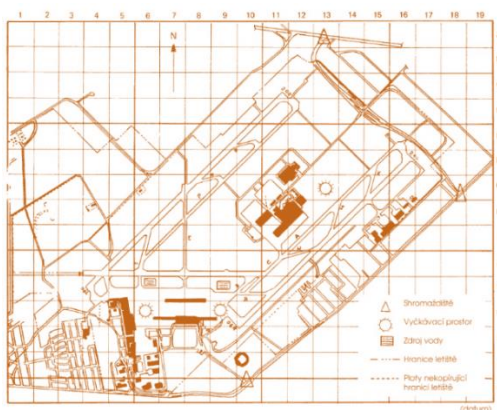




## PORADENSKÝ MATERIÁL PRO TVORBU LETIŠTNÍCH POHOTOVOSTNÍCH PLÁNŮ





# ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Sekce provozní  
K Letišti 1149/23  
160 08 PRAHA 6

Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



# ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Sekce provozní  
K Letišti 1149/23  
160 08 PRAHA 6

Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

## Účinnost poradenského materiálu, změn a oprav

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis



## Kontrolní seznam stran

Strana	Datum	Strana	Datum	Strana	Datum
1	15. 01. 2018	33	15. 01. 2018	65	15. 01. 2018
2	15. 01. 2018	34	15. 01. 2018	66	15. 01. 2018
3	15. 01. 2018	35	15. 01. 2018	67	15. 01. 2018
4	15. 01. 2018	36	15. 01. 2018	68	15. 01. 2018
5	15. 01. 2018	37	15. 01. 2018	69	15. 01. 2018
6	15. 01. 2018	38	15. 01. 2018	70	15. 01. 2018
7	15. 01. 2018	39	15. 01. 2018	71	15. 01. 2018
8	15. 01. 2018	40	15. 01. 2018	72	15. 01. 2018
9	15. 01. 2018	41	15. 01. 2018	73	15. 01. 2018
10	15. 01. 2018	42	15. 01. 2018	74	15. 01. 2018
11	15. 01. 2018	43	15. 01. 2018	75	15. 01. 2018
12	15. 01. 2018	44	15. 01. 2018	76	15. 01. 2018
13	15. 01. 2018	45	15. 01. 2018	77	15. 01. 2018
14	15. 01. 2018	46	15. 01. 2018	78	15. 01. 2018
15	15. 01. 2018	47	15. 01. 2018	79	15. 01. 2018
16	15. 01. 2018	48	15. 01. 2018	80	15. 01. 2018
17	15. 01. 2018	49	15. 01. 2018	81	15. 01. 2018
18	15. 01. 2018	50	15. 01. 2018	82	15. 01. 2018
19	15. 01. 2018	51	15. 01. 2018	83	15. 01. 2018
20	15. 01. 2018	52	15. 01. 2018	84	15. 01. 2018
21	15. 01. 2018	53	15. 01. 2018	85	15. 01. 2018
22	15. 01. 2018	54	15. 01. 2018	86	15. 01. 2018
23	15. 01. 2018	55	15. 01. 2018	87	15. 01. 2018
24	15. 01. 2018	56	15. 01. 2018	88	15. 01. 2018
25	15. 01. 2018	57	15. 01. 2018	89	15. 01. 2018
26	15. 01. 2018	58	15. 01. 2018	90	15. 01. 2018
27	15. 01. 2018	59	15. 01. 2018		
28	15. 01. 2018	60	15. 01. 2018		
29	15. 01. 2018	61	15. 01. 2018		
30	15. 01. 2018	62	15. 01. 2018		
31	15. 01. 2018	63	15. 01. 2018		
32	15. 01. 2018	64	15. 01. 2018		



## Obsah

Účinnost poradenského materiálu, změn a oprav .....	3
Kontrolní seznam stran .....	4
1. Účel .....	11
2. Definice pojmů (pro potřeby tohoto dokumentu).....	12
3. Legislativa .....	14
4. Popis struktury a tvorby LPP .....	17
4.1. Struktura a obsah LPP.....	17
4.2. Zásady tvorby LPP.....	19
4.2.1. Doporučení využití Comprehensive Emergency Management.....	19
4.2.2. Formát LPP .....	20
4.2.3. Pět pravidel LPP.....	21
4.2.4. Proces letištního pohotovostního plánování .....	21
4.2.5. Potenciální chyby při tvorbě LPP.....	26
5. Typové události .....	29
5.1. Tvorba seznamu typových činností.....	29
5.2. Typové události.....	30
5.2.1. Základní činnosti typové události.....	31
5.3. Popis jednotlivých typových událostí.....	32
5.3.1. Letecká nehoda na letišti.....	32
5.3.2. Letecká nehoda mimo letiště.....	32
5.3.3. Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby).....	33
5.3.4. Požár letištních budov/zařízení .....	33



5.3.5.	Zásah na nebezpečnou látku .....	33
5.3.6.	Bombová hrozba (v letadle).....	33
5.3.7.	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu).....	34
5.3.8.	Sabotáž .....	34
5.3.9.	Únos letadla .....	34
5.3.10.	Průnik.....	35
5.3.11.	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla .....	35
5.3.12.	Aktivní střelec.....	35
5.3.13.	Incidenty.....	35
5.4.	Volba dělení událostí .....	36
5.5.	Eskalace mimořádné události .....	37
6.	Složky zásahu a komunikační struktura .....	39
6.1.	Složky podílející se na činnostech specifikovaných v LPP .....	39
6.1.1.	Letiště všeobecného letectví .....	39
6.1.2.	Možné organizační složky letiště pro obchodní leteckou dopravu.....	40
6.1.2.1.	Centrální/Bezpečnostní dispečink.....	40
6.1.2.2.	Policie ČR .....	40
6.1.2.3.	HZS letiště .....	40
6.1.2.4.	Odpovědná osoba letiště .....	40
6.1.2.5.	Ostraha bezpečnosti letiště.....	40
6.1.2.6.	Provozní složky letiště.....	41
6.1.2.7.	HZS ČR.....	41
6.1.2.8.	Řídící štáb letiště.....	41
6.1.2.9.	Řízení letového provozu .....	41



6.1.2.10.	Proškolené osoby .....	41
6.1.2.11.	Externí pracovníci (ostraha).....	41
6.2.	Vyhodnocení předávání informací .....	41
6.3.	Komunikační body .....	43
6.3.1.	Koncept Dosažitelnosti vs. Koncept Odpovědné osoby .....	43
6.3.2.	Centralizované vs. decentralizované .....	44
6.3.3.	Zastupitelnost.....	44
6.4.	Komunikační matice.....	45
7.	Možnosti strukturování plánu události .....	46
7.1.	Strukturování dle zasahujících složek.....	46
7.2.	Struktura dle seznamu činností.....	47
7.3.	Výběr správné struktury .....	47
8.	Určování atributů pro každou činnost.....	49
8.1.	Atributy.....	49
8.2.	Základní předpokládané činnosti pro jednotlivé typové události .....	49
8.2.1.	Letiště všeobecného letectví .....	50
8.2.2.	Letiště pro obchodní leteckou dopravu.....	50
8.2.2.1.	Letecká nehoda na letišti .....	50
8.2.2.2.	Letecká nehoda mimo letiště .....	52
8.2.2.3.	Nouzový stav letadla během letu .....	53
8.2.2.4.	Požár letištních budov/zařízení .....	54
8.2.2.5.	Zásah na nebezpečnou látku .....	55
8.2.2.6.	Bombová hrozba (v letadle) .....	56
8.2.2.7.	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu).....	58



8.2.2.8.	Sabotáž.....	59
8.2.2.9.	Únos letadla .....	60
8.2.2.10.	Průnik.....	62
8.2.2.11.	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla .....	63
8.2.2.12.	Aktivní střelec .....	64
8.2.2.13.	Incidenty .....	65
9.	Vzorový list – návrh rozložení.....	67
10.	Fázování událostí dle Semaforu.....	69
11.	Koordinace s mimo-letištními složkami .....	72
11.1.	Komunikace s IZS.....	72
11.1.1.	Komunikace s PČR.....	72
11.1.2.	Komunikace s krajským velitelstvím HZS a ZZS .....	72
11.2.	Komunikace s vlastníky externích zdrojů.....	73
12.	Možnosti analýzy rizik .....	74
12.1.	Identifikace hrozeb.....	74
12.1.1.	Brainstorming .....	74
12.1.2.	Checklisty.....	74
12.1.3.	Bezpečnostní kontrola (audit) .....	75
12.1.4.	Failure mode and effects analysis (FMEA) .....	75
12.2.	Ohodnocení rizik.....	75
12.3.	Syntéza rizik do jednotlivých plánů na mimořádné události.....	76
13.	Otevřenost LPP .....	77
14.	Obnova po mimořádné události .....	78
14.1.	Odstraňování letadel neschopných pohybu .....	78





# ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Sekce provozní  
K Letišti 1149/23  
160 08 PRAHA 6

Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

15.	Mapové podklady v LPP .....	80
16.	Přílohy .....	82
	Příloha č. 1: Proces řešení mimořádné události .....	83
	Příloha č. 2: Doporučená osnova Letištního pohotovostního plánu .....	84
17.	Literatura: .....	89



## Úvod

Letištní pohotovostní plánování je proces přípravy letiště na zvládnutí mimořádných událostí na letišti nebo v jeho okolí. Účelem letištního pohotovostního plánování je minimalizovat následky mimořádných událostí, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel. Letištní pohotovostní plán stanoví postupy pro koordinaci zásahu různých letištních útvarů nebo služeb a těch útvarů v okolních obcích, které by mohly přispět při řešení mimořádné události.

Tato definice zní velmi složitě a tedy i pravdivě. Sestavit pohotovostní plán tak, aby byl použitelný pro všechny zamýšlené mimořádné situace, je obtížný úkol. Pro jeho zjednodušení vznikl tento poradenský materiál, který zahrnuje návod k sestavení optimálního letištního pohotovostního plánu pro jednotlivá letiště a je poradenským materiálem pro tým osob, který bude letištní pohotovostní plán sestavovat. Tím přispěje ke zvýšení připravenosti na mimořádnou událost (tedy i bezpečnosti leteckého provozu).

Tento dokument vznikl v přímé návaznosti na řešení grantu Ministerstva vnitra VG20132015130. Zpracovatelem dokumentu je ČVUT – Fakulta dopravní.



MINISTERSTVO VNITRA  
ČESKÉ REPUBLIKY





## 1. Účel

Letištní pohotovostní plány (LPP) jsou jedním z klíčových prvků zajišťování bezpečnosti letecké dopravy na letištích. Ač je jejich místo jen ve fázi reakce na mimořádnou událost, jejich přínos je nenahraditelný. Jedná se hlavně o možnost vyzkoušení a nastudování jak bude reakce probíhat pro všechny zainteresované složky tak, aby byla daná reakce co nejkratší a s co nejmenšími ztrátami na životech a újmami na zdraví, majetku a životním prostředí.

Vhodně sestavený letištní pohotovostní plán dokáže tyto požadavky naplnit. Avšak k jeho sestavení jsou nutné odborné znalosti a vědomosti, které není možné jednoduše nabýt.

Jelikož letištní pohotovostní plán má řešit plánování týkající se leteckého provozu, i tento poradenský materiál řeší pouze situace týkající se letového provozu a úzce spjatého letištního provozu (takového, který dokáže letový provoz ohrozit/omezit).



## 2. Definice pojmů (pro potřeby tohoto dokumentu)

**Aktivace IZS** – za aktivaci IZS je považována situace, kdy dvě a více základních složek IZS spolupracuje na místě události podle příslušné legislativy (zákon o IZS)

**Bomba** – výbušné zařízení.

**Bezpečnostní dispečink** – centrální ohlašovací místo pro krizové situace a události. Koordinuje chod bezpečnostních složek letišť.<sup>1</sup>

**Hrozba** – situace nebo věc, která má potenciál ublížit (osobě nebo majetku).

**Integrovaný záchranný systém (IZS)** - Integrovaný záchranný systém (IZS) je **efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce a koordinace** záchranných a bezpečnostních **složek, orgánů** státní správy a samosprávy, fyzických a právnických **osob** při společném provádění záchranných a likvidačních prací a přípravě na mimořádné události. Základní složky jsou: Hasičský záchranný sbor ČR, Policie ČR, Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby, Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany.

**Civilní letectví** – letecké činnosti provozované civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely.

**Letecká nehoda** – událost, spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, a při které byla některá osoba smrtelně nebo těžce zraněna nebo letadlo bylo poškozeno, zničeno nebo je nezvěstné.

**Letiště** - vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

**Letištní pohotovostní plánování** je proces přípravy letiště na zvládnutí mimořádných událostí na letišti nebo v jeho okolí. Účelem letištního pohotovostního plánování je minimalizovat následky

---

<sup>1</sup> U letišť všeobecného letectví může tuto funkci plnit stanoviště AFIS, resp. RADIO



mimořádných událostí, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel. Letištní pohotovostní plán stanoví postupy pro koordinaci zásahu různých letištních útvarů nebo služeb a těch útvarů v okolních obcích, které by mohly přispět při řešení mimořádné události.

**Letadlo** - zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo jiný náklad, je schopné bezpečného vzletu a přistání a je alespoň částečně říditelné.

**Místo zásahu** – vymezená oblast řešení mimořádné události.

**Neveřejný prostor letiště** – provozovatelem letiště určená část letiště, do které není volný přístup. Přístup je možný až po splnění požadovaných formalit daných provozovatelem letiště.

**Požár** – nežádoucí hoření, při kterém došlo k usmrcení, zranění či ohrožení osob, zvířat nebo došlo k materiálním škodám.

**Riziko** – ohodnocení hrozby z hlediska pravděpodobnosti a závažnosti.

**Řízení letového provozu** – služba poskytovaná posádce letadla za účelem zabraňovat srážkám mezi letadly navzájem a mezi letadly a překážkami a udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu. Jedná se také o společnost, která tuto službu zajišťuje.

**Složky** – osoby nebo skupiny osob a vybavení, které mají na letišti přidělenou funkci.

**Velitel zásahu** – osoba odpovědná za koordinaci a činnost složek na místě zásahu s pravomocí konečného rozhodnutí.

**Veřejný prostor letiště** – provozovatelem letiště určená část letiště, která není neveřejnou částí letiště a zahrnuje všechny prostory letiště přístupné veřejnosti.

**Zásahové karty** – jedná se o seznam činností dané složky zásahu (konkrétněji rozpracované činnosti určité složky z LPP)



## 3. Legislativa

Povinnost mít vypracován letištní pohotovostní plán je pro provozovatele letiště zakotvena v legislativě. Pro vytvoření LPP je však potřebné znát více, než že existuje takováto povinnost. V tabulce 1 jsou obsaženy všechny relevantní zákony, předpisy a doporučení, kterými je vhodné se při tvorbě LPP řídit.

Tabulka 3-1 – legislativa pro letištní pohotovostní plány

<u>Číslo</u>	<u>Název</u>	<u>Charakteristika</u>
1	Zákon č. <b>49/1997</b> Sb., o civilním letectví	Základní zákon regulující civilní letectví v ČR. Udává provozovatelům letišť povinnost řídit se předpisy L.
2	Vyhláška č. <b>108/1997</b> Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	Tato vyhláška určuje podobu Letištní příručky, která v části "VIII. Textové části letištní příručky dle následujících bodů" musí obsahovat bod 4.3 Letištní pohotovostní plán: Popis letištního pohotovostního plánu pro mimořádné události na letišti.
3	Předpis <b>L-14</b> Letiště	Jedná se o hlavní předpis určující obsah Letištního pohotovostního plánu. Další podstatnou částí z předpisu L-14 (a zároveň Annex 14) je 9.2 Záchraná a požární služba a Dodatek A, 18 Záchraná a požární služba.
4	ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 7 Airport Emergency Planning (EUR Doc 031)	Návod pro vypracování Letištního pohotovostního plánu.
5	Nařízení komise (EU) č. <b>139/2014</b>	Pro potřeby pohotovostního plánování se tento dokument shoduje s předpisem L-14.
6	Předpis <b>L-2</b> Pravidla létání	Stanovuje standardní nouzové ruční signály pro nouzovou komunikaci.
7	Předpis <b>L-13</b> O odborném zjišťování příčin leteckých nehod	Tento předpis pojednává primárně o úloze státu (resp. ÚZPLN) při zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, nicméně z některých jeho ustanovení vyplývá nutnost spolupracovat na přípravě LPP s Ústavem.
8	Předpis <b>L-17</b> Bezpečnost, Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy	Nařizuje, aby byl vypracován LPP pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a zajištěny potřebné technické prostředky.



