

Metodika pro tvorbu pohotovostních plánů mezinárodních letišť

VG20132015130

Obsah

VG20132015130.....	1
0. Úvod	6
1. K čemu slouží	7
2. Definice pojmů	8
3. Legislativa	10
4. Popis struktury a tvorby LPP.....	13
4.1. Struktura a obsah LPP.....	13
4.2. Zásady tvorby LPP.....	14
4.2.1. Doporučení využití Comprehensive Emergency Management	14
4.2.2. Formát LPP.....	15
4.2.3. Pět pravidel LPP	15
4.2.4. Proces letištního pohotovostního plánování.....	15
4.2.5. Potenciální chyby při tvorbě LPP	18
5. Typové události	20
5.1. Tvorba seznamu typových činností	20
5.2. Typové události	20
5.2.1. Základní činnosti typové události	22
5.3. Popis jednotlivých typových událostí	22
5.3.1. Letecká nehoda na letišti.....	22
5.3.2. Letecká nehoda mimo letiště	22
5.3.3. Nouzový stav letadla během letu (Full Emergency, Local Standby).....	22
5.3.4. Požár letištních budov/zařízení	23
5.3.5. Zásah na nebezpečnou látku	23
5.3.6. Bombová hrozba (v letadle)	23
5.3.7. Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	23
5.3.8. Sabotáž	23
5.3.9. Únos letadla.....	23
5.3.10. Průnik.....	24
5.3.11. Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla	24
5.3.12. Aktivní střelec	24
5.3.13. Incidenty	24
5.4. Volba dělení událostí.....	24
5.5. Eskalace mimořádné události.....	26

6.	Složky zásahu a Komunikační struktura	27
6.1.	Složky podílející se na činnostech specifikovaných v LPP.....	27
6.1.1.	Malé letiště	27
6.1.2.	Složky středního letiště.....	27
6.1.2.1.	Vedoucí provozu letiště.....	27
6.1.2.2.	Provozní složky letiště	27
6.1.2.3.	Ostraha bezpečnosti letiště	27
6.1.2.4.	HZS letiště	27
6.1.3.	Složky velkého letiště	28
6.1.3.1.	Centrální/Bezpečnostní dispečink	28
6.1.3.2.	Policie ČR	28
6.1.3.3.	HZS letiště	28
6.1.3.4.	Vedoucí provozu letiště	28
6.1.3.5.	Ostraha bezpečnosti letiště	28
6.1.3.6.	Provozní složky letiště	28
6.1.3.7.	HZS ČR.....	28
6.1.3.8.	Řídící štáb letiště.....	28
6.1.3.9.	Řízení letového provozu	28
6.2.	Vyhodnocení předávání informací	28
6.3.	Komunikační body	30
6.3.1.	Koncept Dosažitelnosti vs. Koncept Odpovědné osoby	30
6.3.2.	Centralizované vs. decentralizované	30
6.3.3.	Zastupitelnost	31
6.4.	Komunikační matice	31
7.	Možnosti strukturování plánu události	32
7.1.	Strukturování dle zasahujících složek.....	32
7.2.	Struktura dle seznamu činností.....	32
7.3.	Výběr správné struktury	33
8.	Určování atributů pro každou činnost.....	34
8.1.	Atributy.....	34
8.2.	Základní předpokládané činnosti pro jednotlivé typové události	34
8.2.1.	Malé letiště	34
8.2.2.	Střední letiště	34
8.2.3.	Velké letiště	35

