaven tak, aby kromě přítomnosti kovu, také náhodně pípal, tedy náhodně označoval cestující ke kontrole, i když u nich neobjeví kovový předmět. Nastavení rámu podléhá utajení, stejně tak počet kontrolujících osob, který musí být při každé kontrole splněn.

Přístroj pro skenování zavazadel obsluhuje jeden, vysoce proškolený, bezpečnostní zaměstnanec. Práce s tímto přístrojem je velice náročná a zodpovědná. Obsluhují ho pouze zaměstnanci s velkou praxí na všech pozicích v letišti a po absolvování zkoušek s tímto přístrojem. Přístroj zobrazuje prosvícené zavazadlo. Na monitoru je tedy vidět obrys předmětu a barevně rozlišené skupenství, které barevně ukazuje na organické předměty, na sloučeniny kovů, plastů a dalších skupenství. Barevnost těchto předmětů podléhá utajení. Na základě obrysů a barevnosti musí být zaměstnanec schopen určit nebezpečné předměty, které by mohly ohrozit bezpečnost v letadle.

Musí být neustále ve střehu, ale svoji práci musí odvádět také svižně. Přístroj má v sobě zabudovanou tzv. funkci „TIP“. Tato funkce vkládá do snímku zavazadla náhodně umístěné zbraně, nebo nebezpečné předměty, aby udržovala ve střehu zaměstnance u monitoru. Zaměstnanec musí předmět na obrazovce odhalit, označit (tím předmět odstraní), a dál pokračovat ve zkoumání předmětů v zavazadlech cestujících.

Tímto procesem je zajištěna nepřetržitá bdělost personálu, který by jinak po velkém množství prověřených cestujících mohl být náchylný k chybě z neostražitosti. Jednou z nejtěžších úkolů tohoto zaměstnance je určovat nebezpečné předměty pouze podle obrysů a skupenství. Zaměstnanec je neustále školen na všechny možné typy a druhy nebezpečných předmětů, ale vynalézavost útočníků nemůže žádný kurz nebo školení nasimulovat. Je na citu a zkušenostech pracovníka, aby správně odhaloval nebezpečné předměty, případně odhaloval cestující, kteří se snaží do letadla pronést předmět po několika kouscích.

Nejnebezpečnějším a zároveň velice rafinovaným způsobem, jak pronést zařízení na palubu letadla je sestavení z několika částí. Plastická trhavina, zamaskovaná za organické potraviny (jakýchkoli tvarů – pomeranče, banány) u jednoho pasažéra. V zavazadle dalšího pasažéra, který necestuje s předešlým, může mít v zavazadle obyčejné dráty (například nabíječky telefonu), další cestující může mít olověné projektily (zamaskované v těžítku, v suvenýrech) a poslední pasažér může mít obyčejný mobilní telefon, který poslouží jako rozbuška.

Takto sestavených přístrojů může být sestavena celá řada, a pokud jsou útočníci dost rafinovaní, mohou pronést na palubu jakýkoli předmět. Velkou pozornost se proto musí věnovat velkým organickým předmětům, smotkům drátů a vodičů, velkým předmětům ze sloučenin kovů a slitin.

Kromě kontroly zavazadel probíhá také kontrola cestujících. Cestující prochází rámem, který ho může určit ke kontrole. Zaměstnanec, který slouží u rámu, pak cestujícího prověřuje, zda u sebe nemá nějaký předmět, který by mohl ohrozit bezpečnost v letadle. Je provedena prohlídka těla a oblečení, která by měla odhalit nebezpečné předměty. Důkladná prohlídka těla spočívá v prověření všech míst, kde by mohla být skryta zbraň nebo výbušnina.

V moderním světě je možné využít rozličné materiály a sofistikované součástky, že je již velice těžké objevit nebezpečný předmět, pokud je skryt opravdu rafinovaně. Viz pokus o odpálení výbušniny útočníka Abdula Mutallaba [17], který měl výbušninu ukrytou ve speciálně vyrobených trenkách přímo na těle. Tomuto teroristovi nebyla provedena důkladná kontrola na letišti a podle vyšetřování by se na výbušninu nemuselo přijít, ani kdyby byla prohlídka provedena.

Výbušnina byla zhotovena bez pevných kovových částek a byla zcela implementována do slipové vložky jeho oblečení. Na základě tohoto pokusu o útok je opět přidán další prvek do prohlídky osob a to důkladné prověření všech lidských partií. Tímto končí bezpečnostní prohlídka cestujícího.

Cestující dále pokračuje a opouští prostor terminálu (obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 4). Nachází se ve venkovní části kriticky vyhrazených prostor, kde nastupuje do letištního autobusu (obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 5). Do tohoto prostoru se již nemůže dostat nikdo bez prohlídky a platné letenky. Dále je přepravován k letadlu a vstupuje na palubu (obrázek č. 2 letiště Pardubice – detail, bod č. 6).

#### **4.10 Eliminování bezpečnostních hrozeb**

Zaměstnanci jsou neustále připravováni a školeni na nejnovější možnosti útoků nebo narušení bezpečnosti na letišti. Testování zaměstnanců je tedy velice časté a frekventované. Inspektoři z odboru úřadu pro civilní letectví jsou jediné osoby, které mohou bezpečnost na letišti testovat, včetně hlavního manažera bezpečnosti letiště.

Testování probíhá stejně, jak by mohl probíhat útok na letiště. Inspektoři testují a kontrolují rychlost odezvy na vniknutí do některé oblasti letiště a posuzují její správnost. Mohou vnášet na palubu letadla nebezpečné předměty, nebo se o to alespoň pokusit. Všechny předměty, které jsou v rámci testování bezpečnosti přinášeny přes bezpečnostní prohlídku, musí být označeny nápisem „test“.