9	Zákon č. <b>262/2006</b> Sb., Zákoník práce	Ačkoliv neobsahuje přímou zmínku o LPP, byl do tohoto výčtu zařazen z důvodu, že při zpracovávání LPP je nutné se také řídit legislativou, která řeší pracovní dobu, apod.
10	Předpis č. <b>361/2003</b> Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů	Specifický "Zákoník práce" pro příslušníky bezpečnostních sborů.
11	Zákon č. <b>133/1985</b> Sb., o požární ochraně	Stanovuje povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob.
12	Předpis č. <b>247/2001</b> Sb., vyhláška Ministerstva vnitřní o organizaci činnosti jednotek požární ochrany	Jedná se o prováděcí předpis k zákonu č. 133/1985, který stanoví např. organizaci řízení v jednotkách požární ochrany nebo zásady velení.
13	Zákon č. <b>239/2000</b> Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů	Nepojednává přímo o LPP, přesto je vhodné mít o tomto zákoně povědomí, neboť pojednává o IZS, který je jednou ze složek v LPP.
14	Zákon č. <b>258/2000</b> Sb., o ochraně veřejného zdraví	Pojednává o Předcházení vzniku a šíření infekčních onemocnění a o Péči o životní a pracovní podmínky.
15	Zrušený Zákon č. <b>59/2006</b> Sb., Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky	Nezmiňuje přímo LPP, ale z části o Havarijním plánování by bylo možné pro LPP čerpat.
16	Typová činnost složek IZS při společném zásahu - Letecká nehoda ST4 - 04/IZS	Obsahuje postup složek IZS při záchranných a likvidačních pracích v případě letecké nehody nebo vážného incidentu v leteckém provozu. Nevztahuje se na zásah při letecké nehodě v ohraničeném prostoru letiště.
17	ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 1 Rescue and Fire Fighting	Poradní dokument pro oblast požární ochrany.
18	ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 5 Removal of Disabled Aircraft	Poradní dokument pro činnosti spojené s odstraňováním zneschopněného letadla.



<b>19</b>	ICAO Doc 8973, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference	Poradní dokument pro reagování na protiprávní činy.
<b>20</b>	Annex to ED Decision 2014/012/R	Poradní dokument k Nařízení komise (EU) č. 139/2014

Podrobnější informace, jako jsou části legislativy z tabulky spolu s komentáři, jsou obsaženy v ust.17 Literatura.

Mezi nejdůležitější dokumenty patří předpis Ministerstva dopravy L – 14 Letiště, vyhláška č.108/1997Sb. a Nařízení komise (EU) č. 139/2014 spolu s materiálem Annex to ED Decision 2014/012/R .

Tabulka 3-2 Nejdůležitější dokumenty pro LPP

Číslo	Název	Části
2	Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	§12 Náležitosti letištní příručky odkazující se na Přílohu č. 5 a v té část 4.3 Letištní pohotovostní plán
3	Předpis Ministerstva dopravy L-14 Letiště	Hlava 9, část 9.1 Letištní pohotovostní plánování
5	Nařízení komise (EU) č. 139/2014	Příloha IV., část ADR.OPS.B.005 Letištní pohotovostní plánování
20	Annex to ED Decision 2014/012/R	AMC/GM to Annex IV – PART-ADR-OPS; všechny části týkající se ADR.OPS.B.005





## 4. Popis struktury a tvorby LPP

Letištní pohotovostní plán je dokument, který slouží pro zajištění koordinace a komunikace příslušných letištních a mimo letištních složek při přípravě a řešení mimořádné události. Proto musí obsahovat všechny systematické náležitosti, které je nutné znát, či možné využít. Taktéž slouží k tomu, „aby všechny dotčené osoby/subjekty věděly, co se bude dít a co je jejich úkolem“.

### 4.1. Struktura a obsah LPP

Struktura LPP není povinně stanovena žádným předpisem a je tak pouze na provozovateli letiště, jakým způsobem plán sestaví. Z legislativy však lze čerpat základní body, které by měl LPP obsahovat a na základě nich sestavit celou strukturu. Základem pro sestavení LPP je předpis Ministerstva dopravy L – 14 Letiště, který v Hlavě 9 stanovuje požadavky na LPP a v odstavci 9.1.5 i co musí dokumentace LPP obsahovat.

„9.1.5 Dokumentace letištního pohotovostního plánu musí obsahovat nejméně následující:

- a) typy předpokládaných událostí;
- b) útvary zahrnuté do plánu;
- c) odpovědnost a úkoly každého útvaru, pohotovostní operační středisko a místo velení pro každý typ pohotovosti;
- d) jména a telefonní čísla kanceláří nebo lidí pro spojení v případě konkrétní mimořádné události;
- a
- e) mapu letiště a jeho bezprostředního okolí s kartografickou sítí.“

Další obecné požadavky na obsah jsou následující:

„9.1.1 Letištní pohotovostní plán odpovídající provozu letadel a ostatním činnostem prováděným na letišti musí být sestaven na každém letišti.“

„9.1.2 Letištní pohotovostní plán musí zajišťovat koordinaci činností potřebných v případě výskytu mimořádné události na letišti nebo v jeho okolí.“



„9.1.3 Plán musí koordinovat odpovědnost nebo účast všech útvarů, které by mohly podle posouzení ÚCL přispět při řešení mimořádné události.“

„9.1.4 Plán musí zajišťovat spolupráci a koordinaci se záchranným koordinačním střediskem.“

„9.1.6 Plán musí zohledňovat zásady lidských činitelů, aby byla zabezpečena optimální možnost reagovat všem existujícím útvarům zúčastňujících se na řešení mimořádné situace.“

**Z pohledu tvorby LPP je tedy nutné se nejdříve seznámit se zněním Hlavy 9, část 9.1 Letištní pohotovostní plánování předpisu Ministerstva dopravy L – 14 Letiště.**

Možnost obsahu LPP je zmíněna v „Annex to ED Decision 2014/012/R“ poradní části GM3 ADR.OPS.B.005(a). V této části je navržena možná struktura LPP zahrnující devět sekcí:

1. Pohotovostní telefonní čísla
2. Leteckou nehodu na letišti
3. Leteckou nehodu mimo letiště
4. Poruchu letadla za letu (plná pohotovost nebo místní pohotovost)
5. Požáry staveb
6. Sabotáž včetně bombové hrozby (letadel nebo staveb)
7. Únos letadla
8. Incident na letišti
9. Zodpovědné osoby – místní funkce

Doporučený obsah dokumentu LPP vycházející ze všech výše zmíněných nařízení a místních zkušeností je následující:

1. Účel LPP (účel a cíl dokumentu, správa a aktualizace, práva a povinnosti z LPP vyplývající)
2. Základní systém řízení mimořádné události (osoby a jejich kontaktní informace, složky a prostory, základní činnosti a procesy, informační tok, krizový štáb)
3. Plány řešení typových událostí (plány řešení typových událostí z tabulky 5-2 pokud nebude vyhodnoceno přidání/odebrání nějaké typové události)
4. Přílohy (hlavně mapy letiště s vyznačenými důležitými místy)



## 4.2. Zásady tvorby LPP

Při tvorbě LPP je nutné se řídit jak legislativou, tak zkušenostmi z ostatních letišť. V následujících podkapitolách jsou proto popsány hlavní zásady tvorby LPP.

### 4.2.1. Doporučení využití Comprehensive Emergency Management

Hlavní překážkou při pohotovostním plánování v letecké dopravě je neexistence typizovaných událostí, které by se realizovaly vícekrát. Takovéto typizování je možné pouze při velkém zobecnění nouzových situací, které se stávají, což znamená nutnost existence prostoru pro operativní řízení.

Obecné fáze přípravy na mimořádné události však lze popsat systematickým přístupem nazývaným CEM – comprehensive emergency management (komplexní řízení nouzových situací). Ten lze rozdělit na čtyři na sobě závislé činnosti a to zmírnění, připravenost, reakci a obnovu. Systematický přístup nakládá s každou zmíněnou částí jako s jednou fází komplexního procesu, kde každá následující fáze je postavená na výsledcích fáze předcházející. Cílem tohoto procesu je minimalizace dopadu mimořádné události.



Obrázek 4-1 Cyklus Comprehensive Emergency Management



Tabulka 4-1 Fáze comprehensive emergency management

Fáze	Popis	Příklad
Zmírnění (mitigation)	Akce, které mohou zabránit, zmírnit, nebo snížit potenciální dopady mimořádných událostí	Zónování, vzdělávání veřejnosti, odolné konstrukce
Připravenost (Preparedness)	Akce, které zvyšují možnosti reakce na mimořádné události	Pohotovostní plány, školení, výcviky a cvičení
Reakce (Response)	Akce nezbytné pro záchranu lidských životů a majetku, redukující sekundární poškození	Mobilizace pohotovostního personálu a vybavení, provádění pátracích a záchranných operací, upozornění veřejnosti, evaluace
Obnova (Recovery)	Akce, které obnoví provoz na letišti do stavu před mimořádnou událostí	Krizové poradenství, dlouhodobá lékařská pomoc, rekonstrukce, rehabilitace, veřejné informační programy, programy na snižování nebezpečí.

## 4.2.2. Formát LPP

I když jsou v LPP postihnuty všechny důležité a potřebné informace, jejich nevhodné sestavení může způsobit snížení využitelnosti/použitelnosti LPP a tedy jeho efektivnost. Nelze přímo určit jaký formát a rozložení je nejlepší, avšak nejdůležitější je snadná orientace v LPP. Pokud se dokáže každá osoba v plánu vyznat a okamžitě najít všechny potřebné informace, tak je formát vhodný. V kapitole jsou naznačeny dvě možnosti návrhu rozložení, která přehlednost zajišťují.



### 4.2.3. Pět pravidel LPP

1. Organizovanost – sekce dokumentu musí uživateli poskytovat jasný přehled, aby bylo možné okamžitě nalézt, co je potřeba.
2. Návaznost – informace musí logicky navazovat. V plánu nesmí být žádné porušení této návaznosti.
3. Konzistence – všechny části LPP musí mít stejnou strukturu, aby nebyly rozdíly ve struktuře mezi různými událostmi.
4. Adaptibilita – informace obsažené v jednotlivých plánech mimořádných událostí musí umožňovat použití plánu pro neočekávané situace.
5. Kompatibilita – LPP musí být kompatibilní s ostatními dokumenty provozovatele letiště.

### 4.2.4. Proces letištního pohotovostního plánování

#### 4.2.4.1. Přípravná fáze tvorby LPP

##### *Analýza dokumentů*

Prvním krokem při vytváření LPP by měla být analýza legislativy, předpisů, metodik a již vytvořených LPP pro získání know-how. Tento bod přibližuje tento poradenský materiál, avšak vždy je nutné si ověřit, jestli nevznikla nová nařízení, která by proces letištního pohotovostního plánování a tvorbu LPP ovlivnila.

##### *Získání relevantních informací*

V druhém kroku je nezbytné získat všechny relevantní informace týkající se letiště a informace od složek, které budou do reakce na mimořádnou událost zapojeny jako je např. integrovaný záchranný systém, obce v okolí (pokud jsou v blízkosti letiště), společnosti působící na letišti, a další.

##### *Analýza rizik*

Hlavním cílem analýzy rizik je zjištění, jaké mimořádné události mohou na letišti nastat. K analýze by se měli sejít zástupci letiště, experti ze záchranných složek, zástupce provozovatelů na letišti,



a okolních obcí, taktéž bývá přínosné využít experty z národních úřadů pro civilní letectví a odborníky na letecké nehody.

Z analýzy rizik, resp. z prvního kroku analýzy rizik (doporučuje se např. metoda brainstormingu výše uvedených osob), vzejde šíře pohotovostního plánu pro dané letiště, tedy události, které je nutné v pohotovostním plánu zabezpečit postupem. K tomu bývá vhodné vytvořit scénáře potenciálních událostí a jejich možných následků. (Analýza rizik a možnosti jejího vypracování jsou popsány v ust. 12)

V tomto kroku je také přínosné vytvořit dělení událostí do jednotlivých oblastí, na které může být reagováno podobným způsobem. Jelikož je každá událost jedinečná a z tohoto důvodu nemůže být v pohotovostním plánu postihnuta, tak její jednoduché zobecnění umožní postihnout všechny události s podobným průběhem.

## *Zdroje*

V přípravné fázi je nutné přesně definovat zdroje, které jsou nutné pro řešení mimořádných událostí. Důležité je zhodnotit jaké zdroje jsou k dispozici na letišti a jaké bude třeba získat od složek mimo letiště. Zvláštní důraz je nutné věnovat otázkám dostatečnosti personálu a zajištění vybavení. Definování zdrojů je nutné z pohledu tvorby LPP (stanovení plánů na mimořádné události, definování činností složek), avšak v samotném LPP by se zdroje neměly objevovat, jelikož se velmi často mění a existuje vysoká míra pravděpodobnosti, že by v době zásahu byly neaktuální. (V případě tvorby velmi podrobného LPP je možné Zdroje definovat v zásahových kartách každé jednotlivé složky (viz ust. 8.2), jelikož u těch je možnost časté aktualizace.)

## *Aspekty blízkého okolí*

Během přípravné fáze je také nutné zhodnotit aspekty letiště a jeho okolí. Tím je myšlena hlavně geografie a topografie okolí, která hraje velmi důležitou roli jak v analýze rizik, tak při povolání mimo letištních složek. Pokud se letiště nachází v nepřístupném terénu a stala by se nehoda mimo letiště, může nastat problém s příjezdem záchranných složek. Tento problém musí být řešen v LPP. Typickým problémem letišť pro všeobecné letectví jsou přístupové cesty, které



nejsou příliš široké a ve většině případů neumožňují bezpečné vyhnutí dvou nákladních vozů apod. Zjištění podmínek pro příjezd těžké hasičské techniky, vhodné komunikace v dostatečné šířce apod., je povinností provozovatele letiště.

V rámci aspektů blízkého okolí je vhodné uvažovat i možný přístup záchranných složek do vzdálenosti 1 km před práh dráhy. Tato vzdálenost souvisí s realizací několika událostí, kdy při letecké nehodě došlo ve vzdálenosti do 1 km dráhy a záchranné složky se kvůli oplocení apod. nemohli dostat na místo zásahu včas, proto je nutné umožnit záchranným složkám překonání oplocení letiště ať už umístěním dodatečných bran, případně použitím plotu z tříštivého materiálu apod.

#### **4.2.4.2. Vlastní tvorba LPP**

Vlastní postup vytvoření a udržování LPP tedy začíná přípravnou fází, ze které vzejdou události, které je nutné do LPP zahrnout. Osoba odpovědná za LPP (zástupce letiště) po té shrne veškeré informace z přípravné fáze a dle předpisů vytvoří první návrh LPP. Tento první návrh jde do prvního připomínkového řízení, které je interní na letišti a zde se k němu vyjádří příslušní zaměstnanci. Po zapracování připomínek je návrh postoupen do dalšího připomínkového kola, kterým by měly být připomínky od externích subjektů, v první řadě od IZS. Tyto připomínky jsou nezbytně nutné pro správný chod pohotovostního plánu v případě nutnosti zapojení externích složek při zásahu, aby nedošlo ke kolizi mezi předpokládanými pravomocemi.

#### **4.2.4.3. Otestování LPP**

Pohotovostní plán je po jeho implementaci do interní dokumentace provozovatele letiště nutné co nejdříve vyzkoušet. To lze provést dvěma způsoby, cvičením od stolu a/nebo reálným cvičením. Nejlepší způsob je využití obou možností, jelikož cvičení od stolu dokáže najít téměř všechny nedostatky LPP a z finančního hlediska je velmi nenáročné. Následně je však dobré provést i praktické cvičení. Po provedení cvičení je opět nutné zapracovat připomínky a nálezy do LPP. Po té již LPP poskytuje jistotu, že je funkční.



Pro velké organizace je důležité již při prvním vytvoření LPP mít určitou jistotu jeho správnosti, jelikož kvůli nákladnému testování (větší organizace, více zapojených osob, jednotek, techniky) je pozdní odhalení zásadního nedostatku vykoupeno vysokou finanční náročností.

Dokončením LPP však práce na tomto zásadním dokumentu nesmí přestat. Je třeba kontinuálně provádět analýzu rizik a v případě výskytu nějaké nové možné situace, která není v LPP podchycena, je potřebné LPP o tuto událost rozšířit.