8.2.3.1.	Letecká nehoda na letišti.....	36
8.2.3.2.	Letecká nehoda mimo letiště	37
8.2.3.3.	Nouzový stav letadla během letu	38
8.2.3.4.	Požár letištních budov/zařízení	39
8.2.3.5.	Zásah na nebezpečnou látku	40
8.2.3.6.	Bombová hrozba (v letadle)	41
8.2.3.7.	Bombová hrozba (v prostoru letiště/terminálu)	42
8.2.3.8.	Sabotáž	43
8.2.3.9.	Únos letadla.....	44
8.2.3.10.	Průnik.....	45
8.2.3.11.	Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla	46
8.2.3.12.	Aktivní střelec	47
8.2.3.13.	Incidenty	48
9.	Vzorový list – návrh rozložení.....	49
10.	Fázování událostí dle Semaforu	51
11.	Koordinace s mimo letištními složkami	53
11.1.	Komunikace s IZS	53
11.1.1.	Komunikace s PČR	53
11.1.2.	Komunikace s krajským velitelstvím HZS a ZZS	53
11.2.	Komunikace s majiteli těžké techniky	53
12.	Možnosti analýzy rizik	54
12.1.	Identifikace hrozeb.....	54
12.1.1.	Brainstorming	54
12.1.2.	Checklisty.....	54
12.1.3.	Bezpečnostní kontrola (audit)	54
12.1.4.	Failure mode and effects analysis (FMEA)	54
12.2.	Ohodnocení rizik.....	54
12.3.	Syntéza rizik do jednotlivých plánů na mimořádné události.....	55
13.	Otevřenost LPP	56
14.	Obnova po mimořádné události.....	57
14.1.	Odstraňování letadel neschopných pohybu.....	57
15.	Mapové podklady v LPP	58
16.	Přílohy.....	59
	Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů	60

Číslo 1 - Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	60
Číslo 2 - Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ..	60
Číslo 5 - Nařízení komise (EU) č. 139/2014.....	61
Číslo 6 - Předpis L-2 Pravidla létání.....	61
Číslo 7 - Předpis L-13 O odborném zjišťování příčin leteckých nehod	62
Číslo 8 - Předpis L-17 Bezpečnost, Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy	62
Číslo 9 - Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce	63
Číslo 10 - Předpis č. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů	67
Číslo 11 - Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně	68
Číslo 12 - Předpis č. 247/2001 Sb., vyhláška Ministerstva vnitra o organizaci činnosti jednotek požární ochrany	73
Číslo 13 - Zákon č. 239/2000 SB., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů	75
Číslo 14 - Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.....	77
Číslo 15 - Zákon č. 59/2006 Sb., Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky	79
Číslo 16 - Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy.....	81
Číslo 21 - Annex to ED Decision 2014/012/R.....	81
Příloha č. 2: Proces řešení mimořádné události.....	85

0. 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 vznikla tato metodika, která by měla ulehčit vytváření letištního pohotovostního plánu pro zodpovědnou osobu provozovatele letiště.

1. K čemu slouží

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 je nutné mít znalosti a vědomosti, které není možné jednoduše nabýt.

Tato metodika pro tvorbu pohotovostních plánů mezinárodních letišť dává návod k sestavení optimálního letištního pohotovostního plánu pro jednotlivá letiště a je jakýmsi návodem pro tým osob, který bude letištní pohotovostní plán sestavovat. Tím přispěje ke zvýšení připravenosti na mimořádnou událost (tedy i bezpečnosti letecké dopravy).

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

2. Definice pojmů

Aktivace IZS – za aktivaci IZS je považována situace, kdy jsou povolány dvě a více základní složky IZS a začíná se událost řídit podle příslušné legislativy (zákon o IZS)

Bomba – výbušné zařízení.

Bezpečnostní dispečink – centrální ohlašovací místo pro krizové situace a události. Řídí chod bezpečnostních složek letiště.

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 neznámé.

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 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 řiditelné.

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 vážnosti.