Žádným jiným osobám, novinářům, nebo například policii, není povoleno testovat, nebo jinak zkoušet bezpečnost letištního personálu. Kromě auditů a kontrol inspektorů, školí své zaměstnance také manager bezpečnosti, který provádí namátkové kontroly a zkouší připravenost svých zaměstnanců pravidelným testováním.

#### **4.11 Krizový plán letiště**

Jedná se o utajovaný plán, ve kterém jsou uvedeny všechny informace, podle kterých se řeší krizové situace. Krizový plán počítá s několika scénáři, jak by mohl být proveden útok na letiště, případně na samotná letadla. V krizovém plánu jsou uvedeny nejdůležitější informace, co dělat ihned po vzniku krizové situace. Především procesy, koho kontaktovat.

Nastavené procesy podle krizového plánu jsou školeny a testovány, pro rychlé a správné konání v případě vzniku krizové situace, která může být ojedinělá, ale rychlým zareagováním na tuto situaci mohou být eliminovány případně další škody. Tento plán je utajený, protože by mohl posloužit k přípravě útoku na samotné letiště.

## 5 ANALÝZA ZRANITELNÝCH MÍST LETIŠTĚ

Cílem práce je analyzovat zranitelná místa pardubického letiště z hlediska hrozby terorismu. Na základě metody řízeného rozhovoru s bezpečnostním manažerem, panem Mgr. Martinem Harbichem byla analyzována zranitelná místa pardubického letiště.

Pardubické letiště prochází obrovským přerodem, za který můžou jeho výhody a větší rozmach turismu, zejména z Ruska, na kterou se toto letiště specializuje. Pozitivní externality tedy letišti umožnily využít jeho potenciálu, s čímž jdou ruku v ruce nové bezpečnostní hrozby a nevýhody.

Letiště nemá svůj vlastní terminál, jako jediné z pěti páteřních letišť v České republice. Při stavbě letiště nebylo vůbec počítáno s takovým počtem odbavených cestujících. První rok odbavilo letiště 3.862 cestujících, kdežto minulý rok (13 let po vzniku) přes 184 tisíc. Letiště nemělo bezpečnost podchycenou tak, jak je nyní potřeba. Nový terminál se plánuje postavit již několik let, ale bránilo tomu vždy několik překážek. Nyní je předběžné datum výstavby terminálu naplánováno na rok 2015. Velice ožehavým tématem je však legislativa Evropské unie, která se neustále mění pod tlakem lobby výrobců zařízení, politiků a cestovních společností.

Terminál, který bude mít vypracovaný projekt v roce 2014, a bude uveden do provozu v roce 2015 nebo 2016 musí počítat s tím, že se legislativní změna celé dva roky nezmění. To je nereálný požadavek. Letiště proto musí zvažovat a analyzovat možné alternativy a být připraveno na změnu. Aktuálním tématem v letecké dopravě jsou tekutiny na palubě letadla, které jsou nyní zakázané s určitými výjimkami. Cestující může mít léky, nebo tekutiny v lahvičce do 100 ml. Ostatní tekutiny sebou převážet nemůže.

Na legislativní půdě se již dlouho mluví o povolení tekutin, na což zareagovali výrobci detektorů tekutin. Pardubické letiště nyní vlastní širokospektrální přístroj, který dokáže několika, na sobě nezávislými metodami odhalit vlastnost tekutiny. Doposud je však nevyužíván, protože stále není povoleno mít tekutiny sebou v letadle.

### 5.1 Mimořádné události

Svoji polohou je pardubické letiště ve velké výhodě z hlediska mimořádných událostí. Malá srážkovou snižuje pravděpodobnost povodní na minimum. Zemětřesení a tornáda se objevují velice zřídka a proto se proti nim letiště nebrání více, než kterýkoli jiný objekt v České

republiky. V případě špatných povětrnostních podmínek je několik možností jak se jim vyhnout. Při špatných povětrnostních podmínkách je letadlu start nepovolen.

Při přistávání jsou pilotovi nabídnuty dvě alternativy. Každé letadlo musí mít určitou rezervu na tzv. kroužení, případně přelet na jiné letiště s případným kroužením na rezervním letišti. Pokud letadlo nemůže pro povětrnostní podmínky přistát na letišti, na kterém přistát má a přistane na jiném, je toto přistání označeno za diverzní přistání. Pro pardubické letiště je možnost přistání v Praze, na letišti Václava Havla. Stejnou možnost mají obráceně i lety na Prahu.

Kroužení je manévr, který je používán při špatných povětrnostních podmínkách na cílovém letišti. Proti povětrnostním podmínkám při letu je několik scénářů a možných situací, které lze aplikovat. Tato práce si ale nebere ambici a nemá rozsah pro probírání zranitelnosti leteckého prostředku za letu.

### **5.1.1 Antropogenní mimořádné události**

Nejzávažnější a nejvíce pravděpodobné jsou tedy mimořádné události způsobené člověkem. Bezpečnost letiště a celý jeho personál věnuje největší úsilí a času na kontrolu pasažérů a návštěvníků letiště. Většina bezpečnostních opatření, nebo restrikcí vychází z událostí, které se na letištích, nebo v letadlech po celém světě udály. Před velkým rozmachem letecké dopravy byla bezpečnost, tak jak ji známe dnes, nesrovnatelná.

Největší omezení se zavedla po útocích 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. Další omezení se postupně přidávají na základě zkušeností z bombových útoků a jejich odhalování. Útoky nemusejí být nutně dokonány, aby zvedli vlnu nových bezpečnostních opatření.