#### **4.2.4.4. Celoletištní cvičení**

Každé letiště by mělo ve svém zájmu pořádat celoletištní cvičení záchranných složek v rámci procvičování postupů z LPP.

Každé cvičení by mělo probíhat v několika fázích:

- Proces plánování, seznámení se s plánem cvičení v rámci všech složek zainteresovaných v cvičení, případné připomínky
- Vlastní průběh cvičení podle LPP
- Vyhodnocení úspěšnosti cvičení

Každé cvičení je třeba vhodně naplánovat, jaké oblasti se bude týkat, zda se bude jednat o cvičení tzv. od stolu, nebo se bude jednat o cvičení s reálnou účastí záchranné techniky. V takovém případě vyvstává otázka finančních nákladů vynaložených v rámci cvičení. Zde je důležitá komunikace s jednotlivými složkami, kdy je vhodné se s HZS domluvit s dostatečným předstihem, aby letištní cvičení zakomponovalo do svého plánu cvičení, na které má přidělené prostředky. To samé platí pro případnou účast ZZS popř. PČR.

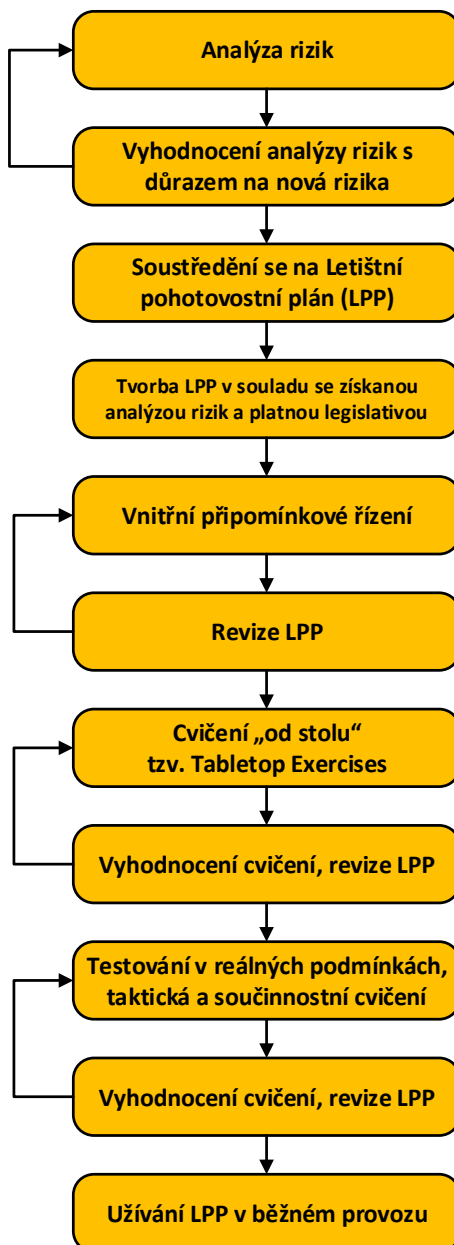
V rámci průběhu vlastního cvičení se postupuje podle předem dohodnutých postupů v souladu s LPP.

Vyhodnocení cvičení probíhá v rámci každé organizační jednotky, je možné si podklady vyžádat jak od HZS tak i ZZS, které ke každému cvičení vypracovávají závěrečné zprávy. Tyto podklady mohou sloužit k vypracování celkové zprávy z cvičení, které si letiště zpracuje.





Výstupy z cvičení by měli sloužit jako podklady pro případné změny v LPP, které by přispěli k větší efektivitě prováděných činností.



Obrázek 4-2 Proces tvorby LPP



## 4.2.5. Potenciální chyby při tvorbě LPP

V této kapitole jsou popsány chyby, které se stávají při sestavování pohotovostních plánů, a je nezbytné se jim vyvarovat.

### 4.2.5.1. LPP je nutné zlo

Jak bylo již jednou zmíněno v úvodu, letištní pohotovostní plán, jeho vytvoření a udržování, je na mnoha letištích bráno jako nutné zlo. Tedy že je nutné ho vytvořit jen pro splnění předpisů. Nebezpečí se v tomto případě skrývá v možnosti, že je takovýto plán konstruován od stolu a v reálné situaci zásahu by byl úplně nepoužitelný.

Možnosti limitace: podívat se na reálné případy, kdy se stala na letišti mimořádná událost a jakým způsobem LPP přispěl k řešení.

### 4.2.5.2. Pouze jedna osoba řeší LPP

Nedostatečné zdroje alokované provozovatelem letiště na vytváření letištního pohotovostního plánu znamenají nemožnost věnovat jeho vytvoření plnou pozornost, jakou by si tato problematika zasloužila. Zpracovat LPP proto dostane na starost jediná osoba na letišti, která ač může mít sebevětší přehled o možných událostech s vlivem na bezpečnost, nedokáže postihnout všechny. Může se také stát, že daná osoba má pouze svoji oblast zájmu na letišti a pomine dostatečně rozpracovat oblasti další, čímž se LPP stává subjektivní záležitostí nepoužitelnou při všech typech událostí s vlivem na bezpečnost.

Možnosti limitace: LPP by měla řešit skupina dotčených osob/subjektů, ne pouze jedna osoba.

### 4.2.5.3. Chybí komunikace s potenciálními složkami zásahu

Při vytváření LPP je nutné komunikovat s potenciálními složkami zásahu, tak aby byl vytvořen dle požadavků každé z nich. Neřešení této komunikace způsobuje problémy při následném využívání LPP v reálných situacích, jelikož není zajištěno prostředí pro externí zasahující složky a tím může dojít k prodloužení doby zásahu a k větším škodám na majetku a potenciálně i ztrátám životů cestujících.



Možnosti limitace: komunikovat s IZS a krajským operačním a informačním střediskem, tyto složky dokáží poradit při tvorbě LPP. Dalším vhodným dokumentem je Poplachový plán kraje, který rovněž může obsahovat informace vhodné pro zapracování do LPP.

#### **4.2.5.4. Chyby v hierarchii vedení zásahu**

Řešením pohotovostního plánu pouze v rámci letiště bez zapojení externích složek a v určitých případech i s jejich zapojením jsou způsobeny chyby v hierarchii vedení zásahu. Tedy, že pohotovostní plán specifikuje, že velitel zásahu bude určitá osoba a přitom by v reálné situaci zásahu velel někdo jiný. Takový stav je možné nalézt na letištích, která mají své pohotovostní složky specializované pro zásah na letišti, čímž sami sebe staví do role velení celému zásahu. Primárně se jedná o události s dopadem na oblast safety.

Možnosti limitace: vždy komunikovat s odborníky (z velkých letišť, od IZS, z ÚCL).

#### **4.2.5.5. Rozpracování LPP pro jednotlivé složky**

LPP je průřezový dokument pro provozovatele letiště a seznámený personál, ve kterém by měly být specifikované činnosti, které je nutné udělat při realizaci události s vlivem na bezpečnost. Proto by v LPP měly být specifikovány činnosti pro každou jednotlivou složku letiště, tak aby byla reakce na událost řešena co nejefektivněji. V opačném případě se totiž může stát, že některé činnosti budou dělány duplicitně, čímž je možné v krajním případě mást ostatní interní a externí složky také se podílející na zásahu.

Možnosti limitace: důraz na přesné vazby „činnost – složka zásahu“

#### **4.2.5.6. Neúplnost LPP**

V některých pohotovostních plánech se lze setkat s neúplností postupu zásahu, popřípadě pouze se základními body, které však nejsou dostatečné pro reakci každé složky letiště. Právě tento stav nemusí být způsoben špatným pohotovostním plánem, tedy tím co představuje, ale pouze špatně zvolenou metodou jeho zpracování, kdy jsou podrobnější části v jiných dokumentech provozovatele. Pro zhoršení situace bývají ještě umístěny u každé jednotlivé složky, které se daná část týká a tak není vzájemná vědomost o jednotlivých úkolech.



Možnost limitace: komunikace s experty na pohotovostní plánování, zamyšlení se nad průběhem akce – „je celá?“.

#### **4.2.5.7. Nedostatečná/přehnaná podrobnost LPP**

Další problematickou oblastí je správný rozsah pohotovostního plánu, tedy jeho podrobnost. Určení správného rozsahu je velmi subjektivní avšak přehnaná délka LPP s důrazem na každý detail může být horší než velmi strohý LPP, ve kterém jsou napsány pouze základní činnosti. To je způsobené lidským činitelem, kdy přečtení velkého množství informací, které se jednotlivým pracovníkům mohou jevit jako nepodstatné od studování LPP odrazuje. Díky tomu je vysoce pravděpodobné, že určitá část zaměstnanců LPP vůbec číst nebude, a celé pohotovostní plánování na letišti ztratí smysl. Možnost obecně zpracovaného LPP, který specifikuje pouze základní činnosti je tak z tohoto pohledu lepší, avšak zde zase dochází k nedostatečnému proškolení personálu.

Možnost limitace: důkladné zvážení nutnosti podrobností, komunikace s experty.

#### **4.2.5.8. Konkrétnost LPP pro dané letiště**

Jak již bylo zmíněno vytváření a udržování LPP je dost náročné na zdroje a to jak finanční tak lidské. Letištní pohotovostní plány proto v některých případech vznikají jednoduchým okopírováním LPP jiného letiště a změněním identifikačních znaků. Takovýto přístup však musí v drtivé většině případů vést k nepoužitelnému LPP pro dané letiště, jelikož v něm nejsou zachyceny lokální odlišnosti týkající se hlavně geografických a stavebních rozdílů.

Možnost limitace: nepřebírat LPP od jiných letišť, vypracovat vlastní.



## 5. Typové události

Typová událost je událost, u které bylo vyhodnoceno pracovníky letiště riziko vyšší než přijatelné. To bývá většinou u událostí s vlivem na provozovatele a/nebo letový a letištní provoz, narušující plynulý chod letiště.

Na každou typovou událost je proto nutné se připravit stylem, že každý účastník bude vědět, co má dělat.

### 5.1. Tvorba seznamu typových činností

Určité typové činnosti, které je potřebné postihnout v LPP, musí určit provozovatel daného letiště. Lze k tomu využít analýzu rizik popsanou v ust. 12. Standardní postup je však vyhodnotit legislativu a v ní zmíněné typové události zapracovat do LPP.

Konkrétní typové činnosti uvádí předpis Ministerstva dopravy L – 14 letiště, AMC/GM k nařízení (EU) č 139/2014 a vyhláška 108/1997Sb.

Předpis L - 14 Letiště stanovuje: „9.1.5 Dokumentace letištního pohotovostního plánu musí obsahovat nejméně následující: a) typy předpokládaných událostí;...“

Nařízení (EU) č. 139/2014 stanovuje: „Provozovatel letiště má zaveden a provádí letištní pohotovostní plán, který: a) odpovídá provozu letiště a jiným činnostem prováděným na letišti; b) zajišťuje koordinaci příslušných organizací v reakci na nouzové situace vznikající na letišti a v jeho okolí a...“ AMC/GM k předpisu (EU) No 139/2014 je „Annex to ED Decision 2014/012/R“, který odpovídá předpisu L14. Navíc však ukazuje, jak by mohl vypadat obsah LPP a z něj lze vyčíst typové události Letecká nehoda na letišti, Letecká nehoda mimo letiště, Porucha letadla za letu (Full Emergency, Local Standby), Požár budovy, Sabotáž včetně bombové hrozby (letadlo nebo budova), Únos letadla, Incident na letišti.

Vyhláška 108/1997Sb. stanovuje: „Popis letištního pohotovostního plánu pro mimořádné události na letišti, včetně - 4.3.1 plánů pro činnost při mimořádných událostech na letišti a v jeho blízkém okolí včetně leteckých nehod, závad a nouzových stavů letadla během letu, požárů letištních



zařízení, protiprávních činů, ekologických havárií a všech nestandardních situací, majících charakter mimořádné události podle zvláštního právního předpisu,....“

## 5.2. Typové události

Z výčtů jednotlivých předpisů lze sestavit konečný seznam typových událostí, které jsou nařízené, či doporučené legislativou. Taktéž je vhodné doplnit typicky se objevující události, které jsou zapracovány v LPP na českých letištích a lze je považovat za dobrou praxi.

V tabulce 5-1 jsou tyto události seřazeny dle zdroje a v tabulce 5-2 je konečný seznam.

Tabulka 5-1 Typové události dle zdroje

Zdroj	Typová událost
Vyhláška č. 108/1997Sb.	Letecká nehoda
	Letecká závada
	Nouzový stav letadla během letu
	Požár letištních zařízení
	Protiprávní činy
	Ekologické havárie
Annex to ED Decision 2014/012/R	Letecká nehoda na letišti
	Letecká nehoda mimo letiště
	Porucha za letu (Full Emergency, Local Standby)
	Požár budovy
	Sabotáž včetně bombové hrozby (letadlo nebo budova)
	Únos letadla
	Incident na letišti (rozlití paliva, nebezpečné zboží, kolaps budovy, kolize)
Typické události zapracované ve stávajících LPP (mimo výše zmíněné)	Průnik
	Opuštěné zavazadlo s podezřením na nástražný výbušný systém
	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla
	Aktivní střelec



Tabulka 5-2 Konečný seznam doporučených typových událostí pro LPP legislativou

1	Letecká nehoda na letišti	
2	Letecká nehoda mimo letiště	
3	Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby)	
4	Požár letištních budov/zařízení	
5	Zásah na nebezpečnou látku	
6	Bombová hrozba (v letadle)	
7	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	
8	Sabotáž	
9	Únos letadla	
10	Průnik	
11	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla	
12	Aktivní střelec	
13	Incidenty	Kolaps budovy
		Kolize na letišti (bez účasti letadla)
		Rozlití paliva
		Ekologická havárie

Je důležité si uvědomit, že seznam událostí z tabulky 2 je konečný pouze z pohledu legislativy a dobré praxe. Jeho jakékoliv doplňování je možné a v případě vyhodnocení nějaké události jako vhodné pro začlenění do LPP je jeho doplňování přímo potřebné.

### 5.2.1. Základní činnosti typové události

Všechny typové události mají společný rámec činností, které je nutné vždy vykonat. Jedná se o:

- 1) Nahlášení události
- 2) Předání informací zasahujícím a podpurným složkám
- 3) Výjezd zasahujících složek
- 4) Poskytování podpory podpurnými složkami
- 5) Řešení zásahu
- 6) Ukončení akce



Pro každou typovou událost je nutné se držet tohoto základního rámce, avšak každá typová událost má seznam činností vlastní, který je popsán v ust. 5.3.

## 5.3. Popis jednotlivých typových událostí

### 5.3.1. Letecká nehoda na letišti

Přesná definice události „letecká nehoda“ se nachází v předpise L-13. Z té vyplývá, že se na místě události uvnitř areálu letiště budou nacházet usmrcené nebo těžce zraněné osoby a/nebo zničené nebo velmi poškozené letadlo. Tato typová událost zahrnuje rozmanité množství situací od usmrcení osoby při vytlačování letadla po totální destrukci letadla při přistání. S tím je spojené množství a typ letištních (případně mimo-letištních) složek reagujících na tuto událost a LPP musí obsahovat takové postupy, které pokryjí všechny možné události. Nutností bude přijetí provozních opatření, která mohou být až takového rozsahu, jako je pozastavení provozu na letišti.

Nesmí být opomenuta péče o rodiny, známé a případně pozůstalé obětí nehody, kteří se na letišti již nacházejí nebo případně přijedou.

### 5.3.2. Letecká nehoda mimo letiště

Zde také platí definice letecké nehody z předpisu L-13. Rozdílem oproti předchozí typové události je místo události – mimo areál letiště. Tento podstatný fakt ovlivňuje možné následky nehody. Neboť sem nepatří pozemní provoz na letišti a tím pádem jsou eliminovány události s menšími škodami, tak při letecké nehodě mimo letiště budou následky pravděpodobně mnohem tragičtější. Zasahovat budou jednotky mimo-letištní, neboť událost se stala mimo oblastní působnost letištního HZS (pokud nemá letiště dohodu s krajem o poskytnutí jednotek). Pravděpodobně bude nutné zavést taková provozní opatření na letišti, aby místo nehody nebylo ohroženo další potenciální nehodou.

Hlavní úlohou letiště bude péče o rodiny, známé a případně pozůstalé obětí, poskytování informací a psychické pomoci.