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 nějakou 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

Číslo	Název	Charakteristika
1	Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví	Základní zákon regulující civilní letectví v ČR. Udává provozovatelům letišť povinnost řídit se předpisy L.
2	Vyhláška č. 108/1997 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 L-14 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 Záchranná a požární služba a Dodatek A, 18 Záchranná 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. 139/2014	Pro potřeby pohotovostního plánování se tento dokument shoduje s předpisem L-14.
6	Předpis L-2 Pravidla létání	Stanovuje standardní nouzové ruční signály pro nouzovou komunikaci.
7	Předpis L-13 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 L-17 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. 262/2006 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. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů	Specifický "Zákoník práce" pro příslušníky bezpečnostních sborů.
11	Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně	Stanovuje povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob.

12	Předpis č. 247/2001 Sb., vyhláška Ministerstva vnitra 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. 239/2000 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. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví	Pojednává o Předcházení vzniku a šíření infekčních onemocnění a o Péči o životní a pracovní podmínky.
15	Zákon č. 59/2006 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	Předpis č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy	Součástí Bezpečnostního programu letiště jsou pohotovostní plány pro různé mimořádné události.
17	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.
18	ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 1 Rescue and Fire Fighting	Poradní dokument pro oblast požární ochrany.
19	ICAO Doc 9137, Airport Services Manual, Part 5 Removal of Disabled Aircraft	Poradní dokument pro činnosti spojené s odstraňováním zneschopněného letadla.
20	ICAO Doc 8973, Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference	Poradní dokument pro reagování na protiprávní činy.
21	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 Příloze č. 1 Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů.

Nejdůležitější dokumenty jsou letecký předpis L 14, vyhláška č. 108/1997Sb. a Nařízení komise (EU) č. 139/2014 spolu s jeho poradním dokumentem 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 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
21	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 všichni věděli, 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 L 14, který v Hlavě 9 stanovuje náležitosti 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 koordináčním 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 nutné si přečíst Hlavu 9, část 9.1 Letištní pohotovostní plánování v předpisu L 14, který je vždy aktualizován dle nejnovější legislativy.

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. Nouzová telefonní čísla
2. Leteckou nehodu na letišti
3. Leteckou nehodu mimo letiště
4. Poruchu letadla za letu
5. Požár
6. Sabotáž včetně bombové hrozby

7. Únos letadla
8. Incident
9. Zodpovědné osoby – role při zásahu

Přesné znění je v příloze č. 1 této metodiky.

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 emergency eventů, 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. 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, redukcující 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 regionálními/národními pohotovostními plány a 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 zastává tato metodika, 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 té 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, kterým je brainstorming výše vyjmenovaných osob, vzejde šíře pohotovostního plánu pro dané letiště, tedy události, které je nutné v pohotovostním plánu zabezpečit postupem. K tomu bývá vhodné vytvořit scénáře, co vše se může stát. (Analýza rizik a možnosti jejího vypracování jsou popsány v kapitole 13)

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 kritickému záchranářskému vybavení a možnosti jeho poničení během mimořádné události, včetně spotřebního materiálu (vaky na ostatky, jednorázové obleky, termofólie...). 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 kap. 8.2), jelikož u těch je možnost časté aktualizace.)

Speciální aspekty

Během přípravné fáze je také nutné zhodnotit speciální 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.

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 zodpovědná 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.