Na letištích po celém světě i v České republice se rozmohl fenomén zkoušení a testování bezpečnosti. Nejen novináři, nebo další osoby, kteří mají nějaký zájem na tom, informovat o bezpečnostních mezerách se angažují v ilegálním zkoušení a prověřování způsobů, jakým lze na palubu letadla, nebo do vyhrazených prostor propašovat nebezpečné předměty, nebo dokonce zbraně. Díky tomuto musí být pracovníci neustále ve střehu.



## 5.2 Vybrané hrozby letiště

Na základě analýzy letištní plochy, bezpečnostních opatření všech částí, a fragmentů bezpečnostní kontroly bylo vybráno pět základních antropogenních hrozeb, které mohou být pro letiště v Pardubicích prvkem narušení bezpečnosti, případně velice zničující hrozbou.

Ne všechny mají striktně stejné parametry, ale pro naše potřeby je můžeme brát jako ekvivalentní, ke kterým přiřadíme stejné váhy a budeme je moci porovnat z několika hledisek. Vybrané hrozby na letišti jsou:

- Výbuch nebo útok ve veřejné části letiště,
- Pronesení předmětu na palubu letadla,
- Útok z okolí letiště,
- Sabotáž letadla, paliva.

### Výbuch nebo útok ve veřejné části letiště

Nejjednodušším a zároveň velice efektivním útokem na letiště je útok na veřejnou část. Útočník si může podle veřejně dostupného seznamu příletů a odletů vytipovat čas útoku pro velké množství obětí. Na pardubickém letišti mohou být realizovány až dva odlety a jeden přílet. Veřejná část letiště, odbavovací hala je na toto množství osob velice špatně vybavena a její velikost je opravdu minimální i pro jeden odbavovací proces. Útočník může tuto budovu prakticky celou zlikvidovat jedním útokem.

Bezpečnostně není konstruována jako klasická letištní hala, je to bývalá jídelna. Nejsou tu žádné bezpečnostní prvky, jako speciální odpadkové koše proti výbušninám. Srovnáme-li letištní halu s jakýmkoli jiným místem pro transport, narazíme na stejná rizika. Letecká doprava je ale specifická historicky a psychologicky působí jinak, než ostatní doprava. Plně navštívený hokejový stadion, obchodní centrum v čase špičky nebo vlakové nádraží či vlaková souprava je stejně velkým cílem s možností stejného počtu obětí.

### Pronesení předmětu na palubu letadla

Pokud se nějakému pasažérovi podaří přes bezpečnostní část přenést nebezpečný předmět, může vzniknout krizová situace na palubě letadla. Může dojít ke dvěma situacím, neúmyslnému a úmyslnému pronesení nebezpečného předmětu. Při úmyslném pronesení je

velice pravděpodobné, že dojde ke krizové situaci ne hned po nastoupení do letadla, ale po vzletu. Ve fázi letu je totiž letadlo nejzranitelnější a škoda způsobená v letadle, nebo letadlem jako ničivou zbraní, je mnohonásobně větší, protože může posloužit jako zbraň při pádu na obydlenu nebo jinou plochu.

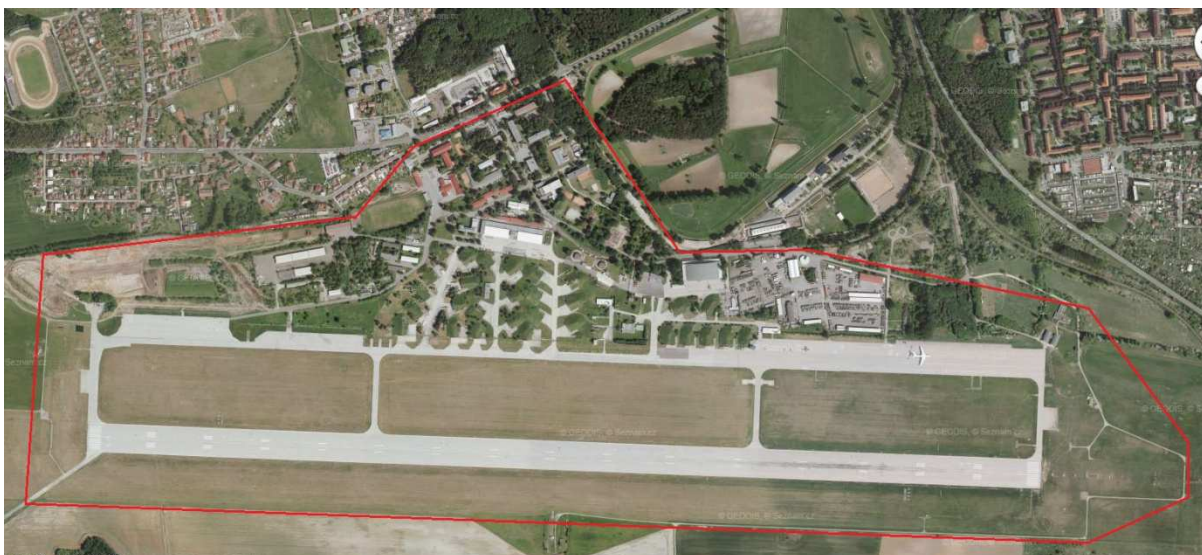
Hrozba je větší, pokud je přes bezpečnostní kontrolu přenesen větší, nebo více předmětů najednou. Bohužel není možné přesně vyspecifikovat, co všechno je nebezpečný předmět, protože velká škála předmětů může být použita jako zbraň. Velice problematické je také množství předmětů, které mohou do dopravního prostředku vnést pasažéři po jednotlivých částech.

### **Útok z okolí letiště**

Za plotem letiště nepůsobí žádné bezpečnostní složky, které by mohly tento prostor monitorovat. Je to tzv. šedá zóna, kterou hlídá policie ČR, jako každou ostatní plochu, která je zranitelná v rámci města, nebo obce. Doposud byl tento prostor monitorován policií ČR, jelikož se jednalo o plochu přilehlou k letišti a ze strany policie byla tendence přikládat k ní větší význam, než k ostatním plochám.