### **5.3.3. Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby)**

Full emergency (plná pohotovost) je takový případ, kdy v souvislosti s provozem letadla, které odlétá z, nebo míří na letiště, nastaly takové okolnosti, kdy je možné očekávat leteckou nehodu. Plnou pohotovost vyhláší posádka letadla nebo ŘLP na základě komunikace s posádkou. Byl použit tísňový signál „MAY DAY“. Oproti události „letecká nehoda na/mimo letiště“ je zde šance na připravení se na přibližující se letadlo, zaujetí stanovených pozic a případně aplikování určitých prostředků na RWY.

Local Standby (místní pohotovost) je událost spojená s provozem letadla, která jeví předpoklad ohrožení bezpečnosti provozu letadla nebo letiště. Místní pohotovost vyhláší posádka letadla nebo ŘLP na základě komunikace s posádkou. Byl použit pilnostní signál „PAN PAN“. Jedná se tedy o méně závažnou situaci než plná pohotovost, ale není vyloučeno, že se z místní pohotovosti stane plná pohotovost.

### **5.3.4. Požár letištních budov/zařízení**

Touto událostí se rozumí jakýkoliv požár letištního objektu, od parkovacího domu po terminál, u kterého může dojít k ohrožení zdraví, života nebo majetku.

### **5.3.5. Zásah na nebezpečnou látku**

Zásah na nebezpečnou látku znamená zásah složek na situaci nepřímo, či přímo ohrožující zdraví osob. Jedná se hlavně o situaci nalezení, či odhalení chemické, biologické a radiologické látky. V takovém případě je nezbytné vyhodnotit ohrožení a zajistit okamžitý zásah s vyloučením ohrožení osob. Běžně je nutné evakuovat resp. uzavřít část letiště. V případě eskalace události přechází do ekologické havárie.

### **5.3.6. Bombová hrozba (v letadle)**

Byla nahlášena bomba v letadle stojícím nebo přilétajícím na letiště. Jedná se o protiprávní čin (security), který může vést ke značným ztrátám na životech a k velkým materiálním škodám. Je nutná spolupráce poskytovatelů leteckých služeb a bezpečnostních složek. Obecně lze postup



při této události shrnout na: zaparkování letadla na odloučeném parkovacím stání mimo ostatní letištní provoz, evakuace cestujících a vyhledání výbušného zařízení a případné zneškodnění.

### **5.3.7. Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)**

Jedná se situaci, kdy byla nahlášena bomba v areálu letiště mimo letadlo. Stejně jako v předchozím případě se jedná o protiprávní čin, při kterém může dojít ke značným ztrátám na životech a materiálním ztrátám. V závislosti na lokaci výbušného zařízení se provedou bezpečnostní opatření a zásah. Může být nutné evakuovat celé letiště, zastavit provoz, prohledat letiště a poté ho postupně uvést zpět do provozu. Takovýto scénář si vyžaduje nasazení velkého množství pracovníků s jasně danými povinnostmi a pravomocemi. Hrozí nebezpečí vzniku paniky.

### **5.3.8. Sabotáž**

Sabotáž je podvratná činnost, která spočívá v úmyslném a důsledně utajeném poškozování předmětů denní potřeby nebo v narušování funkčnosti např. majetku, technických systémů, infrastruktury, komunikací, informačních kanálů, zdrojů letiště atd. (z pohledu provozovatele letiště je nutná primárně znalost vlastních zaměstnanců → snižování rizika).

Sabotáž může mít mnoho podob, ať už podobu přímého fyzického útoku na majetek (budovy apod.) tak i útoky na informační síť, komunikační síť apod. kdy dochází k ochromení letiště nikoli přímým fyzickým poškozením, ale letiště je vyřazeno z činnosti kvůli nemožnosti poskytování služeb/vykonávání činností v požadovaném rozsahu.

### **5.3.9. Únos letadla**

Motivy únosců mohou být různé, od útěku do jiné země po dosažení politických nebo ekonomických cílů. Historie pamatuje mnoho únosů letadel, nejznámější z nich je 11. září 2001. K únosu dojde spíše až za letu a pro letiště zatím nevytváří nutnost nějak reagovat. Pro letiště se tato situace stává důležitou (z hlediska LPP) ve chvíli, kdy se unesené letadlo chystá na přistání. Poté co letadlo přistane, je postup podobný jako u události „Bombová hrozba (v letadle)“. Je tedy nutné navést letadlo na stanovené stání a pak již bezpečnostní složky provádí svou činnost. V nejhorším případě může dojít i k letecké nehodě. Může existovat případ unesení letadla již na



stojánce. V tomto případě vzniká vysoké riziko kvůli blízkosti letadla a terminálu, které je nutné minimalizovat evakuací.

### **5.3.10. Průnik**

Průnik je neoprávněný vstup do neveřejné části (tranzitní a/nebo SRA) letiště, ať už bez dalších úmyslů nebo s úmyslem provést teroristický čin. Při tomto protiprávním činu je důležitá spolupráce ostražky letiště a PČR.

### **5.3.11. Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla**

Na palubě letadla, které míří na letiště, se nachází jedna nebo více osob s vysoce nakažlivou nemocí. Hrozbou je její nekontrolované vypuštění mimo letadlo. O způsobu řešení rozhoduje příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

### **5.3.12. Aktivní střelec**

Aktivní střelec se může nacházet ve veřejné i neveřejné části letiště. Motivy takového člověka mohou být různé, od dosažení politických cílů po životní problémy. Hrozí ztráty na životech, materiální škody by ale nemusely dosahovat velkých čísel. Je nutné co nejrychleji kontaktovat PČR, která je k takovýmto situacím vycvičena.

### **5.3.13. Incidenty**

Kolaps budovy – událost, při které dojde k zásadnímu narušení konstrukce budovy. Může být spojena s požárem, bombovým útokem nebo leteckou nehodou a mít za následek ztráty na životech a materiální škody. Kolize na letišti – událost, při které dojde ke kolizi dopravních nebo handlingových prostředků, kolizi s budovou nebo s osobou a nejedná se o leteckou nehodu.

Nebezpečná látka – zásah na nebezpečnou látku se týká např. úniku paliva z prostor určených pro jeho skladování nebo transport na plochu letiště. Při nesprávném zásahu může vést k mnohem nebezpečnější události (požár, letecká nehoda). Pokud dojde při úniku látky a tato látka kontaminuje půdu, vodní toky, popř. ovzduší, jedná se o ekologickou havárii



## 5.4. Volba dělení událostí

Výše popsané typové události je nutné rozdělit do menšího počtu skupin.

Jako nejlepší dělení událostí se používá dělení dle velitele zásahu. Tím může být příslušník HZS nebo PČR. Jedná se tedy o skupiny události s vlivem na provozní bezpečnost (Safety) a události typu protiprávní čin (Security). Toto dělení je nejlepší pro stanovení pravomocí a hierarchie řízení události.

Tabulka 5-3 Dělení typových událostí

Typ události	Typová událost	
<b>Události s vlivem na provozní bezpečnost (Safety)</b>  <b>Velitel zásahu: HZS</b>	Letecká nehoda na letišti	
	Letecká nehoda mimo letiště	
	Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby)	
	Požár letištních budov/zařízení	
	Zásah na nebezpečnou látku	
	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla	
	Incidenty	Kolaps budovy
		Kolize na letišti
		Rozlití paliva
		Ekologická havárie
<b>Události typu protiprávní čin (Security)</b>  <b>Velitel policejního opatření: PČR</b>	Bombová hrozba (v letadle)	
	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	
	Sabotáž	
	Únos letadla	
	Průnik	
	Aktivní střelec	

Existují však další tři způsoby dělení událostí. Jedná se o dělení dle „semaforu“ (dle vážnosti a počtu typů zasahujících složek), o dělení dle typu události a o dělení dle zainteresovaných složek.



Dělení dle „semaforu“ znamená primárně dělení dle počtu zasahujících složek. Existují události (průnik, kolize na letišti, opuštěné zavazadlo), které vyžadují zásah pouze jedné složky (ostraha bezpečnosti letiště, HZS letiště) a není zde nutná složitá koordinace a řešení události. Takovéto události lze klasifikovat zelenou barvou. Události, kde je třeba zapojení více zasahujících složek, by následně byly označeny oranžovou barvou a nejzávažnější události barvou červenou. U tohoto dělení událostí dle „semaforu“ je nevýhodou jejich možný rozsah, jelikož i letecká nehoda může zaměstnat pouze jednu letištní složku v případě závady na podvozku, avšak obecně by tato událost byla klasifikována červenou barvou. Toto dělení dle „semaforu“ je proto vhodné využít pro fázování události, které je zmíněné v kapitole 9.

Dělení dle typu události je jednoduché avšak např. při dělení „zda-li je letadlo zahrnuto nebo ne“, ze čtrnácti typových událostí je pouze pět, které přímo letadlo nezahrnují, ale možnost jeho zapojení zde je. Při dělení dle typu na základě zraněných osob se opět vyskytují události, které není jednoduché rozřadit (např. zásah na nebezpečnou látku, a další). Z těchto důvodů se takováto dělení nevyužívají, avšak je důležité je zmínit, jelikož na určitých letištích mohou být použitelná.

Poslední možností dělení je dělení z pohledu nutnosti zapojení jen interních, či i externích složek pro vyřešení události. Toto dělení je vhodné i pro následné udržování pohotovostního plánu v aktualizovaném stavu, jelikož lze komunikovat vždy jen se zainteresovanými osobami a není potřebné svolávat všechny zástupce, kteří se na prvním vytváření LPP podíleli.

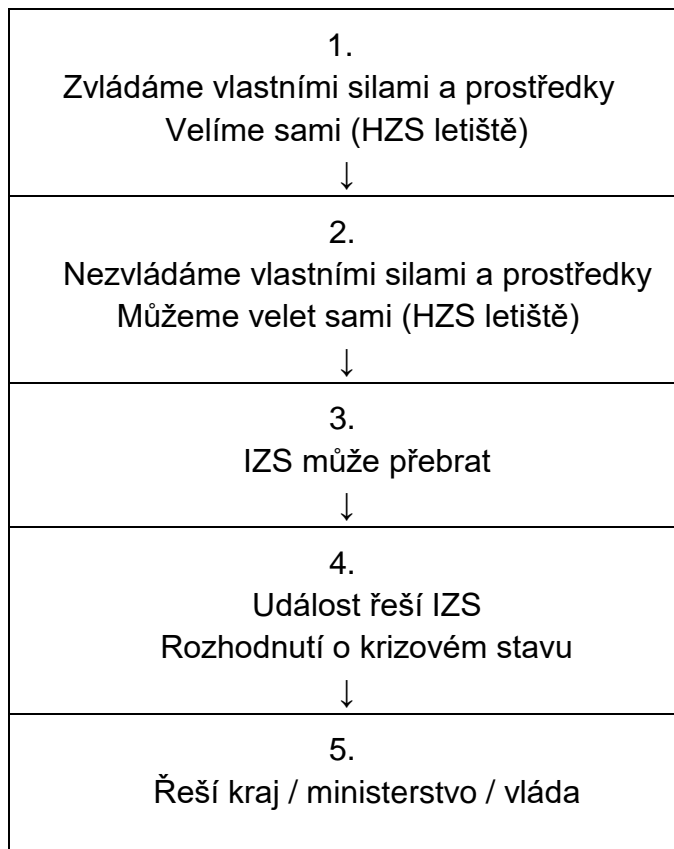
Z pohledu řešení mimořádné události, resp. pohledu sestavování LPP je nutné mít na paměti, že v případě překrývajících se činností převažuje činnost, která má přednost z pohledu zákona o IZS.

## 5.5. Eskalace mimořádné události

V letištním pohotovostním plánu, resp. při jeho vytváření je vhodné uvažovat i možnou eskalaci mimořádné události. Ta obecně postupuje v pěti krocích.



Tabulka 5-4 Eskalace mimořádné události z pohledu provozovatele letiště





## 6. Složky zásahu a komunikační struktura

Dobrá komunikace je základní podmínkou pro řešení mimořádné události. V případě nestanovení komunikační struktury, či jejího nedodržování se stává LPP nepoužitelný.

Při navrhování komunikace a komunikační struktury je třeba se zaměřit na typy složek podílejících se na zásahu a materiální a lidské zdroje. Proto je nezbytné identifikovat složky (kap 6.1), vyhodnotit základní toky informací (kap. 6.2) a určit řídicí a komunikační uzly letiště (kap. 6.3).

### 6.1. Složky podílející se na činnostech specifikovaných v LPP

Na každé reakci na realizaci mimořádné události se podílí jedna, či více složek letiště a příp. i složky mimo-letištní. Každá složka má svoji oblast působnosti a tu je třeba bezpodmínečně dodržovat, aby nedošlo k chybám při reakci.

Při sestavování pohotovostního plánu je nutné identifikovat všechny letištní složky, které by se mohli účastnit a pomoci při řešení nastalé mimořádné události.

Níže jsou uvedeny základní typy letištních složek, které většinou bývají na letištích.

Pro zlepšení využitelnosti tohoto poradenského materiálu je v následujících kapitolách použito dělení na letiště pro všeobecné letectví a letiště pro obchodní leteckou dopravu, které se liší vlastními prostředky. Při sestavování LPP je vhodné vzít v úvahu nejlépe se hodící možnost.

#### 6.1.1. Letiště všeobecného letectví

Na letištích pro všeobecné letectví neexistují složky letiště v rozsahu nutném pro zajištění provozu letecké dopravy. Je zde služba poskytování informací známému provozu – služba RADIO, a dále případně osoba, kterou lze definovat jako zástupce provozovatele letiště. Dále je možné na některých letištích najít i osobu mající funkci „člen štábu velitele zásahu za provozovatele letiště“.



## **6.1.2. Možné organizační složky letiště pro obchodní leteckou dopravu**

### **6.1.2.1. Centrální/Bezpečnostní dispečink**

Centrální/Bezpečnostní dispečink je centrálním informačním místem pro krizové situace a mimořádné události. Řídí chod složek letiště a koordinuje je a informuje. Může sloužit jako ohlašovna mimořádných událostí pokud nejsou na letišti zřízeny dispečinky PČR (security události) a HZS (safety události). Bezpečnostní dispečink se obvykle zřizuje u letišť s větším počtem zaměstnanců a zajišťujících leteckou obchodní dopravu.

### **6.1.2.2. Policie ČR**

Bezpečnostní složka státu, která má při mimořádných událostech odpovědnost za koordinaci opatření směřujících k vyřešení protiprávních činů. Dále zajišťuje dohled nad osobami, které by mohly být bezpečnostní hrozbou, organizuje dopravní režim a řeší přestupky a trestné činy.

### **6.1.2.3. HZS letiště**

Má odpovědnost za práce spojené s bezprostřední záchranou životů a ochranou majetku letiště v případě mimořádných událostí na letišti nebo v jeho blízkém okolí. Slouží také jako centrální ohlašovna požárů.

### **6.1.2.4. Odpovědná osoba letiště**

Koordinuje činnost na letišti a vydává příkazy provozovatelům leteckých činností, cestujícím a ostatním osobám a uživatelům letiště k zajištění bezpečného provozu letiště.

### **6.1.2.5. Ostraha bezpečnosti letiště**

Zabezpečuje kontrolu vstupu a vjezdu do neveřejné části letiště, ostrahu perimetru letiště, strážní a hlídkovou činnost a dohled nad dodržováním předpisů v neveřejné části letiště. V případě mimořádné události zajišťuje střežení místa mimořádné události a udržení veřejného pořádku v prostorách letiště.





## 6.1.2.6. Provozní složky letiště

Při mimořádné události poskytují plnou součinnost a dbají rozkazů velitele zásahu.

## 6.1.2.7. HZS ČR

Na základě dohod o spolupráci pomáhá při zvládnutí mimořádné události, případně velí celému zásahu.

## 6.1.2.8. Řídící štáb letiště

Odpovídá za koordinaci činnosti jednotlivých subjektů na letišti za účelem podpory zvládnutí mimořádné události, likvidaci jejích následků a úplného obnovení provozu.

## 6.1.2.9. Řízení letového provozu

Poskytuje služby řízení letového provozu, předává dále informace od posádek letadel, vyhlašuje mimořádnou událost na základě žádosti posádky letadla. Informuje ostatní letadla o mimořádné události na letišti.

## 6.1.2.10. Proškolené osoby

Řadoví zaměstnanci letiště jsou v rámci školení pro své pozice rovněž proškolení na zvládnutí případných krizových situací. Proto je možné s některými zaměstnanci počítat pro různé pomocné práce při zásahu.