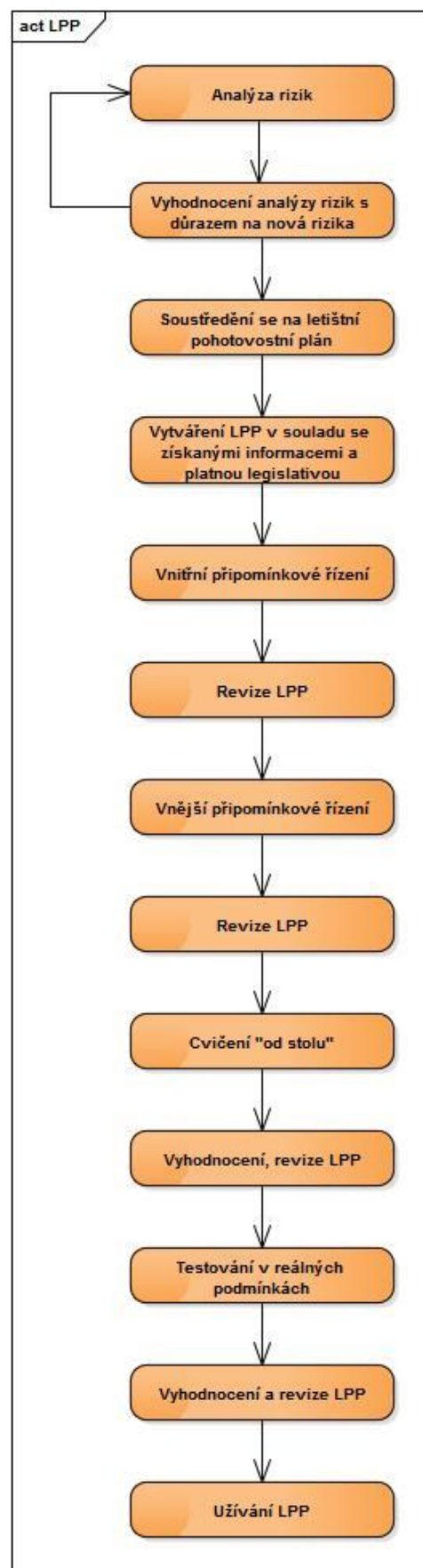
4.2.4.3. Otestování LPP

Vytvořený pohotovostní plán je vhodné před jeho využíváním vyzkoušet. To lze nejlépe tím, že skupina osob, které ho vytvářeli, vymyslí scénáře na každou mimořádnou událost v plánu popsanou. Na tyto scénáře je pak aplikován LPP obdobou cvičení od stolu, kde jsou vyhodnoceny nedostatky, které jsou také následně odstraněny.

Pohotovostní plán je po jeho implementaci do předpisů 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 zpracovat 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 cenou.

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.



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 brán 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 LPP tedy 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 lidí, 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, než je nezbytně nutné.

Možnosti limitace: komunikovat s IZS, IZS dokáže poradit při tvorbě 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. Takovýto 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 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 kapitole 14. Standardní postup je však vyhodnotit legislativu a v ní zmíněné typové události zapracovat do LPP.

Konkrétních typových činností se týká letecký předpis L14, AMC/GM k předpisu (EU) No 139/2014 a vyhláška 108/1997Sb. Do roku 2014 byly specifické typové činnosti zmíněny i ve vyhlášce 410/2006Sb. Podrobné informace jsou obsaženy v kapitole 3.

Předpis L14 stanovuje: „9.1.5 Dokumentace letištního pohotovostního plánu musí obsahovat nejméně následující: a) typy předpokládaných událostí;...”

Předpis (EU) No 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)
Původní vyhláška č. 410/2006Sb.	Sabotáž proti letišti
	Hrozba bombovým útokem
	Únos letadla
	Postupy pro případ ostatních neočekávaných situací se zvýšenou hrozbou
	Bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou
Typické události zpracované ve stávajících LPP (mimo výše zmíněné)	Průnik
	Opuštěné zavazadlo
	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
		Rozlití paliva
		Ekologická havárie

Je důležité si uvědomit, že seznam událostí z tabulky 2 je konečný 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 podpůrným složkám
- 3) Výjezd zasahujících složek
- 4) Poskytování podpory podpůrnými 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 kapitole 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. Jedná se o rozmanité množství situací, kdy některé bude moci zvládnout pověřená osoba přenosným hasicím zařízením (nedopalek zapálí odpadkový koš), a jiné budou vyžadovat součinnost s IZS (rozsáhlý požár terminálu).

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 vyhrazeném místě 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 technických systémů. (Z pohledu provozovatele letiště je nutná primárně znalost vlastních zaměstnanců → snižování rizika.)