Policie ČR však není povinna tyto plochy hlídat a monitorovat. Proto se postupně přesouvá tato nepsaná zodpovědnost na bedra letiště. Bezpečnostní manažer letiště se domnívá, že za tím stojí tendence nové vlády a ministra v resortu šetřit, a proto zbytečně neplýtvat svými zdroji tam, kde nemusí a není vázán zákonem. Z logiky věci vyplývá, že by tento prostor měl být chráněn z pozice vlastníka letiště a ne z pozice policie ČR, která k tomuto nemá žádný mandát.

Dalo by se to považovat za transfer peněz ze státního rozpočtu na umoření služby soukromému vlastníkovi. Vlastní zranitelnost je tedy patrná podle obrázku letiště č. 3.



**Obrázek 3:** Areál letiště Pardubice

Zdroj: Upraveno dle [24]

Tato práce se zabývá zranitelností prvku kritické infrastruktury, letiště. Nebere tedy v potaz útok ze vzduchu na letadlo cestující mezi dvěma letišti. Při vzletu a přistání je letadlo zranitelné s ohledem na útok ze země. Na obrázku je patrná hranice celého letiště.

V tomto případě je jedno, kde je veřejná část letiště a kde je kriticky vyhrazený prostor. Přistávací plocha letiště je velice blízko části, kde letiště samotné končí. Za plotem letiště je již zcela přístupná veřejná minimálně monitorovaná plocha. Z této plochy může být velice snadno a levně zaútočeno na letadlo, které právě provádí vzlet nebo přistání. Plocha není špatně přístupná a můžeme zde hovořit i o únikové cestě.

Jedním z možných útoků je tedy útok příruční pancéřovou hlavicí, nebo raketou, která je schopna zlikvidovat, nebo poničit letadlo při vzletu. Tento útok by mohl mít dokonce vyústění v pádu letadla do obydlené oblasti města Pardubice, nebo jedné z přidružených obcí Staré Čivice nebo Dražkovice.

### **Sabotáž letadla, paliva**

Jedním z dalších aspektů bezpečnosti letiště je tzv. palivové hospodářství. Má asi tak stejnou důležitost jako je správa a oprava strojů letadel. Bezpečnostní riziko se ale zvětšuje z důvodu nutnosti dovážet na letiště palivo, tím pádem se neustále vstupuje do kriticky vyhrazeného prostoru s cizím předmětem, který se musí zkoumat.

Pardubické letiště má v tomto směru opět mezery, protože není dimenzováno pro takovou dopravní zátěž, vše je tedy uzpůsobeno provizorně pro dnešní potřeby. Palivo je dováženo

cisternou, která je zaplombovaná a má speciální pečetě. Toto, homologované palivo, musí mít jasný zdroj a cestují s ním speciální doklady. Tyto doklady a všechny náležitosti o příjezdu vozu se hlásí přímo bezpečnostnímu manažerovi, jako vrchní instanci v bezpečnosti pardubického letiště. Manažer ví, kolik tun paliva se přepravuje, dostane pečetě a vypouští cisternu do areálu letiště.

Toto vozidlo prochází vstupní kontrolou, všechny deklarované informace musí souhlasit. Bezpečnostní manažer kontroluje pečetě a posílá je ke vstupní kontrole. Následně je palivo tankováno, pomocí kalibrovaných zařízení do nádrží letiště, kde je schraňováno 100 000 litrů leteckého paliva. Je zde několik druhů paliva, kvůli rozličnosti letadel, která letiště využívají. Zde samozřejmě platí také pořádní bezpečnost stanovená v zákoně dle platné legislativy, převážně zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně [38]. Zde je nebezpečí kontaminace paliva, nebo příjezd vozu s výbušninou, které se dostane do kriticky vyhrazeného prostoru.

Kontrola vozu je obzvláště náročná, protože je ve voze velké množství součástek a míst, kde se může zařízení schovat. Pro použití paliva, kde se již dostane na letiště do nádrží, používají svoji vlastní cisternu, která prošla bezpečnostní kontrolou a která neopouští kriticky vyhrazený prostor. Je neustále sterilní, protože z tohoto území nevyjíždí. Drobné opravy cisterny se provádějí na letišti. Větší technické nedostatky, nebo kontrola STK probíhá mimo areál letiště a po návratu cisterny je opět kontrolována zevrubnou bezpečnostní prohlídkou.

### **5.3 Porovnání vybraných hrozeb**

K porovnání vybraných hrozeb pardubického letiště, musí být každé hrozbě přiřazeno několik kritérií, aby se dala spočítat největší hrozba. Zároveň se práce podívá na finanční stránku věci ohledně opatření proti těmto hrozbám. Kritéria jsou zvolena následovně:

- Pravděpodobnost teroristického útoku,
- Úroveň opatření,
- Velikost škod.

Váhy jsou zvoleny body od 1 do 10. Bod 1 je nejmenší váha, bod 10 největší. Váhy jsou zvoleny subjektivně.

**Tabulka 9:** Porovnání vybraných hrozeb

	Pravděpodobnost útoku	Velikost škod	Velikost hrozby	Úroveň opatření	Velikost rizika
Útok ve veřejné části	8	9	72	3	24,00
Pronesení předmětu na palubu	3	7	21	8	2,63
Útok z okolí	5	6	30	2	15,00
Sabotáž letadla	4	7	28	9	3,11

Zdroj: Vlastní

Legenda k tabulce č. 9:

- Pravděpodobnost útoku – subjektivně zvolena na základě analýzy kapitoly 5,
- Velikost škod – subjektivně zvolena na základě znalosti okolí letiště a kapitoly 3. Terorismus,
- Velikost hrozby – součet hodnot pravděpodobnosti a velikosti škody,
- Úroveň opatření – subjektivně zvolena na základě analýzy kapitol 4 a 5,
- Velikost rizika – bezrozměrné číslo, podíl velikosti hrozby a úrovně opatření.