## 6.1.2.11. Externí pracovníci (ostraha)

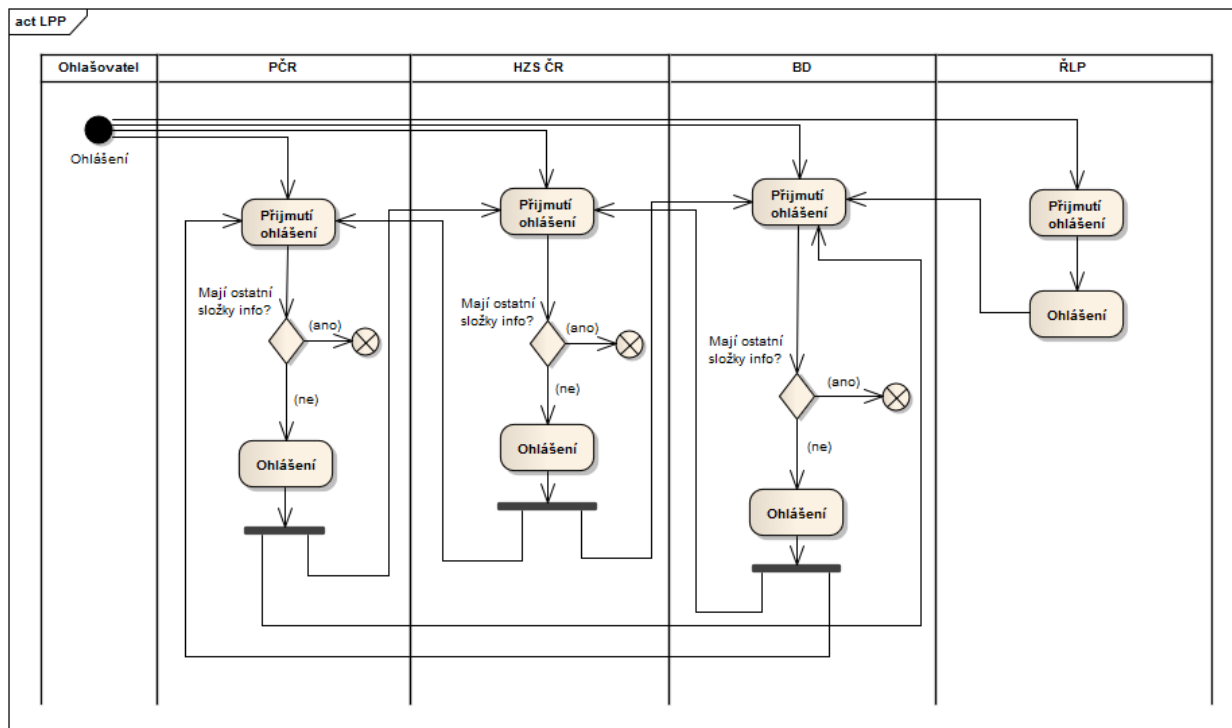
Tato složka na letišti má za úlohu většinou hlídání bezpečnosti letiště z pohledu protiprávních činů. Nahrazuje tedy v některých oblastech činnost složek PČR.

## 6.2. Vyhodnocení předávání informací

Každý, kdo zpracovává LPP musí vyhodnotit základní informační toky, které jsou nezbytné pro informování všech zúčastněných zasahujících složek a nastavit je. V této oblasti je potřeba brát v úvahu logiku mimo letištních událostí a udržet s nimi koherenci pro odstranění nedorozumění.



Z pohledu LPP existují tři informační uzly, přes které informace musí vždy projít. Jedná se o Policii ČR, HZS ČR a Bezpečnostní dispečink (viz Obr. 1).



Obrázek 6-1 Základní tok informací

Z obrázku výše je vidět, že informaci by měly jako první mít vždy složky PČR, HZS ČR, BD, popř. ŘLP, pro které je nutné stanovit další postup. (by měly je myšleno ve smyslu, že jim ji ohlašovatel sdělí jako prvním). Z pohledu PČR je další postup dán jejich interními předpisy a postupy a komunikaci s ostatními složkami řeší buď přes bezpečnostní dispečink letiště, nebo přes styčnou osobu (např. velitel Ostravy bezpečnosti letiště). Řízení letového provozu po odevzdání informace bezpečnostnímu dispečinku přes letištní HZS nikoho dál neinformuje a slouží pouze jako komunikační uzel mezi velitelem zásahu a pilotem letadla.

Z pohledu letiště je nejdůležitějším prvkem v základním toku informací bezpečnostní dispečink, který informuje všechny příslušné složky letiště a koordinuje toky informací. Po zahájení reakce je nutné poskytovat plnou podporu veliteli zásahu a vše je v jeho pravomoci. Z tohoto důvodu je žádoucí LPP konzultovat s místními složkami IZS (tedy s případnými veliteli zásahu).



Z pohledu velikosti letiště je možné spádovat ohlášení událostí. U letiště, které má pracoviště centrálního/bezpečnostního dispečinku bude toto pracoviště sloužit jako ohlašovna událostí. Pokud není pracoviště centrálního/bezpečnostního dispečinku zřízeno, může to být jiná provozní složka letiště. U menších letišť to může být služba AFIS nebo služba poskytování informací známému provozu (RADIO). Dle zákona je však nutné ohlásit událost na PČR, resp. HZS ČR.

## 6.3. Komunikační body

Každý provozovatel letiště musí při vytváření LPP zvážit jakým způsobem bude mít řešenou komunikaci na letišti v čase mimořádné události. Je nutné se rozhodnout o styčné osobě, pracovišti, zda-li bude komunikace probíhat centralizovaně nebo decentralizovaně a kdo všechno bude dostávat informace. Tato rozhodnutí jsou popsána níže.

### 6.3.1. Koncept Dosažitelnosti vs. Koncept Odpovědné osoby

Styčná osoba na letišti je běžně řešena dvěma způsoby, přičemž každý má své klady i zápory. Jedná se koncept dosažitelnosti a koncept Odpovědné osoby.

Koncept dosažitelnosti je postaven na faktu, že je vždy dosažitelná konkrétní osoba s pravomocemi na letišti, kterou je možné vždy kontaktovat. Typicky se jí dovolat. Tento koncept je velmi variabilní a je možné ho využívat např. způsobem, že bude vždy na příslušná místa nahlášeno konkrétní telefonní číslo, na které je možné a nutné v případě realizace mimořádné události volat.

Koncept Odpovědné osoby je postaven na stejném faktu jako koncept dosažitelnosti, tedy že je vždy dosažitelná konkrétní osoba s pravomocemi na letišti, avšak v tomto případě je tato osoba vždy přítomna na letišti. V praxi se to řeší jednou pracovní pozicí, na které se střídá několik pracovníků letiště. V tomto případě jde o statickou záležitost, jelikož pracoviště, telefonní čísla a další zůstávají stejné a vždy v pohotovosti.

Výběr konceptu je na provozovateli letiště. Koncept dosažitelnosti se hodí spíše na menší letiště, kde nejsou dostatečné zdroje pro zajištění všech náležitostí týkajících se vytvoření funkce Odpovědné osoby. Koncept Odpovědné osoby je vhodnější pro větší letiště, kde tyto prostředky



jsou k dispozici a je žádoucí mít okamžitou reakci na mimořádnou událost i od provozních složek provozovatele letiště a nejen těch zásahových.

### **6.3.2. Centralizované vs. decentralizované**

Další oblastí, kterou je na letišti potřebné vytvořit, resp. si ji musí provozovatel letiště stanovit je výběr mezi centralizovanou a decentralizovanou komunikací. Z velké části se jedná opět o otázku zdrojů. Tuto část lze totiž rozdělit na tři možnosti, kterými je centralizované pracoviště, decentralizovaná pracoviště, komplexní systém.

Centralizované pracoviště je typicky bezpečnostní dispečink letiště, přes který proudí informační toky a pracovník bezpečnostního dispečinku se stará o jejich správnost. Tedy že potřebné informace budou mít všechny složky, které je potřebují. Na letišti všeobecného letectví většinou nebývá při mimořádných událostech zřízen bezpečnostní dispečink, ale tato informační činnost zůstává v kompetenci velitele zásahu.

Decentralizované pracoviště znamená systém, kde není centrální komunikační uzel (tedy např. bezpečnostní dispečink) a každá provozní složka komunikuje s ostatními napřímo. Nevýhodou tohoto systému je, že nikdo nemá komplexní přehled o řešení a potřebách jednotlivých složek a mohou vznikat nedorozumění. Tento systém je proto vhodný pro menší letiště, kde je nižší počet zainteresovaných složek (resp. osob) a rizika plynoucí z nedorozumění jsou minimalizována.

Poslední možností je vytvoření komplexního systémového řešení na softwarové bázi, které by zajišťovalo a sledovalo komunikaci. Zde se může jednat o jednoduché systémy přeposílající SMS zprávy, či složitější posílající zprávy a příkazy přímo určité složce, která se jimi musí řídit. Nastavení takového komplexního systému je však náročné na odladění.

### **6.3.3. Zastupitelnost**

Při navrhování komunikačních toků na letišti pro řešení mimořádné události je taktéž důležité zhodnotit vhodnost hierarchického řízení jednotlivých složek. V tomto případě záleží hlavně na zkušenostech a praxi provozovatele, jak má tuto hierarchii pro jednotlivé složky stanovenou. Typicky bývá hierarchie stanovena u hlavních zasahujících složek PČR (mimo letištní) a HZS



(letištní i mimo letištní), jelikož zde je nezbytná. Ostatní složky letiště v této oblasti mohou mít odlišnosti (hierarchie nemusí být přísně stanovena) a proto je nezbytné pro činnosti LPP stanovit konkrétní osoby (pracovní pozice). Dále je nutné vyhodnotit kdo všechno má slyšet komunikaci zásahu a případnou koordinaci. Zdali se bude jednat pouze o hlavní/vedoucí pracovníky dané složky, kteří si budou řídit své lidi, či zdali bude mít informace každý.

## 6.4. Komunikační matice

Každá složka účastná řešení mimořádné události musí mít daná komunikační pravidla. Tím hlavním je směr komunikace. Ten je zachycen v následující tabulce.

Komunikace K Od	Centrální/Bezpečnostní dispečink	Policie ČR	HZS letiště	Odpovědná osoba letiště	Ostraha bezpečnosti	Provozní složky letiště	HZS ČR	Řídící štáb letiště	Řízení letového provozu
Centrální/Bezpečnostní dispečink		X	X	X	X	X	X	X	
Policie ČR	X			X			X	X	
HZS letiště	X			X			X	X	
Odpovědná osoba letiště	X	X	X			X		X	X
Ostraha bezpečnosti letiště	X							X	
Provozní složky letiště	X			X					
HZS ČR	X	X	X					X	
Řídící štáb letiště	X	X	X	X	X		X		
Řízení letového provozu				X					



## 7. Možnosti strukturování plánu události

Správné strukturování plánů řešení mimořádných událostí je klíčové pro zajištění jejich použitelnosti. Existují dva způsoby strukturování a to dle zasahujících složek nebo dle seznamu činností.

### 7.1. Strukturování dle zasahujících složek

Strukturování plánu mimořádné události dle zasahujících složek je obecnější formou LPP, která nespécifikuje jednotlivé činnosti, které je nutné provést, do velikých podrobností. Jedná se o takovýto formát (např. pro leteckou nehodu na letišti):

- 1) Bezpečnostní dispečink - Přijímá ohlášení události, Distribuuje ohlášení, Koordinuje složky ve své působnosti...
- 2) Policie ČR - Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu, Spolupracuje s Ostrahou bezpečnosti letiště, Provádí vyšetřování v případě, že je podezření na protiprávní čin...
- 3) HZS Letiště - Velí zásahu, Provádí záchranné a hasební práce, Odstraňuje zneschopněné letadlo/vrak/trosky, Ohlašuje ukončení události Letecká nehoda...

Strukturování dle zasahujících složek má následující výhody:

- Plán je adaptabilní díky tomu, že neobsahuje přehnané podrobnosti
- Každá zasahující složka na první pohled vidí všechny činnosti, které bude muset udělat (mimo činností, o které nad rámec sepsaných požádá velitel zásahu)

Strukturování dle zasahujících složek má jisté nevýhody, kterými jsou:

- Činnosti nejsou podrobné a nemusí být zřejmé pro koho, s kým, ani proč a hlavně kdy je potřebné danou činnost udělat
- Činnosti sepsané u jednotlivých složek zásahu jsou nepřehledné a nejsou vidět souvislosti
- Každá složka musí mít vypracovanou kartu zásahu, na které má více dopodrobna rozepsané činnosti, které má zajistit a jejich organizaci



## 7.2. Struktura dle seznamu činností

Strukturování dle seznamu činností je podrobnější formou LPP, která má precizně popsané jednotlivé činnosti, které je nutné řešit pro mimořádné události. Jedná se o takovýto formát (např. pro leteckou nehodu na letišti):

- 1) Oznámení události (HZS/PČR, popř. interně definované místo ohlášení mimořádné události)
- 2) Úvodní informace bezpečnostnímu dispečinku
- 3) Rozšíření informace všem potřebným složkám - Bezpečnostní dispečink následujícím složkám: ŘLP, Policie ČR, odpovědná osoba letiště, Ostraha bezpečnosti letiště, HZS letiště, dotčená letecká společnost, a další...
- 4) Oficiální vyhlášení události

Strukturování dle seznamu činností má následující výhody

- Plán je konkrétní a obsahuje všechny potřebné informace
- Jednotlivé činnosti na sebe logicky i časově navazují
- Plán stačí ke kompletnímu přehledu o mimořádné události pro každou zasahující složku

Strukturování dle seznamu činností má jisté nevýhody, kterými jsou:

- Plán není moc adaptivní, jelikož má jasně daný sled činností
- Každá složka musí znát celý plán, aby měla přehled o svých činnostech
- V plánu nejsou jasně vidět pravomoci velitele zásahu/velitele policejního opatření

## 7.3. Výběr správné struktury

Výběr správné, resp. vhodné struktury pro dané letiště je odvislý od možnosti minimalizovat nevýhody jednotlivých struktur.

Minimalizace nevýhod u strukturování dle složek zásahu vychází z podrobnějšího popisu jednotlivých činností, čímž se odstraní první nevýhoda. Druhou nevýhodou, neviditelnost



návaznosti, je v tomto případě potřebné odstranit třetí nevýhodou. Je nezbytně nutné mít karty zásahu pro každou složku, která se bude podílet, ve které budou všechny podrobné informace.

Minimalizace nevýhod u strukturování dle seznamu činností je limitována požadavky velitele zásahu/policejního opatření. Jeho požadavky nelze předem odhadovat, zvláště když se s rostoucím významem události mohou velitelé měnit. Z tohoto důvodu se tato struktura hodí pouze pro malá letiště, která nemají téměř žádné vlastní zdroje a činnosti jimi zabezpečené jsou jasně dané (i chronologicky).

Pro české prostředí a většinu místních letišť se proto bude více hodit strukturování dle složek zásahu (je použito i dále). Je však důležité ještě jednou zdůraznit nutnost podrobnějšího popisu jednotlivých činností pro plány.





## 8. Určování atributů pro každou činnost

### 8.1. Atributy

Každá činnost (ať je využito jakéhokoliv způsobu strukturování plánu) by měla být popsána co nejvíce atributy. Těmi jsou: Kdo, Kde, Kdy, S kým, Jak (a případně i Proč)

V následující části je „Kdo“ zajištěno strukturováním dle složky zásahu.

„Kde“ a „S kým“ je řečeno přímo v popisu činnosti.

„Kdy“ ve většině případů závisí na Veliteli zásahu/policejního opatření, avšak pro některé činnosti (např. vyčkat na IZS a otevřít jim bránu pro jejich vpuštění do areálu letiště) je možné stanovit časový údaj, např. okamžitě po vyhlášení mimořádné události. Tím by mohly být činnosti dané složky (popř. osoby) rozděleny do dvou skupin jako činnosti „Automatické“ a činnosti „Na spuštění od VZ/VPO“.

„Jak“ v pohotovostních plánech není řešeno a záleží vždy na dané složce, jakým způsobem danou činnost zabezpečí. To plyne z analýzy zdrojů, která předchází tvorbě LPP (kapitola 4), kde jsou možnosti jednotlivých složek definovány a počítá se s nimi.

### 8.2. Základní předpokládané činnosti pro jednotlivé typové události

V případě, že by bylo specifikováno velké množství činností s podrobnými instrukcemi, které by narušovaly přehlednost LPP, tak je vhodné oddělit tyto činnosti pro každou jednotlivou složku do jejich vlastní zásahové karty. V LPP by poté zůstala pouze nejjednodušší specifikace činností.