5.3.9. Únos letadla

Motivy únosů 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. Jedná se o velmi častou situaci, jen v USA se jich mezi lety 2001 a 2011 uskutečnilo více než 25 000. Při tomto protiprávním činu je důležitá spolupráce ostrahy letiště a PČR.

5.3.11. Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla

Na palubě letadla, které míří na letiště, se nachází jeden nebo více jedinců 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.

Rozlití paliva – únik paliva z prostor určených pro jeho skladování nebo transport na plochu letiště. Při nesprávném zásahu může vést k mnohem nebezpečnější události (požár, letecká nehoda).

Ekologická havárie – událost, při které se určitá chemická látka (včetně paliva) dostane do půdy nebo vodních toků, či unikne látka ohrožující ovzduší.

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 5-1 Dělení typových událostí

Typ události	Typová událost	
Události s vlivem na provozní bezpečnost (Safety) Velitel zásahu: HZS	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
Události typu protiprávní čin (Security) Velitel policejního opatření: PČR	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 nejvážnější 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 ohnutého 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 „zdali 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 takovéto 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 5-2 Eskalace mimořádné události z pohledu provozovatele letiště

1. Zvládáme vlastními silami a prostředky Velíme sami (HZS letiště)
↓
2. Nezvládáme vlastními silami a prostředky Můžeme velet sami (HZS letiště)
↓
3. IZS může přebrat
↓
4. Událost řeší IZS Rozhodnutí o krizovém stavu
↓
5. Řeší kraj/ministerstvo/vláda

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 této metodiky je v následujících kapitolách použito dělení na malé, střední a velké letiště, které se liší vlastními prostředky. Při sestavování LPP je vhodné vzít v úvahu nejlépe se hodící možnost.

6.1.1. Malé letiště

Na malých letištích neexistují složky letiště. Je zde služba poskytování informací známému provozu – pracovník služby, a dále případně osoba, kterou lze definovat jako zástupce provozovatele letiště.

6.1.2. Složky středního letiště

6.1.2.1. Vedoucí provozu letiště

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

6.1.2.2. Provozní složky letiště

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

6.1.2.3. 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.

6.1.2.4. 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.

6.1.3. Složky velkého letiště

6.1.3.1. 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).

6.1.3.2. Policie ČR

Státní bezpečnostní složka, 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.

6.1.3.3. 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.

6.1.3.4. Vedoucí provozu letiště

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

6.1.3.5. 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.