Z tabulky jasně vyplývají dva základní nesoulady. Velikost hrozby vyšla u dvou hrozeb prakticky stejná, u útoku na veřejnou část nejvyšší. Úroveň opatření u útoku na veřejnou část a útoku z okolí letiště nekoresponduje s velikostí hrozby. U pronesení předmětu na palubu a sabotáže letadla je opatření dostatečné a koresponduje s velikostí hrozby. Naproti tomu útok na veřejnou část a útok z okolí letiště je k ostatním hrozbám v nepoměru.

Pro hypotézu: „Bezpečnostní opatření pardubického letiště jsou dostatečná vzhledem k možné hrozbě teroristického útoku“, jsou dostatečná opatření týkající se hrozby pronesení předmětu na palubu a sabotáže letadla. V rámci rozpočtového omezení letiště jsou bezpečnostní opatření dostatečná i u dalších dvou hrozeb útoku ve veřejné části a útoku z okolí.

## 5.4 Doporučení

Ze čtyř hrozeb, které byly analyzovány, se v doporučení práce zaměří na dvě, které vyšly jako nejvíce rizikové. Na hrozbu přenesení předmětu na palubu letadla a sabotáž letadla je vynaloženo velké úsilí zaměstnanců, stejně tak finanční náročnost těchto řešení je na velice

vysoké úrovni. Naproti tomu útok z okolí letiště a útok ve veřejné části je poměrně hodně opomenutá hrozba, která může v důsledku způsobit určitě stejné, nebo větší škody, než předešlé dvě hrozby.

Největší hrozba v těchto dvou scénářích tkví v lidském faktoru. Procesy a bezpečnostní opatření jsou nastaveny dobře, a pokud budou práci vykonávat zkušení a vyškolení pracovníci, může být bezpečnost na vysoké úrovni. Při šetření na lidských zdrojích se můžeme domnívat, že se kvalita strmě posune dolů.

Útok z okolí letiště je na pardubickém letišti podceňovanou hrozbou, což je vidět na krátké vzdálenosti mezi nechráněnou veřejnou částí a plotem, za kterým letouny startují. Jsou dvě možnosti, jak se tuto hrozbu může letiště pokusit minimalizovat. První je rozšíření této zóny, což sebou přináší velkou finanční náročnost. Koupě pozemku, rozšíření plotu a další náklady spojené s úpravou terénu.

Toto rozšíření, pokud má opravdu snížit hrozbu útoku z okolí letiště, by bylo velice finančně náročné, protože se může jednat o stovky metrů čtverečných rozšíření do okolí letiště. Tento prostor by navíc musel být stejně kontrolován bezpečnostními složkami letiště, a proto by vznikly i mzdové náklady na nové zaměstnance. V rámci rozpočtového omezení letiště je proto tato hrozba dostatečně chráněna.

Druhou možností je monitoring této oblasti. Zde je zvýšení potřeby lidských zdrojů, případného kamerového systému, který by monitoroval tuto oblast.

Tyto dvě doporučení se mohou kombinovat, případně doplnit. Finančně efektivní je rozšíření o zaměstnance, který bude toto místo monitorovat a podnikat náhodné kontrolní pochůzky.

Útok ve veřejné části je velice citlivá hrozba všech dopravních systémů na celém světě. Díky tomu vyšla při měření rizika tato hrozba jako největší problém. Při zřízení kompletní bezpečnostní prohlídky, jako je tomu před vstupem do letadla, při vstupu do veřejné části letiště by se velkým způsobem omezila rychlost této dopravy. Navíc je teoreticky možné, že by se tato zóna přesunula pouze o jednu bezpečnostní kontrolu dále a ohrožené osoby by se opět shlukovali, jen na jiném místě.

Doporučení spočívá v monitoringu tohoto místa pomocí zkušeného pracovníka, který bude vyškolen na monitorování a vytipování chování, které by mohlo znamenat pro letiště hrozbu. Monitorování pomocí kamerového systému skrytých a viditelných kamer. Zde vznikají další

finanční náklady na mzdy zaměstnanců a prvotní finanční sumu na nákup přístrojů pro tento monitoring. Pardubické letiště by tedy při výstavbě nového terminálu mělo již počítat s monitoringem veřejné části.

S problematikou útoku ve veřejné části se potýká jakákoli doprava, po celém světě. V České republice zatím není žádný precedent, v podobě teroristického útoku, který by zvedl bezpečnostní opatření ve stanicích metra, autobusech, nebo vlacích. Do těchto souprav má bez kontroly přístup kdokoli, bez jakéhokoli monitorování. Je tedy možno předpokládat, kdy se stane nějaký útok, který by tuto bezpečnostní hrozbu odhalil na světlo.

Shrnutím těchto doporučení můžeme dvě hrozby označit jako dostatečně chráněné. Tyto hrozby jsou: sabotáž letadla a pronesení předmětu na palubu letadla. U dvou větších hrozeb: útoku na veřejnou část letiště a útoku z okolí letiště, je možno tuto hrozbu ponížít, ale ne eliminovat. Opatření, která byla navržena, jsou finančně náročná a v rámci rozpočtového omezení nejsou všechna opatření proveditelná. Nejméně finančně náročné je pořízení kamerového systému k monitorování veřejných částí. Dále jsou to mzdové náklady na nové zaměstnance spolu s proškolením těchto zaměstnanců. Nejvíce finančně náročné je rozšíření okolí letiště.