Jsou zde definovány tři velikosti letišť (malé, střední, velké). Každý, kdo bude používat tento poradenský materiál, by si měl vybrat nejlepší možnost pro jeho letiště. Je důležité i tuto možnost (malé, střední, velké) upravit dle aktuálního stavu letiště.



## 8.2.1. Letiště všeobecného letectví

V případě malých letišť, kde jsou řádově pouze jednotky zaměstnanců, je vhodné strukturovat činnosti letištního pohotovostního plánu pro jednotlivé osoby (ne konkrétně osoby, ale jejich pracovní pozice).

Seznam činností je pro takováto letiště téměř stejný pro všechny typy mimořádných událostí. Jsou jimi:

- 1) Přijmutí ohlášení události
- 2) Ohlášení události
- 3) Distribuce ohlášení události
- 4) Zajištění volné cesty příjezdu bezpečnostních a záchranných složek (IZS)

Osoby přítomné na letišti většinou bývají pouze: zástupce provozovatele letiště, pracovník služby „RADIO“, popř. AFIS.

## 8.2.2. Letiště pro obchodní leteckou dopravu

### 8.2.2.1. Letecká nehoda na letišti

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu
- Spolupracuje s Ostrahou bezpečnosti letiště
- Provádí vyšetřování v případě, že je podezření na protiprávní čin

HZS Letiště

- Přijímá ohlášení události
- Velí zásahu



Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

- Provádí záchranné a hasební práce
- Ohlašuje ukončení události Letecká nehoda

## Odpovědná osoba letiště

- S ŘLP koordinuje letový provoz letiště
- Vyhláší změnu statusu letiště (nebo ŘLP)
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

## Provozní složky letiště

- Vytvoří prostor okolo místa zásahu
- Plní rozkazy velitele zásahu (případně zprostředkované přes bezpečnostní dispečink, odpovědné osoby letiště)

## HZS ČR

- V případě nutnosti vyráží na místo zásahu
- Poskytují podporu HZS Letiště a řídí se pokyny velitele zásahu

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Ohlašuje Bezpečnostnímu dispečinku událost
- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Mění status letiště



## 8.2.2.2. Letecká nehoda mimo letiště<sup>2</sup>

### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Informuje potřebné složky
- Koordinuje složky ve své působnosti

### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu místa zásahu
- Provádí vyšetřování v případě, že je podezření na protiprávní čin
- Na letišti spolupracuje s Ostrahou bezpečnosti letiště při udržování pořádku a určování míst pro shromažďování pozůstalých a příbuzných

### HZS Letiště

- Nehoda není v jejich oblastní působnosti – vyjíždí jen na základě dohod s HZS ČR a jeho žádosti

### Odpovědná osoba letiště

- Posuzuje vliv události na provoz letiště
- S ŘLP koordinuje postup pro úpravu provozu na letišti

### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

### Provozní složky letiště

- Na základě výzvy velitele zásahu mohou poskytnout speciální techniku

### HZS ČR

- Přijímá ohlášení
- Velí zásahu

<sup>2</sup> Termínem „Mimo letiště“ se rozumí prostor přiblížení do vzdálenosti 1000 m od prahu RWY, popř. v rámci stanoveného hasebního obvodu.



- Provádí záchranné a hasební práce

#### Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

#### Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Ohlašuje událost složkám
- Mění status letiště

### 8.2.2.3. Nouzový stav letadla během letu

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

#### Policie ČR

- Asistuje veliteli zásahu
- Zajišťuje ostrahu letiště

#### HZS Letiště

- Přijímá ohlášení o události
- V pohotovosti
- V případě signálu „MAY DAY“ vyjíždí k aktivní RWY

#### Odpovědná osoba letiště

- S ŘLP koordinuje postup pro přednostní navedení letadla na přistání
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

#### Ostraha bezpečnosti letiště

- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je



## Provozní složky letiště

- Provádí normální činnost, případně asistují Veliteli zásahu

## HZS ČR

- Vyjíždějí v případě žádosti o pomoc

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Navádí letadlo na přednostní přistání
- Poskytuje služby řízení letového provozu

### **8.2.2.4. Požár letištních budov/zařízení**

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Koordinuje složky ve své působnosti

#### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu

#### HZS Letiště

- Přijímá ohlášení
- Distribuuje ohlášení
- Zasahuje na místě události
- Vyrozumí ŘLP o požáru a jeho možném vlivu na provoz letiště
- Aktivuje IZS

#### Odpovědná osoba letiště

- S ŘLP koordinuje provoz na letišti
- Posuzuje vliv události na provoz letiště



## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje evakuační zóny
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

## Provozní složky letiště

- Řídí se pokyny velitele zásahu

## HZS ČR

- V případě aktivace pomáhá HZS Letiště

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu
- Informuje ostatní složky (pojišťovny, poskytovatele služeb, apod.)

## Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu

### **8.2.2.5. Zásah na nebezpečnou látku**

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení

#### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu místa události
- Případně vede vyšetřování

#### HZS Letiště

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah
- Aktivují IZS



## Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

## Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

## HZS ČR

- Na základě aktivace míří na letiště
- Řídí se pokyny velitele zásahu

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

### **8.2.2.6. Bombová hrozba (v letadle)**

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

#### Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události





Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

- Aktivuje pyrotechnickou jednotku
- Vyhledává bombu a případně ji zneškodňuje
- Po dohodě s kapitánem vydává příkaz k evakuaci letadla
- Rozhoduje, zda hrozba skončila
- Požaduje aktivaci IZS

## HZS Letiště

- Vyjíždí na místo zásahu

## Odpovědná osoba letiště

- S ŘLP koordinuje provoz na letišti
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje evakuační zóny
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je na hranici nebezpečné zóny
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

## Provozní složky letiště

- Řídí se pokyny velitele zásahu
- Provádí normální činnost

## HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Navádí postižené letadlo na určené stání
- Poskytuje služby řízení letového provozu



## 8.2.2.7. Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)

### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

### Policie ČR

- Přijímá ohlášení události
- Aktivuje pyrotechnickou jednotku
- Vydává příkaz k evakuaci
- Vyhledává bombu a případně ji zneškodňuje
- Rozhoduje, zda hrozba skončila
- Požaduje aktivaci IZS

### HZS Letiště

- Vyjíždí na místo zásahu

### Odpovědná osoba letiště

- S ŘLP koordinuje provoz na letišti
- Posuzuje vliv události na provoz letiště

### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje ostrahu místa zásahu

### Provozní složky letiště

- Řídí se pokyny velitele zásahu
- Na požádání poskytují speciální techniku

### HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu



## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Informuje letadla o situaci na letišti

### **8.2.2.8. Sabotáž**

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Přijímá ohlášení o zjištění sabotáže
- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

#### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu (pokud je známo)
- Vede vyšetřování
- Žádá o aktivaci IZS

#### HZS Letiště

- V pohotovosti
- Řídí se pokyny veliteli zásahu
- Asistuje při hledání místa sabotáže

#### Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

#### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu (pokud je známo)
- Asistuje při hledání místa sabotáže



- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

#### Provozní složky letiště

- Podle povahy sabotáže asistují při hledání jejího místa
- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

#### HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

#### Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

#### Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Informuje letadla o situaci na letišti

### 8.2.2.9. Únos letadla

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Jestliže je letadlo ve vzduchu, kontaktuje armádu ČR
- Koordinuje složky ve své působnosti

#### Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah vůči letadlu na zemi
- Žádá o aktivaci IZS
- Spolupracuje s protiteroristickými jednotkami
- Pracuje podle typových plánů PČR



## HZS Letiště

- Letadlo ve vzduchu – v pohotovosti
- Letadlo na zemi – asistuje u místa zásahu

## Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště a místa zásahu
- Zajišťuje evakuační zóny a pomáhá s evakuací
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

## Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

## HZS ČR

- V případě aktivace se řídí pokyny velitele zásahu

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Přijímá ohlášení o události
- Distribuuje ohlášení
- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Navádí postižené letadlo na stanovené stání



## 8.2.2.10. Průnik

### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Přijímá ohlášení o průniku
- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

### Policie ČR

- Zasahuje na místě události podle typových postupů
- Spolupracuje s Ostrahou bezpečnosti letiště
- Vede vyšetřování
- Povolává další jednotky

### HZS Letiště

- V pohotovosti pro případ nutnosti zásahu

### Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Asistuje PČR
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

### HZS ČR

- Asistuje v případě žádosti

### Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu



## Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

### 8.2.2.11. Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje oznámení
- Koordinuje složky ve své působnosti
- Kontaktuje orgán ochrany veřejného zdraví

#### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu místa stání daného letadla

#### HZS Letiště

- Přijímá oznámení
- Provádí činnost podle pokynů velitele zásahu a zdravotnických složek a KHS

#### Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

#### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Asistuje PČR
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je
- Zajišťuje místa pro shromažďování příbuzných, pozůstalých, apod.

#### Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu



## HZS ČR

- Řídí se pokyny velitele zásahu (orgán ochrany veřejného zdraví)

### Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

### Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

## 8.2.2.12. Aktivní střelec

### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení

### Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah
- Zabezpečuje místo události
- Nařizuje a provádí evakuaci
- Provádí vyšetřování
- Aktivuje IZS

### HZS Letiště

- V plné pohotovosti pro případ nutnosti zásahu

### Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

### Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Asistuje PČR





- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

#### Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

#### HZS ČR

- Na základě aktivace míří na letiště
- Řídí se pokyny velitele zásahu

#### Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

#### Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti

### 8.2.2.13. Incidenty

#### Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení

#### Policie ČR

- Zajišťuje ostrahu místa události
- Případně vede vyšetřování

#### HZS Letiště

- Přijímá ohlášení o události
- Provádí zásah
- Aktivují IZS



## Odpovědná osoba letiště

- Zhodnocuje vliv události na provoz letiště a případně upravuje provoz
- Koordinuje s ŘLP provoz na letišti

## Ostraha bezpečnosti letiště

- Zajišťuje ostrahu letiště
- Vpouští mimo-letištní složky do areálu letiště a doprovází je

## Provozní složky letiště

- Poskytují speciální techniku
- Řídí se pokyny velitele zásahu

## HZS ČR

- Na základě aktivace míří na letiště
- Řídí se pokyny velitele zásahu

## Řídící štáb letiště

- Vydává tisková prohlášení
- Koordinuje složky letiště mimo místo zásahu

## Řízení letového provozu

- Poskytuje služby řízení letového provozu
- Podává posádkám informace o situaci na letišti



## 9. Vzorový list – návrh rozložení

Při tvorbě jednotlivých plánů pro mimořádné události do LPP je nutné dané plány sestavit přehledně a jasně, aby byly všechny potřebné informace pohromadě a nemohla vzniknout chyba. Proto je nejlepší zvolit jednoduchý a jednotný formát pro všechny plány mimořádných událostí.

Každý plán by měl obsahovat čtyři základní prvky, kterými jsou: „Název typu události“, „Komunikační schéma“, „Obecný popis události“ a „Zajišťované činnosti“. Vzhledem k rozsahu plánu je vhodné ho graficky strukturovat na jednu stranu, resp. na dvojstranu, tak aby byly všechny informace k danému plánu viditelné v jeden čas.

Důležitým prvkem LPP jsou mapové podklady letiště, ty jsou ale vždy přílohou LPP, a proto nejsou součástí plánu mimořádné události.

<b>Název typu události</b>
<b>Komunikační schéma</b>
<b>Obecný popis události</b>
<b>Zajišťované činnosti</b> Sled činností, resp. složky a jejich činnosti

Obrázek 9-1 Možnost 1 pro grafické rozložení plánu mimořádné události



Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0

Název typu události	Zajišťované činnosti
<p data-bbox="391 638 614 660">Komunikační schéma</p>	<p data-bbox="821 492 1189 515">Sled činností, resp. složky a jejich činnosti</p>
<p data-bbox="375 1019 614 1041">Obecný popis události</p>	

Obrázek 9-2 Možnost 2 pro grafické rozložení plánu mimořádné události



## 10. Fázování událostí dle Semaforu

Fázování událostí se používá pro dělení jednotlivých typových událostí (jejich řešení) na větší podrobnost. Při zásahu je vždy nezbytné vědět, kdo všechno bude zasahovat. Vzhledem k rozsahu realizované mimořádné události lze toto pouze předjímat a nikdy nelze stanovit přesně. Pohotovostní plán na konkrétní typ události tak musí být sepsán široce pro zahrnutí veškerých složek podílejících se na zásahu. Pro mimořádné události menšího rozsahu, které jsou řešitelné pouze složkami letiště, jsou tak v plánu informace navíc, a opět se může stát, že tyto informace budou překážkou efektivního řešení zásahu. Tento stav může nastat i v případě, že by byla situace řešitelná i menším počtem složek letiště, avšak díky aktivaci pohotovostního plánu jsou aktivovány všechny složky pro danou konkrétní mimořádnou událost.

Z pohledu provozovatele letiště je vznik takovýchto překážek a aktivace více než nezbytných sil a prostředků pouze na škodu, protože je nutné je odstranit. Možností je rozdělení událostí do fází. Většinou se využívá právě dělení dle semaforu, tedy barvy zelená, žlutá, červená.

Faktory podle, kterých se mohou události fázovat, jsou následující:

- Rozsah události
- Závažnost události
- Počet zasahujících složek



Tabulka 10-1 Fázování navržených typových událostí

Typová událost	Zelená fáze	Oranžová fáze	Červená fáze
Letecká nehoda na letišti	X	Větší nehoda, letadlo poškozeno, obtížnější odstranění, mírná zranění, zasahuje více letištních složek, provoz letiště je narušen	Velká nehoda, letadlo zničeno, potřeba uzavřít letiště na delší dobu, vážná zranění, zasahují všechny složky letiště i mimo letištní
Letecká nehoda mimo letiště	Malá nehoda, letadlo má poškození, nikdo není zraněn, zasahuje jedna letištní složka	Větší nehoda, letadlo poškozeno, mírná zranění, zasahuje více letištních složek	Velká nehoda, letadlo zničeno, potřeba snížit kategorii letiště a omezit provoz na delší dobu, vážná zranění, zasahují všechny složky letiště i mimo letištní
Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby)	Local Standby	Full Emergency	X (červená fáze není – přechází do letecké nehody)
Požár letištních budov/zařízení	Požár malého rozsahu, uhasí jednotka letištních hasičů	Požár středního rozsahu, uhasí jednotky letištních hasičů, budova/zařízení je mimo provoz	Požár velkého rozsahu, nutná evakuace velkého počtu osob, potřebná součinnost mimo letištních HZS, budova, zařízení jsou zničeny
Zásah na nebezpečnou látku	Podezření nalezení nebezpečné látky	Nebezpečná látka neohrožující přímo zdraví osob	Nebezpečná látka přímo ohrožující zdraví osob



Typová událost	Zelená fáze	Oranžová fáze	Červená fáze
Bombová hrozba (v letadle)	X	Hrozba s malou důvěryhodností, vyšetřování	Hrozba s velkou důvěryhodností, zásah jednotek
Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	X	Hrozba s malou důvěryhodností, vyšetřování	Hrozba s velkou důvěryhodností, zásah jednotek
Sabotáž	Nefunkčnost části informačních systémů letiště	Nefunkčnost všech informačních systémů letiště, narušení dodávek elektrické energie	Nefunkčnost provozních systémů letiště, leteckých zařízení nutných k bezpečnému vzletu a přistání
Únos letadla	X	Pokus o únos (před vnikem do letadla)	Únos (vniknuto do letadla)
Průnik	Narušení oplocení	Nepovolané osoby v SRA	Nepovolané osoby v blízkosti provozních ploch
Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla	X	Indicie pro vznik podezření na vysoce nakažlivou nemoc na palubě letadla	Podezření na vysoce nakažlivou nemoc na palubě letadla
Aktivní střelec	X	X	Vždy červená
Incidenty	Rozlití paliva, Kolize na letišti	Ekologická havárie	Kolaps budovy



## 11. Koordinace s mimo-letištními složkami

Koordinace mezi letištěm a mimo letištními složkami, které mohou spolupracovat na zásahu, jsou nezbytnou součástí přípravy LPP. Jejich dokonalé nastavení přispívá k hladkému průběhu reakce. Hlavní koordinace je nutné nastavit s IZS, HZS, ZZS, PČR a vlastníky těžké techniky.