6.1.3.6. Provozní složky letiště

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

6.1.3.7. HZS ČR

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

6.1.3.8. Řídicí štáb letiště

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

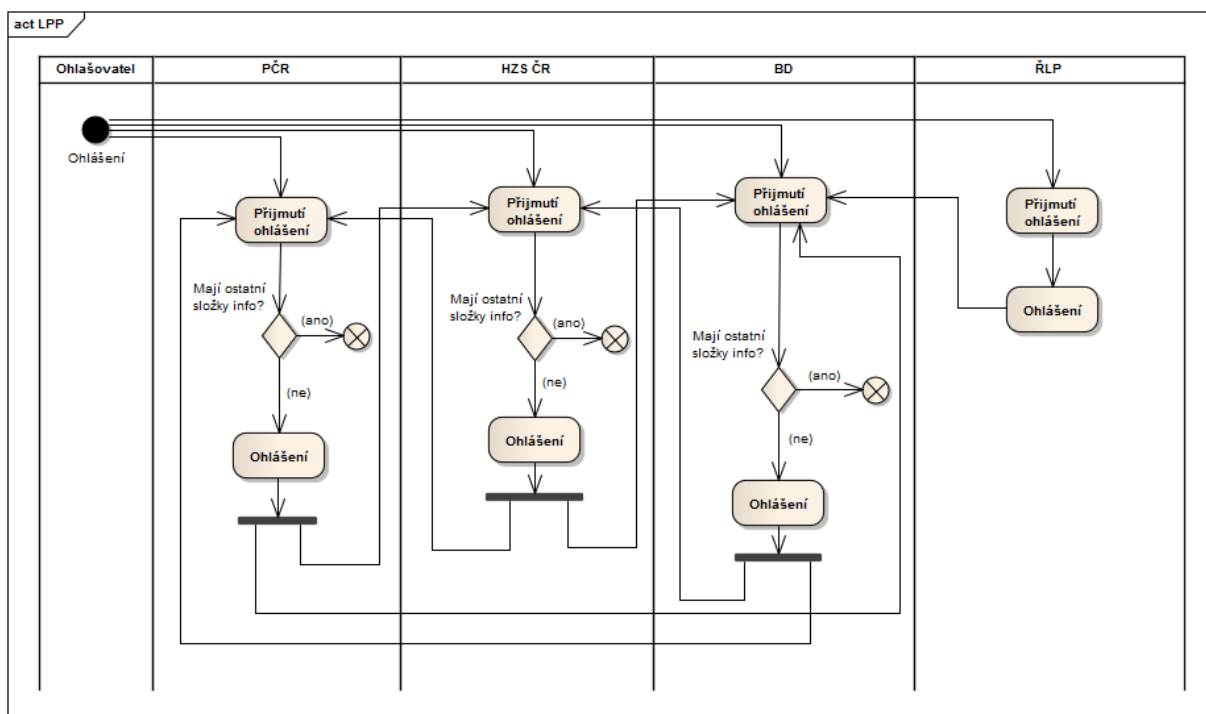
6.1.3.9. Řízení letového provozu

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

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, zdali 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 o 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 sehnat. 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 přítomná 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 ta menší, 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. Tato 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 pracovní bezpečnostního dispečinku se stará o jejich správnost. Tedy že potřebné informace budou mít všechny složky, které je potřebují.

Decentralizovaná 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. Zda-li se bude jednat pouze o hlavní/vedoucí pracovníky dané složky, kteří si budou řídit své lidi, či zda-li 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	Vedoucí provozu letiště	Ostraha bezpečnosti letiště	Provozní složky letiště	HZS ČR	Řídicí štáb letiště	Řízení letového provozu
Centrální/Bezpečnostní dispečink		X	X	X	X	X	X	X	X
Policie ČR	X			X			X	X	
HZS letiště	X			X			X	X	
Vedoucí provozu letiště	X		X					X	X
Ostraha bezpečnosti letiště	X							X	
Provozní složky letiště	X			X					
HZS ČR	X	X	X					X	
Řídicí štáb letiště	X	X	X	X	X		X		
Řízení letového provozu	X			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, Vedoucí provozu 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. Druhá nevýhoda 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 využívat tuto metodiku, 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. Malé letiště

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. Střední letiště

V případě středních letišť je uvažováno, že zde již existují některé složky letiště. Jednalo by se např. o existenci funkce Vedoucí provozu letiště, složku zajišťující ostrahu Ostraha bezpečnosti letiště, dále Provozní složky letiště (AFIS, tankování,...) a jednotku dobrovolnou jednotku HZS.

I pro tato letiště by byl seznam činností značně omezen, jelikož hlavní záchranné a bezpečnostní práce by byly vykonávány externími jednotkami zásahu a letištní složky by sloužili jen jako podpora.

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

- 1) AFIS - přijmutí ohlášení události, ohlášení události, distribuce ohlášení události
- 2) Ostraha bezpečnosti zajistí volné cesty příjezdu bezpečnostních a záchranných složek (IZS), pomáhá s evakuací, pomáhá PČR
- 3) HZS vyjíždí na místo zásahu
- 4) Vedoucí provozu letiště koordinuje provoz na letišti a posuzuje vliv události na provoz letiště

8.2.3. Velké letiště

Pro přehlednost je každá typová mimořádná událost na jedné straně.