## ZÁVĚR

Kritická infrastruktura v celé republice, i v Pardubickém kraji, se neustále mění a vyvíjí. Přetváří se na základě územních změn, obměny podniků a další infrastruktury. Toto pojetí není jednotné, vznikají nové hrozby a zranitelnost není vždy zcela odstraněna. Proto je nutné neustále zkoumat a analyzovat nové hrozby a možná bezpečnostní rizika. Situace není stálá, ale neustále se mění. Dynamický vývoj nemůžeme zakonzervovat a počítat s jeho neměnností.

Poznávání nových aspektů vede subjekty kritické infrastruktury k úpravě a zlepšování bezpečnosti a tím i snižování škod dopadající na kritickou infrastrukturu, a tím i na životy všech občanů České republiky.

Práce pojednává o zranitelnosti pardubického letiště, jako prvku kritické infrastruktury v pardubickém kraji. Rozdělení práce do tematických kapitol koresponduje s popisem hrozeb kritické infrastruktury, dále popisu terorismu a jeho projevů, na které navazuje zkoumání objektu letiště. V poslední kapitole je pak přímo popsáno několik hrozeb, kde po jejich analýze přichází doporučení o snížení těchto hrozeb. Práce popisuje terorismus jako pojem v České republice známý, ale ne příliš často vysvětlovaný nebo popisovaný. Ukazuje, co všechno terorismus je a co znamená. V práci je uvedeno rozdělení kritické infrastruktury v České republice a z toho pak vyplývající jednotlivé prvky, které se nacházejí přímo v Pardubickém kraji. Jeden tento prvek je přímo rozebrán a analyzován v poslední části této práce.

Ve čtvrté kapitole jsou uvedeny nejdůležitější informace přímo o pardubickém letišti, které byly získány přímo bezpečnostním manažerem panem Mgr. Martinem Harbichem pomocí řízeného rozhovoru. Informace, které byly získány, jsou zpracovány do kapitol, které přímo korespondují se bezpečnostními prvky, tak, jak je s nimi cestující pardubického letiště vystaven při odletu z Pardubic.

Z názorných fotografií mapy letiště je zřejmé, které body musí cestující projít a je k nim vysvětleno, jaké úkony a procesy musí cestující provést. Některé body podléhají utajení, a proto nejsou v této části zaneseny. Pro potřeby této práce nebylo přímo nezbytné získat tyto tajné informace.

Analyzované skutečnosti ukazují slabiny pardubického letiště, které z jisté části vyplývají z jeho nepřipravenosti pro množství cestujících, které nyní přepravuje. Práce popisuje



zranitelnost s ohledem na hrozbu teroristického útoku, na kterou je letiště každodenně připraveno, z legislativních a dalších důvodů.

Cílem práce byla analýza zranitelných míst mezinárodního letiště v Pardubicích z hlediska hrozby terorismu. Zranitelná místa letiště byla popsána a analyzována. V řízeném rozhovoru je uvedeno velké množství informací, které dopomáhají k vytvoření představy o problematice letecké dopravy a bezpečnosti na letišti. Pro dosažení cíle práce byly využity informace z řízeného rozhovoru.

Bezpečnostní opatření pardubického letiště jsou v tuto chvíli dostatečná, vzhledem k možné hrozbě teroristického útoku. Hypotézu se nepodařilo vyvrátit. Hypotéza je platná na základě analýzy zranitelnosti a řízeného rozhovoru, v rámci rozpočtového omezení pardubického letiště.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] FUCHS, P. a kol. *Dopravní infrastruktura jako prvek kritické infrastruktury: hodnocení kritičnosti v ČR*. Vyd. 1. Košice: Vysoká škola bezpečnostného manažérstva, 2011, 122 s. ISBN 978-80-89282-56-2.
- [2] MAREŠ, M. *Terorismus v ČR*. Vyd. 1. Brno: Centrum strategických studií, o. s., 2005, 476 s. ISBN 80-903333-8-9.
- [3] MOZGA, J., VÍTEK, M. a KOVÁŘÍK, F. *Kritická infrastruktura společnosti*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008, 156 s. ISBN 978-807-0412-992.
- [4] PROCHÁZKOVÁ, D., ŘÍHA, J. *Krizové řízení*. Praha: Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR, 2004, 225 s. ISBN 80-86640-30-2.
- [5] SEDLÁČEK, B. *Letecká doprava*. Vyd. 1. Žilina: Žilinská univerzita, EDIS – vydavatelstvo, 2000, 188 s. ISBN 80-7100-674-2.
- [6] SCHMID, A., JONGMAN A. *Politicalterrorism*. USA: Libraryof Congress, 1988, 678 s. ISBN 1-4128-0469-8.
- [7] SMEJKAL, V., RAIS, K. *Řízení rizik*. Vyd. 1. Praha: Gradapublishing a. s., 2003, 270 s. ISBN 80-247-0198-7.
- [8] SOULEIMANOV, E. a kol. *Terorismus: válka proti státu*. Vyd 1. Praha: Eurolex Bohemia, a. s., 2006, 394 s. ISBN 80-86861-76-7.
- [9] ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V. a ŠENOVSKÝ, P. *Ochrana kritické infrastruktury*. Vyd. 1. Ostrava: Spektrum, Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007, 141 s. ISBN 978-80-7385-025-8.
- [10] TICHÝ, M. *Ovládání rizika*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2006, 396 s. ISBN 80-7179-415-5.

## Internetové zdroje

- [11] BBC czech. *Série výbuchů v Londýně*. [online]. 2005 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.bbc.co.uk/czech/britain/story/2005/07/050707\\_uk\\_lnd\\_blast\\_1730.shtml](http://www.bbc.co.uk/czech/britain/story/2005/07/050707_uk_lnd_blast_1730.shtml).
- [12] Centrum pro studium demokracie a kultury. *Madridské atentáty a evropská bezpečnost*. [online]. 2004 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.revuepolitika.cz/clanky/667/madridske-atentaty-a-evropska-bezpecnost>.