### 11.1. Komunikace s IZS

Při tvorbě LPP je nezbytné komunikovat s IZS, jelikož každá situace si může vyžádat podporu složek, které budou na letišti nedostupné. Komunikování s IZS proto musí nastat v oblasti týkající se protiprávních činů, jelikož Policie ČR jako jediná má právo zasáhnout, a v oblasti bezpečnosti (safety) z důvodu nemožnosti mít a udržovat dostatečné síly a prostředky pro všechny možné události na letišti.

#### 11.1.1. Komunikace s PČR

Komunikace s Policií ČR je nezbytná kvůli výše zmíněnému – PČR má jako jediná práva a povinnosti zasáhnout v případě ohrožení (security). S PČR by proto měly být koordinovány a komunikovány všechny náležitosti letištního pohotovostního plánu týkající se protiprávních činů, tedy typových činností kde velí příslušník PČR, je velitelem policejního opatření. Všechny události se zvýšenou hrozbou (s vlivem na bezpečnost, security) však bývají součástí bezpečnostního programu provozovatele letiště a komunikace s PČR by již měla být nastavena. Z pohledu LPP je vhodné komunikovat s PČR i typové mimořádné události, kde je velitelem zásahu příslušník HZS, jelikož i při těchto událostech má Policie ČR svoji důležitou roli.

#### 11.1.2. Komunikace s krajským velitelstvím HZS a ZZS

Komunikace se složkami zajišťujícími provozní bezpečnost je nezbytná pro případ nedostatku sil a prostředků na letišti. Typicky se jedná o vzájemné součinnostní dohody mezi jednotkami HZS na letišti a mimo letiště, kdy v případě potřeby jsou jednotky mimo letištní povolány do akce. Tato spolupráce bývá zajištěna na úrovni HZS a není přímo řešená provozovatelem letiště. Při vytváření LPP je však nezbytné zajistit komunikaci o konkrétních typových plánech i potenciálním





průběhu událostí, neboť každá strana může mít na postupy jiný názor a tyto nesrovnalosti je třeba odhalit a odstranit před použitím LPP naostro.

Komunikace se ZZS je podpůrným informačním tokem, kdy si letiště zjistí, jakým způsobem by mohlo se ZZS spolupracovat. Hlavním záchranným týmem safety událostí jsou HZS a ZZS v prvotní fázi pouze asistuje, jejich pohled na věc je však pro určité typové události klíčový (Vysoce nakažlivá nemoc) i přesto, že ZZS nikdy nebude velet akci.

## 11.2. Komunikace s vlastníky externích zdrojů

Pro některé z typových událostí bude nezbytné zajistit prostředky, těžkou techniku, na likvidaci mimořádné události (letecká nehoda, kolaps budovy, požár). Proto je nezbytné zjistit majitele těžké techniky v okolí letiště, kteří by byli ochotni ji zapůjčit na likvidaci škod. Z pohledu velitele zásahu může být tato informace klíčová, znát techniku, kterou může použít.



## 12. Možnosti analýzy rizik

Jak již bylo zmíněno v kapitole 5.1, provozovatel letiště musí určit typové události, které budou v LPP zpracovány. Hlavním postupem je vyhodnocení platné legislativy, nicméně může být vhodné využít i nějakou z metod identifikace hrozeb a jejich následné analýzy.

### 12.1. Identifikace hrozeb

Hledá se odpověď na otázky: „Co by se mohlo pokazit?“ a „Co by mohlo vést k tomu, aby se něco pokazilo?“.

#### 12.1.1. Brainstorming

Nezákladnější metodou je diskuse expertů, tzv. brainstorming. Vedoucí (moderátor) diskuse může mít připravená určitá základní témata a snaží se účastníky vést k co největšímu množství nápadů. Žádný nápad není špatný, je nutné myslet i „out of the box“. Výhodou této metody je vhodnost pro posuzování nových systémů, její rychlost a jednoduchost a také možnost aplikovat ji na mnoho typů systémů. Na druhou stranu má i své nevýhody, jako třeba to, že je silně závislá na znalostech a zkušenostech účastníků, na samotném moderátorovi a také zde hrozí, že se celá diskuse strhne jedním směrem a nepokryje vše (k odvrácení této hrozby by měl sloužit moderátor).

#### 12.1.2. Checklisty

Jedná se o seznamy již známých hrozeb, které byly vytvořeny na základě předchozích zkušeností, realizovaných nehod a historických dat. Metoda zahrnuje systematické využívání vhodného checklistu a zvážení každé položky pro její platnost pro daný systém. Mezi výhody patří možnost využít je i ne-experty, zachycují velké množství předchozích zkušeností a znalostí a zajišťují, že nebudou přehlédnuty běžnější a jasnější problémy. Hlavní nevýhodou je to, že nejsou schopny identifikovat hrozby, které ještě nebyly zaznamenány.



### 12.1.3. Bezpečnostní kontrola (audit)

Tato metoda představuje hledání potenciálně možné nehody nebo provozního problému pomocí předem připraveného seznamu otázek.

### 12.1.4. Failure mode and effects analysis (FMEA)

Tato metoda vyžaduje detailní popis studovaného systému. FMEA zvažuje způsoby, kterými mohou komponenty systému selhat v provádění jejich navrhovaných funkcí a jaký to má vliv na systém. Toto může být na úrovni vybavení nebo funkčnosti. Tato metoda je velmi důkladná, to ji ale může dělat i velmi nákladnou. A také je závislá na detailní znalosti studovaného systému.

## 12.2. Ohodnocení rizik

Riziko je ohodnocení hrozby z hlediska pravděpodobnosti a případně i závažnosti. K tomuto se používají tzv. risk assessment codes (RAC), které obsahují několik kategorií pro pravděpodobnost a závažnost. Ty jsou dány dohromady do matice, která poté slouží jako nástroj k určení, jestli je nutné se danou hrozbou zabývat nebo ne.

Pravděpodobnost rizika je definována jako pravděpodobnost realizace určité hrozby. Nejzákladnějším způsobem je využití dat z minulosti nebo informace z bezpečnostních knihoven. Jestliže nejsou taková data dostupná, lze využít poznatky z odvětví nebo expertního úsudku. RAC kategorie pro pravděpodobnost lze rozdělit na (existuje více verzí, některé mají 4 kategorie, některé třeba 6), např.: častá, pravděpodobná, občasná, velice slabá a nepravděpodobná.

Druhým ohodnocením je závažnost možných následků posuzované hrozby a vždy je vztahována k nejhorsí možné předvídatelné situaci. V hodnocení mohou pomoci doplňkové otázky:

- Jaké škody na životech mohou vzniknout?
- Jaký je rozsah škod na majetku, případně jaký může být rozsah škod finančních?
- Jaký velký dopad na životní prostředí může vzniknout?
- Atd.



RAC kategorie pro závažnost lze rozdělit například takto: katastrofální, kritická, významná, málo významná a zanedbatelná. Výsledná matice je zobrazena na následující tabulce.

Tabulka 12-1 Matice ohodnocení rizik

<b>Závažnost</b> <b>Pravděpodobnost</b>	katastrofální	kritická	významná	málo významná	zanedbatelná
Častá	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Střední riziko	Střední riziko
Pravděpodobná	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Střední riziko	Střední riziko	Střední riziko
Občasná	Vysoké riziko	Střední riziko	Střední riziko	Střední riziko	Nízké riziko
Velice slabá	Střední riziko	Střední riziko	Střední riziko	Nízké riziko	Nízké riziko
Nepravděpodobná	Střední riziko	Střední riziko	Nízké riziko	Nízké riziko	Nízké riziko

### 12.3. Syntéza rizik do jednotlivých plánů na mimořádné události

Po definování rizik je nezbytné z nich vytvořit typové mimořádné události, na které budou vytvořeny pohotovostní plány. Způsob syntézy rizik závisí na zpracovateli, jak k tomuto kroku přistoupí. V tomto případě se lze řídit základními pravidly, které mohou k syntéze pomoci.

Pravidla:

- 1) Sloučit rizika, která vždy nastanou spolu
- 2) Zhodnotit podobnost rizik s typovými události v kapitole 5
- 3) Zhodnotit konkrétnost a obecnost rizika
- 4) Rozdělit rizika na safety a security a přistupovat k nim odděleně
- 5) Rozdělit rizika podle místa realizace
- 6) Rozdělit rizika podle stejnosti zasahujících složek
- 7) Sloučit podobná rizika z předchozích kroků



## 13. Otevřenost LPP

Správné sestavení LPP a jeho vysoká kvalita ještě nemusí znamenat, že bude přínosný a využitelný. Využitelnost LPP totiž velmi závisí na rozšíření plánu mezi zainteresované složky a osoby a také na možnostech jeho rozšíření.

S LPP by měli být seznámeni všichni zaměstnanci provozovatele letiště, kteří pracují na letišti a mohou se tak dostat do míst řešení mimořádné události nebo mají s řešením něco společného. Z této podmínky plyne, že by měl být LPP distribuován mezi všechny zaměstnance letiště. V současnosti je distribuce řešena školením se seznámením s LPP a přístup k němu mají jen pověřeni pracovníci.

Pro zvýšení efektivity LPP by bylo nejvhodnější rozšířit LPP mezi všechny, tedy dát ho volně k dispozici, aby se s ním mohl seznámit kdokoliv. Tím by bylo zajištěno i rozšíření povědomí pro každého, kdo by měl zájem, tedy případně i pro osoby, které se budou na letišti pohybovat (cestující). Překážkou kompletního volného rozšíření LPP je citlivost informací, které jsou obsaženy v plánech řešících protiprávní činy.

Řešení rozšiřování LPP mezi pracovníky letiště a odbornou a laickou veřejnost musí splňovat následující pravidla:

- 1) Části řešící safety události je vhodné rozšířit mezi co největší počet osob
- 2) Části řešící security události se nesmí dostat do nepovolanych rukou, avšak měly by je znát všechny osoby, které se mohou vyskytnout v místě realizace mimořádné události. Součástí pohotovostního plánu by tedy měly být takové skutečnosti, které je možné zveřejnit. Tedy část security by měla projít řízením o schválení daných skutečností ke zveřejnění či jejich zatajení. Dané utajované skutečnosti ale musí být známy odpovědným osobám v místě zásahu.
- 3) Každý pracovník letiště musí být s LPP seznámen
- 4) Organizace působící na letišti musí být s LPP seznámeny



Splnění vyjmenovaných pravidel se zajistí nejlépe poskytnutím části LPP (safety část) volně k dispozici, neboť se tím celkově zvyšuje provozní bezpečnost a zároveň je možné urychlit řešení mimořádné události.

Část LPP zabývající se protiprávními činy by měla být stále v režimu omezeného přístupu pouze pro letištní a mimo-letištní složky, které mají při řešení určenou funkci.

## 14. Obnova po mimořádné události

Po mimořádné události je nezbytné přivést letiště zpět do výchozího stavu. Z pohledu LPP je většina činností s tímto spojená (odklizení trosk, opravení infrastruktury, obnovení provozu) mimo působnost plánu. Pouze oblast návratu sil a prostředků do výchozích pozic a obnovení jejich plné připravenosti (např. na další akci) je nezbytné uvažovat. Všechny tyto činnosti by měly být v LPP popsány a mohou sloužit jako checklist pro vyhodnocení návratu sil a prostředků do výchozího stavu.

### 14.1. Odstraňování letadel neschopných pohybu

Jak bylo popsáno výše, tak odstraňování následků mimořádné události nespadá do LPP, avšak předpis L 14 výslovně vyžaduje, aby mělo letiště vypracován „plán pro odstraňování letadel neschopných pohybu na pohybových plochách nebo v jejich blízkosti“. Jelikož se v tomto případě jedná o blízce spjatý dokument s LPP, tak je vhodné i tyto situace a činnosti uvažovat a případně je do LPP začlenit, čímž by bylo nařízení splněno.

Znění předpisu L 14 je následující:

„9.3 Odstraňování letadel neschopných pohybu

Poznámka: Poradenský materiál pro odstraňování letadel neschopných pohybu, včetně vyprošťovacího zařízení je uveden v dokumentu ICAO Airport Services Manual, Part 5. Informace týkající se ochrany důkazů, zajištění a odstranění letadla jsou uvedeny také v Předpisu L 13.



9.3.1 Pro každé letiště musí být vypracován plán pro odstraňování letadel neschopných pohybu na pohybových plochách nebo v jejich blízkosti, a pokud je to nutné, určen koordinátor pro zajišťování tohoto plánu.

9.3.2 Plán pro odstraňování letadel neschopných pohybu musí být založen na vlastnostech letadel, jejichž provoz může být na daném letišti očekáván a mimo jiné má obsahovat: a) seznam zařízení a personálu na letišti nebo v jeho okolí, které mohou být k dispozici pro tyto účely; a b) opatření pro rychlý přísun vyprošťovacího zařízení letadel dostupných z jiných letišť.“

Odstraňování letadel neschopných pohybu musí probíhat i s platnou legislativou EU dle nařízení 2014/012/R kde je definováno:

- a. Provozovatelům letadel by měly být na vyžádání dostupné kontaktní údaje (telefonní/faxová čísla, e-mailová adresa, atd.) letištního koordinátora činností pro odstraňování letadel neschopných pohybu, nacházejících se na pohybové ploše nebo v její blízkosti.
- b. K dispozici by měla být informace o schopnosti odstranit letadla neschopná pohybu, nacházející se na pohybové ploše nebo v její blízkosti.
- c. Schopnost odstranit letadla neschopná pohybu může být vyjádřena údaji o největších typech letadel, k jejichž odstranění je letiště vybaveno.

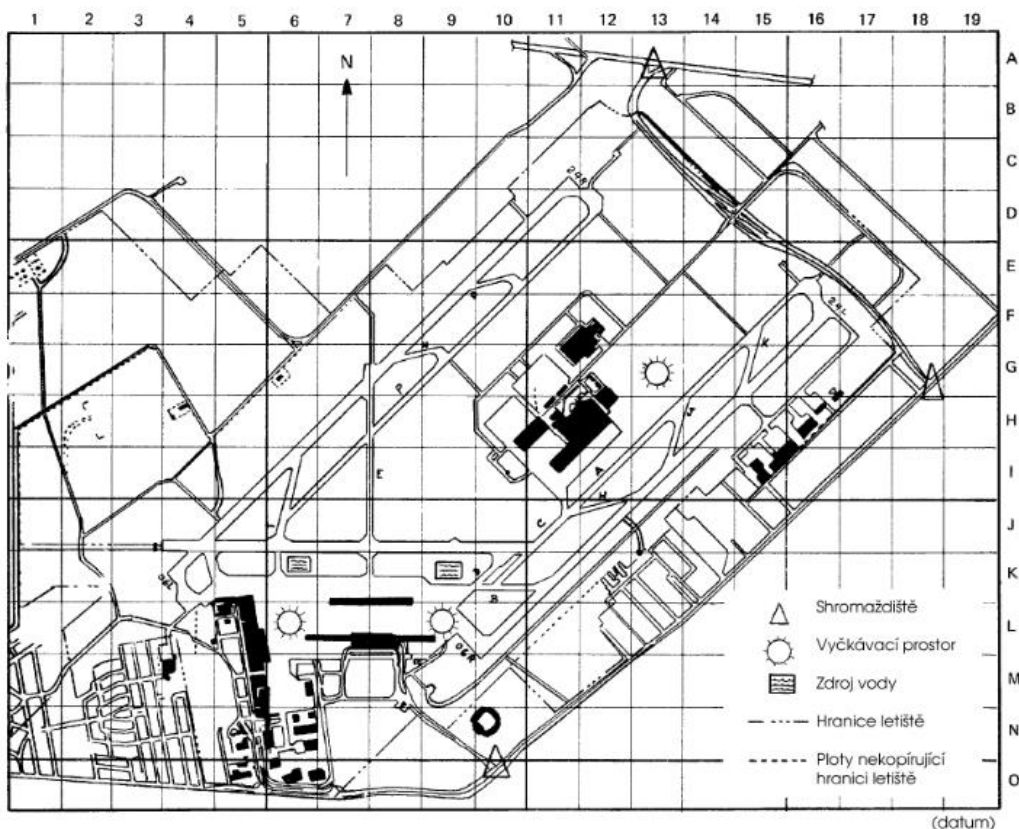


## 15. Mapové podklady v LPP

Pro mimořádné události je nezbytné mít podrobné a přehledné mapové podklady letiště a jeho bezprostředního okolí s kartografickou sítí. Na mapách by měla být vyznačena všechna důležitá místa zmiňovaná v LPP. Například následující:

- 1) Popis infrastruktury letiště (budov)
- 2) Nástupní prostor/y
- 3) Zvýrazněné vstupy a vjezdy do perimetru letiště
- 4) Vyčkávací místa pro IZS