8.2.3.1. 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
- Provádí záchranné a hasební práce
- Ohlašuje ukončení události Letecká nehoda

Vedoucí provozu 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

- Nepletou se okolo místa zásahu
- Plní rozkazy velitele zásahu (případně zprostředkované přes bezpečnostní dispečink, vedoucího provozu 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

8.2.3.2. Letecká nehoda mimo letiště

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

Vedoucí provozu 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
- 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

8.2.3.3. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.4. Požár letištních budov/zařízení

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Koordinuje složky ve své působnosti

Polici 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.5. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.6. Bombová hrozba (v letadle)

Centrální/Bezpečnostní dispečink

- Distribuuje ohlášení
- Koordinuje složky ve své působnosti

Policie ČR

- Přijímá ohlášení o události
- 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

Vedoucí provozu 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
- 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

8.2.3.7. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.8. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.9. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.10. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.11. 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

Vedoucí provozu 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-letišní 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

8.2.3.12. 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

Vedoucí provozu 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

8.2.3.13. 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

Vedoucí provozu 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.

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

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

Název typu události	Zajišťované činnosti
Komunikační schéma	Sled činnosti, resp. složky a jejich činnosti
Obecný popis události	

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, pročež 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
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 bezpečnostních systémů letiště, 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 majiteli 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 safety 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 majiteli těžké techniky

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 vážnosti. K tomuto se používají tzv. risk assessment codes (RAC), které obsahují několik kategorií pro pravděpodobnost a vážnost. 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 vážnost možných následků posuzované hrozby a vždy je vztahována k nejhorší 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 vážnost lze rozdělit například takto: katastrofální, kritická, významná, málo významná a zanedbatelná.

Výsledná matice je zobrazena na následující tabulce.

Tabulka 12-1 Matice ohodnocení rizik

Vážnost	katastrofální	kritická	významná	málo významná	zanedbatelná
Pravděpodobnost					
Častá	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vážné riziko	Vážné riziko
Pravděpodobná	Vysoké riziko	Vysoké riziko	Vážné riziko	Střední riziko	Střední riziko
Občasná	Vysoké riziko	Vážné riziko	Vážné riziko	Střední riziko	Nízké riziko
Velice slabá	Vážné riziko	Vážné 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 impaktu 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 nepovolaných rukou, avšak měly by je znát všichni, kteří se vyskytnou v místě realizace mimořádné události
- 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.“

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) Stanoviště HZS, PČR
- 3) Zvýrazněné vstupy a vjezdy do perimetru letiště
- 4) Vyčkávací místa pro IZS

16. Přílohy

Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů

Příloha č. 2: Proces řešení mimořádné události

Příloha č. 1: Znění částí některých zákonů, vyhlášek a předpisů

Tato příloha obsahuje znění vybraných paragrafů ze zákonů, předpisů a vyhlášek v tabulce. Z důvodu omezení délky tohoto dokumentu není uvedeno znění všech paragrafů, místo toho jsou vypsána jejich čísla. Dokumenty z tabulky, které zde nejsou zmíněny, je podle našeho názoru vhodné brát v potaz jako celek.

Pod každým předpisem se nachází komentář.

Číslo 1 - Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

§102 (2) Provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví jsou povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány

- a) Mezinárodní organizací pro civilní letectví,
- b) Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie, a
- c) Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu EUROCONTROL,

a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy. Tyto předpisy se uveřejňují v Letecké informační příručce a jsou k dispozici na Ministerstvu dopravy a na Úřadu.

Komentář:

Základní zákon k civilnímu letectví. Vyplývají z něj povinnosti řídit se leteckými předpisy a příslušnými vyhláškami.