- [13] Cornell University Law School. *22 U.S. Code § 2656f*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text/22/2656f>.
- [14] Český rozhlas. *Zákaz tekutin do letadel*. [online]. 2011 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/\\_zprava/946509](http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/946509).
- [15] Český statistický úřad. *Statistiky Pardubického kraje*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/home>.
- [16] ČVÚT v Praze, katedra měření. *Výčet leteckých organizací*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://measure.feld.cvut.cz/groups/lis/download/prednasky/PSL/letecke%20organizace.pdf>.
- [17] E 15. *Detekce výbušnin na letišti*. [online]. 2012 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://vtm.e15.cz/zemrit-pro-vitezstvi>.
- [18] G4S. *Statistika zaměstnanců*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.g4s.com/en/Who%20we%20are/Our%20people/Our%20employees/>.
- [19] HCPCE. *Statistika hokejového stadionu*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.hcpce.cz/zobraz.asp?t=arena>.
- [20] Letectví. *11. září*. [online]. 2011 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article71604.html>.
- [21] Letiště Pardubice. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz>.
- [22] Letiště Pardubice. *Statistiky letiště*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/statistiky>.
- [23] Letiště Praha. *Školení a jeho druhy*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/bezpecnostni-skoleni/prehled-skoleni-a-vycviku/>.
- [24] Mapy.cz. *Poloha letiště Pardubice*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/#!x=15.739045&y=50.019082&z=14&l=15&c=2-3-8-15-25-H>.
- [25] Ministerstvo dopravy České republiky. *Národní bezpečnostní program*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Letecka\\_doprava/security/legislativa/nbp.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/security/legislativa/nbp.htm).

- [26] Ministerstvo dopravy České republiky. *Návrh opatření obecné povahy*. [online]. 2011 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2747A0A9-5A24-4FB3-BA90-20DF19CC5337/0/opatreni\\_v\\_doprave.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2747A0A9-5A24-4FB3-BA90-20DF19CC5337/0/opatreni_v_doprave.pdf).
- [27] Ministerstvo dopravy České republiky. *Žádost o zpřístupnění bezpečnostně citlivých informací*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/41EE21AB-8D3B-457E-BDDC-3EA76D4D0284/0/Zadost\\_bezp\\_citlive\\_info\\_form.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/41EE21AB-8D3B-457E-BDDC-3EA76D4D0284/0/Zadost_bezp_citlive_info_form.pdf).
- [28] Ministerstvo vnitra České republiky. *Definice pojmu terorismus*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/definice-pojmu-terorismus.aspx>.
- [29] Ministerstvo vnitra České republiky. *Terorismus a jeho projevy*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/terorismus-a-jeho-projevy-v-nekdejsim-ceskoslovensku-a-dnesni-ceske-republice.aspx>.
- [30] Rada pro výzkum, vývoj a informace. *Nové paradigma terorismu*. [online]. 2003 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [https://www.isvav.cz/resultDetail.do?rowId=RIV%2F48546054%3A\\_\\_\\_\\_\\_ %2F03%3A00008896!RIV%2F2004%2FMZV%2FP01004%2FN](https://www.isvav.cz/resultDetail.do?rowId=RIV%2F48546054%3A_____ %2F03%3A00008896!RIV%2F2004%2FMZV%2FP01004%2FN).
- [31] Správa státních hmotných rezerv. *Návrh opatření obecné povahy*. [online]. 2012 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: [http://www.sshr.cz/Lists/aktuality/Attachments/108/navrh\\_opatreni\\_obecne\\_povahy.pdf](http://www.sshr.cz/Lists/aktuality/Attachments/108/navrh_opatreni_obecne_povahy.pdf).
- [32] Úřad pro civilní letectví. *Ověřování spolehlivosti*. [online]. 2011 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/personal/overovani-spolehlivosti>.
- [33] Úřední věstník Evropské unie. *Nařízení Komise EU č. 185/2010*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:055:0001:0055:CS:PDF>.
- [34] Úřední věstník L 344 [online]. 2001 [cit. 2014-02-15] Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001E0931:CS:HTML>.

## **Legislativa**

- [35] Předpis č. 432/2003 Sb., Nařízení vlády o kritériích pro určení prvku kritické infrastruktury.
- [36] Vyhlášení zákona č. 225/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

- [37] Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.
- [38] Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.
- [39] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- [40] Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [41] Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A: Řízený rozhovor s pracovníkem letiště Pardubice

## **Příloha A**

Řízený rozhovor s panem Mgr. Martinem Harbichem, managerem bezpečnosti letiště Pardubice. Rozhovor se konal 9. 4. 2014 na pardubickém letišti. Trval přibližně 4 hodiny a kromě řízeného rozhovoru byla probrána velká část bezpečnostních aspektů pardubického letiště.

### **1. Cítíte, že by v dnešní době mohl být ohrožen objekt pardubického letiště?**

S tímto se musí vždy počítat. To, že jsou Pardubice malé letiště, není ještě ukazatel toho, že se tu nic nestane a že tu nikdo nebude chtít nic učinit. Kdybych byl terorista tak bych si to letiště vybral a takto taky musíme přemýšlet. Na základě této teze musí mít každé letiště pohotovostní letištní plán, přesně a detailně specifikovány postupy při teroristickém útoku, modely teroristického útoku. Víme, jak postupovat, pokud někdo nechá v hale opuštěný batoh, pokud někdo přeleze plot kriticky vyhrazených prostor atd. Na všech těchto bezpečnostních opatřeních pracujeme s policií České republiky. Nemůžeme však uchránit všechno. V prostorách letiště víme o každém pohybu, kontrolujeme a vše hlídáme. Pokud si však někdo sedne vedle plotu s protiletadlovou střelou, nemůžeme proti tomu podniknout moc kroků. Neustále jezdíme na semináře a školení, kde se dozvídáme o nových formách útoků a možnostech teroristů. Musíme být v zabezpečení vždycky o krok před útočníky, ale ne vždy se to daří, protože bránit se novým technologiím znamená vlastnit stejné, nebo podobné, ne úplně levné, technologie. S útokem tedy počítáme každý den.