Ukázka mapového podkladu



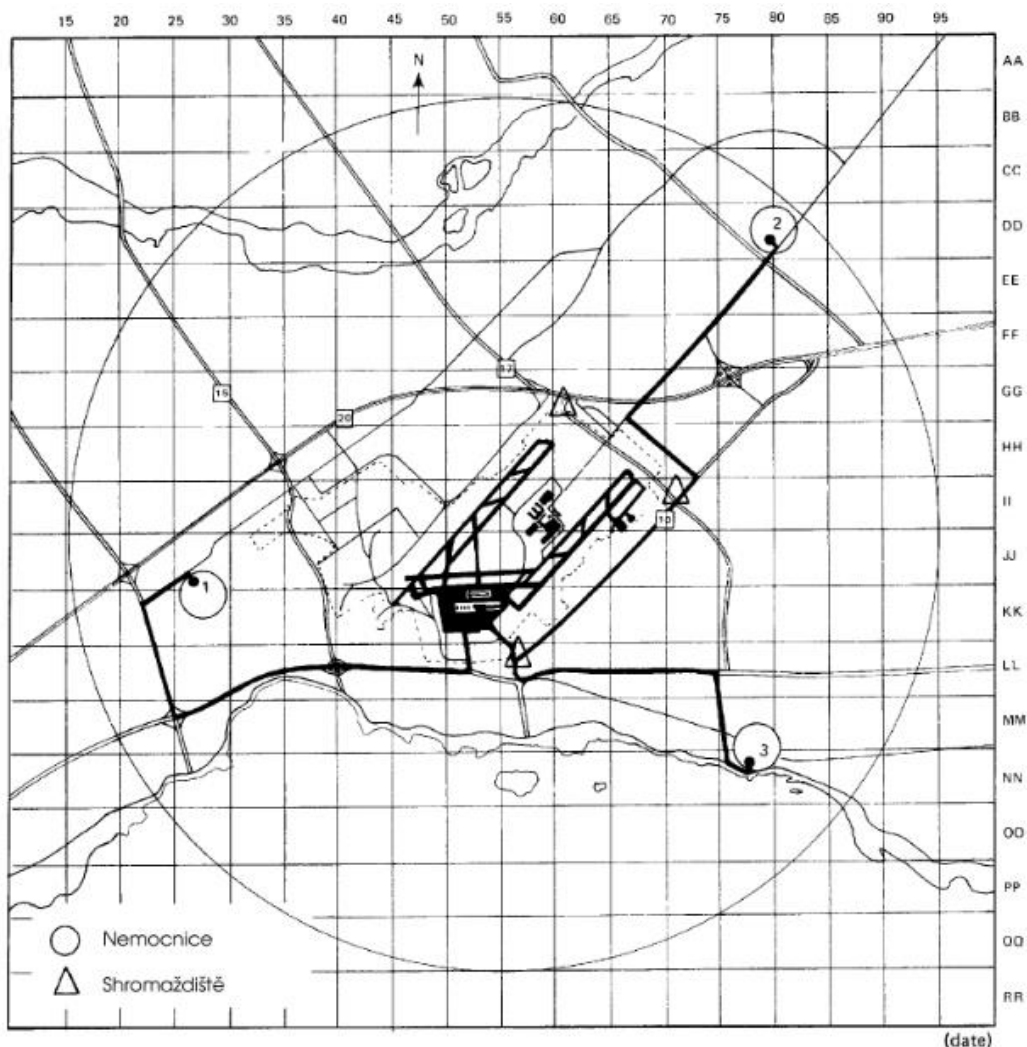
Obr. 15.1 – Gridová mapa letiště s vyznačenými důležitými body

(rastr 100 x 100 m spolu s přesahy 1000 m před a za RWY; označení jednoduchými písmeny)





Vydáno: 15. 01. 2018 / v. 1.0



Obr. 15.2 – Gridová mapa okolí letiště s vyznačenými důležitými body a komunikacemi do nejbližších nemocnic schopných poskytnout odpovídající péči (rastr 1000 x 1000 m, popř. 500 x 500 m (dle vhodnosti) do vzdálenosti cca  $r = 8$  km od vztažného bodu letiště; označení zdvojenými písmeny)

Pozn. U gridových map musí být zachována základní severní orientace.



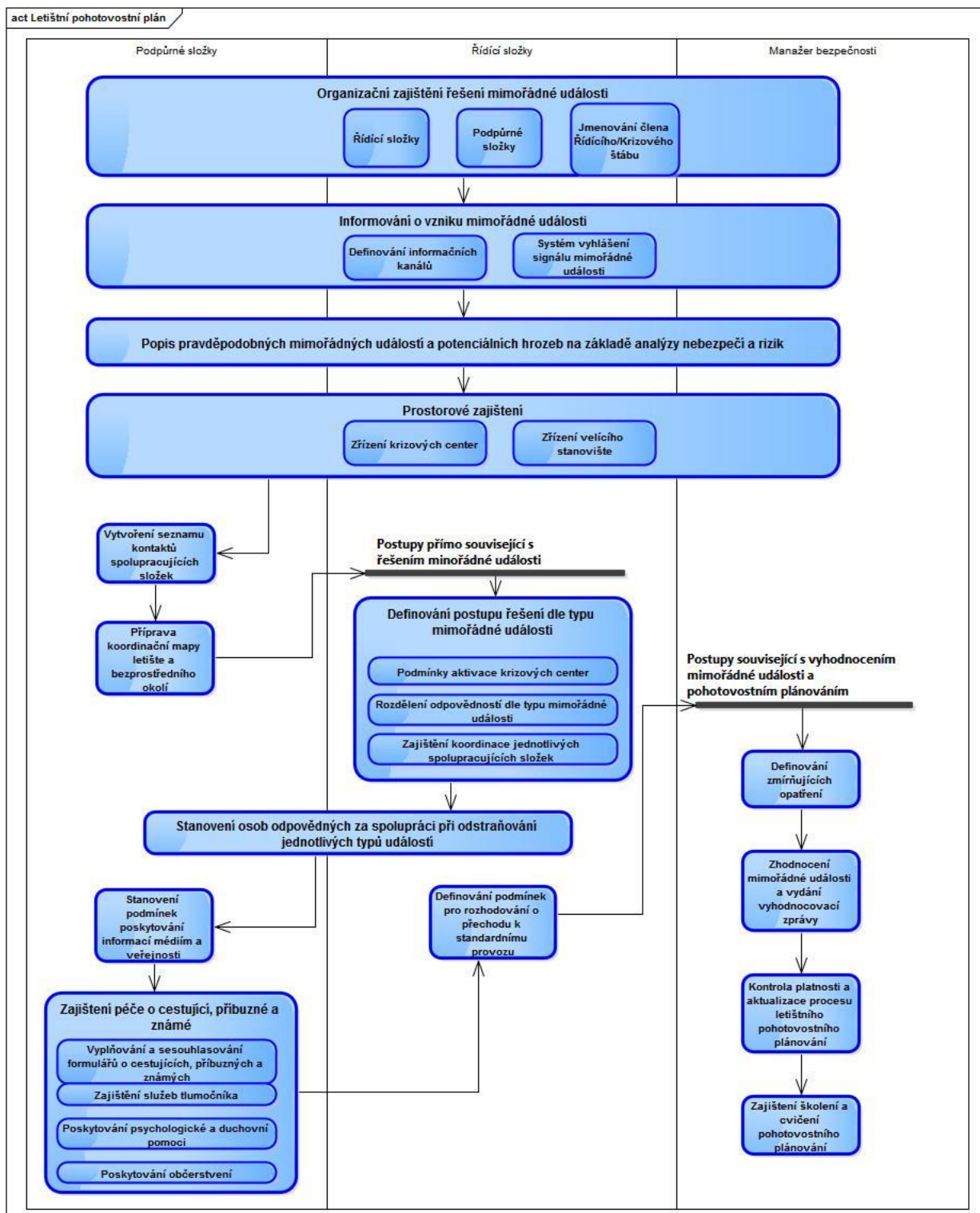
## 16. Přílohy

Příloha č. 1: Proces řešení mimořádné události

Příloha č. 2: Doporučená osnova Letištního pohotovostního plánu



## Příloha č. 1: Proces řešení mimořádné události





## Příloha č. 2: Doporučená osnova Letištního pohotovostního plánu

Účelem letištního pohotovostního plánu je poskytnout subjektům a personálu zapojeným v případě mimořádné události všechny potřebné informace. Dokument by měl být strukturován takovým způsobem, aby požadované informace byly snadno identifikovatelné. Za tímto účelem by měla být struktura letištního pohotovostního plánu následující:

### Oddíl 1 - Pohotovostní telefonní čísla

Tento oddíl by měl být omezen na nezbytná telefonní čísla v souladu s potřebami letiště, včetně:

- a) stanoviště letových provozních služeb;
- b) záchranných a hasičských služeb (hasičského sboru);
- c) provozního oddělení letiště
- d) policie a bezpečnostní (security) služby;
- e) lékařské služby:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb; a
  - 3 lékařů – ordinace/bydliště;
- f) provozovatelů letadel;
- g) agentur provádějících pozemní odbavení;
- h) úřadů státní správy;
- i) civilní obrany; a
- j) jiných.

### Oddíl 2 - Letecká nehoda na letišti

- a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- c) Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- d) Činnost provozovatele letiště:
  - 1 doprovodné vozidlo; a
  - 2 údržba;
- e) Činnost lékařských služeb:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařské ambulantní služby;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;



- h) Činnost úřadů státní správy;
- i) Komunikační síť (pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště);
- j) Činnost subjektů, organizací zapojených do dohod o vzájemné pomoci v případě mimořádné události;
- k) Činnost dopravních úřadů (pozemních, námořních a leteckých);
- l) Činnost osob(y) určených(é) pro informování veřejnosti;
- m) Činnost místních hasičských sborů, jsou-li zasaženy stavby; a
- n) Činnost všech ostatních subjektů.

### **Oddíl 3 - Letecká nehoda mimo letiště**

- a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- c) Činnost místních hasičských sborů;
- d) Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- e) Činnost provozovatele letiště;
- f) Činnost lékařských služeb;
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- g) Činnosti subjektů, organizací zapojených do dohod o vzájemné pomoci v případě mimořádné události;
- h) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- i) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- j) Činnost úřadů státní správy;
- k) Činnost komunikační sítě (pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště);
- l) Činnost dopravních úřadů (pozemních, námořních a leteckých);
- m) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti;
- n) Činnosti všech ostatních subjektů.

### **Oddíl 4 - Porucha letadla za letu (plná pohotovost nebo místní pohotovost)**

- a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b) Činnost letištních záchranných a hasičských služeb;
- c) Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- d) Činnost provozovatele letiště;



- e) Opatření lékařských služeb:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště; a
- h) Činnosti všech ostatních subjektů.

## Oddíl 5 - Požáry staveb

- a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b) Činnost záchranných a hasičských služeb (místního hasičského sboru);
- c) Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- d) Činnost vedení letiště;
- e) Evakuace staveb;
- f) Činnost lékařských služeb:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- h) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti;
- i) Činnosti všech ostatních subjektů.

## Oddíl 6 - Sabotáž včetně bombové hrozby (letadel nebo staveb)

- a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- c) Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- d) Činnost provozovatele letiště;
- e) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- f) Činnost lékařských služeb:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- g) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- h) Činnost úřadů státní správy;



- i) Odloučené parkovací stání letadla;
- j) Evakuace;
- k) Prohledávání psem a vyškoleným personálem;
- l) Manipulace a identifikace zavazadel a nákladu na palubě letadla;
- m) Manipulace a likvidace podezřelé bomby;
- n) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti; a
- o) Činnosti všech ostatních subjektů.

## Oddíl 7 - Únos letadla

- a. Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- b. Činnost záchranných a hasičských služeb;
- c. Činnost policie a bezpečnostních (security) služeb;
- d. Činnost provozovatele letiště;
- e. Činnost lékařských služeb:
  - 1 nemocnic;
  - 2 lékařských ambulantních služeb;
  - 3 lékařů; a
  - 4 zdravotnického personálu.
- f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- g) Činnost úřadů státní správy;
- h) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- i) Odloučené parkovací stání letadla;
- j) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti; a
- k) Činnosti všech ostatních subjektů.

## Oddíl 8 - Incident na letišti

Incidenty na letišti mohou vyžadovat některé nebo všechny činnosti uvedené v Oddílu 2 „Letecká nehoda na letišti“. Příklady incidentů, které by měl provozovatel letiště zvážit, zahrnují: rozlití paliva na odbavovací ploše, u nástupního můstku pro cestující a v prostoru pro skladování paliva, události spojené s nebezpečným zbožím v prostorech odbavování nákladu, sesutí budov, srážku vozidlo/letadlo; atd.



## Oddíl 9 - Zmocněné osoby - místní funkce

Uvést (kromě jiného) následující funkce, podle místních požadavků:

a) Na letišti:

- 1 Velící důstojník hasičského sboru letiště;
- 2 Vedení letiště;
- 3 Policie a bezpečnostní (security) služba – velící důstojník;
- 4 Lékařský koordinátor.

b) Mimo letiště:

- 1 Místní velící důstojník hasičského sboru;
- 2 Úřad státní správy; a
- 3 Policie a bezpečnostní (security) služba – velící důstojník.

Velitel zásahu na místě bude určen, jak je požadováno v rámci předem domluvené dohody o vzájemné pomoci v případě mimořádné události.





## 17. Literatura:

- [1] Zákon o civilním letectví. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 1997, částka 17, číslo 49/1997 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
- [2] Zákon o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2000, částka 73, číslo 239/2000 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb00239>
- [3] Zákon o ochraně veřejného zdraví. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2000, částka 74, číslo 258/2000 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb00258>
- [4] Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií). In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2015, částka 93, číslo 224/2015 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb15224>
- [5] Zákoník práce. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 84, číslo 262/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>
- [6] Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2003, částka 121, číslo 361/2003 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-361>
- [7] Zákon o požární ochraně. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 1985, částka 34, číslo 133/1985 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133>
- [8] Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 132, číslo 410/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-410>
- [9] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 1997, částka 37, číslo 108/1997 Sb. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-108>
- [10] Vyhláška Ministerstva vnitra o organizaci činnosti jednotek požární ochrany. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2001, částka 95, číslo 247/2001 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb01247>
- [11] Vyhláška o ochraně civilního letectví před protiprávními činy. In: *Sbírka Zákonů*. Praha, 2006, částka 132, číslo 410/2006 Sb. Dostupné také z: <http://www.sagit.cz/info/sb06410>
- [12] Národní bezpečnostní program. Ministerstvo dopravy České republiky. 2015.
- [13] Česká republika. Předpis L-2 Pravidla létání
- [14] Česká republika. L 13: Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
- [15] Česká republika. L 14: Letiště. 2009, 641/2009-220-SP/4.



- [16] Česká republika. L 17: Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy. 2013, 465/2013-220-AVS/2.
- [17] ICAO. Doc. 8973 - volume V: Security manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. In: *ICAO, AC 150/5200-31C*. Kanada, 2007, 7.
- [18] ICAO. Doc. 9859: Safety management manual. In: *ICAO*. Kanada, 2013.
- [19] EASA, Draft AMC and GM to Part-ADR. Köln, 2014. Available at: [http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/agency-measures-docs-agency-decisions-2014-201X-XXX-R-AMC-GM-ADR-\(DRAFT\).pdf](http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/agency-measures-docs-agency-decisions-2014-201X-XXX-R-AMC-GM-ADR-(DRAFT).pdf)
- [20] USA. SLG-101: Guide for All-Hazard Emergency Operations Planning. FEMA. USA, 1996.
- [21] USA. Advisory Circular: Airport emergency plan. In: *AC 150/5200-31C*. USA, 2010.
- [22] Annex to ED Decision 2012/007/R - AMC and GM to Part-ORA. EASA. Köln, 2012.
- [23] Supplementary document to ED Decision 2013/019/R - AMC and GM to Part-ORO. EASA. Köln 2013.
- [24] Nařízení komise (EU) č. 139/2014
- [25] EASA, Annex to ED Decision 2014/012/R N, Dostupné z: <https://easa.europa.eu/system/files/dfu/2014-012-R-ED%20Decision%202014-012-R.pdf>
- [26] R. W. Perry, M. K. Lindell, "Preparedness for Emergency Response: Guidelines for the Emergency Planning Process" *Disasters*, Vol. 27, Issue 4, p. 336-350, December 2003.