### **2. Co byste označil jako Vaše nejslabší místo v oblasti zabezpečení?**

V našem bezpečnostním procesu nemůže být slabé místo. Celý proces musí být kompaktní. Nemůže tu být prostor pro slabé místo. Pokud se nějaké slabé místo objeví, ihned se musí zvýšit bezpečnostní podmínky, pro nemožnost proniknout nebo narušit bezpečnost na letišti. Slabým článkem, pokud chceme poukázat na zranitelné místo, může být lidský faktor, který je u několika procesů a činností na letišti velice důležitý a jeho selhání může vést k selhání celého jednoho nebo více procesů.

### **3. Co byste označili jako Vaše nejsilnější místo v zabezpečovacím systému?**

Budu se opakovat, ale největší výhodou bezpečnosti na letišti jsou jeho zaměstnanci. Profesionálové, proškolení zkušenými školiteli, kteří svým vlastním umem dokážou odhalit hrozbu v podobě útočníka, nebo přenašeče nějakého nebezpečného předmětu. Prohlídky osob a hlavně prohlídky zavazadel jsou opravdovou zkouškou kvality personálu. Při prohlídce

velkého množství cestujících musí být stále ve střehu a nesmí jim uniknout žádná maličkost, která by mohla být hrozbou. Jsou neustále testováni z mé strany, jako jejich šéfa, ze strany úřadu pro civilní letectví, které může dělat namátkové kontroly. Dobře vyškolený a zkušený zaměstnanec může jen svojí intuicí poznat možného útočníka.

#### **4. Jaký by byl nejvýhodnější způsob provedení útoku na Váš objekt?**

Pokud tuto otázku položíme v mantinelech terorismu, musíme se na to podívat tak, jak přemýšlí terorista. On chce publicitu, vybírá si místa, kde se zdržuje hodně lidí. Kromě tedy útoku na letadlo, který jsme rozebrali v otázce č. 1, může jít o útok na veřejnou část letiště, přímo na terminál, kde se naráz může ocitnout posádka až dvou letounů cestujícího z letiště pryč a jednoho letounu, který přistává. Proto jsou velice zranitelné místa, kde se naráz ocitá hodně lidí, může zde působit zmatek a to je nejlepší místo pro útok teroristy podle mých dosavadních zkušeností a teoretických znalostí. Výbušnina může být přivezena ve voze, které zaparkuje blízko terminálu, nebo může být donesena až do budovy.

#### **5. Pracujete v současné době na zlepšení zabezpečení nebo ji máte v plánu do budoucna vylepšovat?**

Na úpravě, nebo, na vylepšení, chcete-li, se pracuje neustále. Každým nařízením Evropské unie, nebo jiného právního dokumentu, který upravuje leteckou bezpečnost, se pro nás stává povinností zavést tyto opatření do praxe. Po jakémkoli útoku, nebo třeba i pokusu vznikne velká spousta nařízení, které se musí dodržovat, nebo vylepšit, či sledovat jejich dodržování bedlivěji. Největším bezpečnostním prvkem, na kterém v tuto dobu pracujeme, je projekt nového letištního terminálu, který by měl být postaven možná už příští rok. Největším oříškem je už samotná vize, nebo projekt této stavby. Plánujeme postavit terminál, který bude zrealizován nejdříve v roce 2015 podle platné legislativy roku 2014. Tím nám vzniká prostor skoro dvou let, kde se legislativa mění a upravuje. Musíme tedy počítat s těmito změnami a být připraveni na každé další opatření, které přijde, nebo by v budoucnu přijít mohlo.

#### **6. Co se stalo nejhoršího?**

Naše letiště se naštěstí nestalo terčem žádného normálního útoku, nebo dokonce útoku teroristického. Potýkáme se s celkem běžnými případy, kdy někdo přeleze plot, bez dalšího jiného úmyslu. Velice časté jsou pokusy o pronesení nebezpečných předmětů přes naši bezpečnostní kontrolu. Jedná se o pokusy neúmyslné, kdy cestující neví, že předmět, který přenáší je nebezpečný, nebo si pouze neuvědomuje, že má předmět u sebe. Dále jsou tu



případy, kdy někdo zkouší, co se mu podaří přes letištní kontrolu, nebo přes hranice, pronést. Všechny tyto případy musíme pečlivě prošetřit a posoudit, zda se jedná o úmyslné, nebo neúmyslné přenesení předmětu a dále, jestli je úmysl přenesením předmětu ohrozit bezpečnost na letišti, nebo bezpečnost letadla během letu.

## **7. Co byste dělali v případě napadení?**

Na možnost napadení jsme připraveni. Zkoušíme různé varianty a scénáře jsou uvedeny v krizovém plánu letiště. Tento krizový plán ovšem podléhá utajení a proto nemohu prozradit podrobnosti, protože bych vyrazil citlivé informace a dodal podklady pro útok na naše letiště. V krizovém plánu jsou především zaneseny informace o tom, kdo má být o situaci informován. Kdo všechno se podílí na této situaci, jaké bezpečnostní a jiné složky jsou aktivovány. Všechny tyto informace jsou sestaveny v krizovém plánu a procesy, které jsou v něm uvedené, trénujeme a testujeme.