Číslo 2 - Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

VIII. Textové části letištní příručky dle následujících bodů:

4.3 Letištní pohotovostní plán: 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,

4.3.2 popisu postupů nácviku a testování zařízení a vybavení, které má být použito v krizových situacích, včetně četnosti takových testů,

4.3.3 popisu zkušebního nácviku postupů v mimořádných situacích, včetně četnosti takových nácviků,

4.3.4 seznamu dotčených právnických i fyzických osob na letišti i mimo ně, které vykonávají činnosti související s provozem letiště, jejich telefonních a faxových čísel, adres elektronické pošty, adres Společnosti pro letecké telekomunikační a informační služby (SITA), případně jejich přidělených radiových frekvencí v rámci integrovaného záchranného systému,

4.3.5 zřízení letištního řídicího štábu za účelem organizace dílčích cvičení mimořádných událostí,

4.3.6 určení osoby odpovědné za vedení zásahu přímo na místě mimořádné události,

4.3.7 seznamu organizací působících na letišti, kontaktních osob a telefonních čísel, na kterých jsou nepřetržitě dostupné.

Komentář:

Ve vyhlášce je ukázán obsah letištní příručky, kde je část týkající se LPP. (viz výše)

Číslo 5 - Nařízení komise (EU) č. 139/2014

ADR.OPS.B.005 Letištní pohotovostní plánování – provozovatel má zaveden a provádí letištní pohotovostní plán, který:

a) odpovídá provozu letiště a jiným činnostem prováděným na letišti = 9.1.1 L-14

b) zajišťuje koordinaci příslušných organizací v reakci na nouzové situace vznikající na letišti a v jeho okolí = 9.1.2 L-14

c) zahrnuje postupy zajišťující pravidelné prověrky přiměřenosti plánu a přezkum výsledků s cílem zlepšit jeho účinnost. = 9.1.12, 9.1.13 L-14

Komentář:

Nařízení komise sjednocuje nařízení týkající se LPP pro celou EU. V ČR aktualizováno do L14.

Číslo 6 - Předpis L-2 Pravidla létání

Dodatek 1

6. Standardní nouzové ruční signály

Následující ruční signály jsou stanoveny jako minimální požadavek při nouzové komunikaci mezi velitelem zásahu letištní záchranné a hasičské služby (ARFF)/ hasiči ARFF a posádkou v pilotním prostoru a/nebo palubními průvodčími dotčeného letadla. Pro posádku v pilotním prostoru by nouzové signály ARFF měly být vysílány z levé přední strany letadla.

Poznámka: Pro účinnější komunikaci s palubními průvodčími mohou hasiči ARFF vysílat nouzové signály z jiných pozic.

Doporučení k evakuaci

Doporučení k zastavení

Nouzová situace zvládnuta

Hoří

Komentář:

V předpisu L2 jsou pro LPP důležité pouze signály.

Číslo 7 - Předpis L-13 O odborném zjišťování příčin leteckých nehod

3.2

V případě vzniku události na území ČR musí Předseda komise provést všechna potřebná opatření k ochraně všech důkazních materiálů a k zajištění bezpečné ochrany letadla a jeho nákladu po dobu nezbytnou pro odborné zjišťování příčin. Ochrana důkazů musí zahrnovat uchování (fotodokumentací nebo jinými prostředky) každého důkazu, který by mohl být přemístěn, smazán, ztracen nebo zničen. Bezpečná ochrana musí zahrnovat i ochranu proti dalšímu poškození, proti přístupu nepovolaných osob, proti zcizení nebo znehodnocení.

5.4.3

Subjekty zahrnuté do jakéhokoliv odborného zjišťování příčin vedeného v souladu s ustanoveními tohoto předpisu by měly zajistit volný a včasný přístup ke všem důkazním materiálům a zajistit, aby toto odborné zjišťování příčin nebylo zdržováno správním nebo soudním vyšetřováním nebo řízením.

5.6

Předseda komise má neomezený přístup k troskám a všem příslušným materiálům včetně letových zapisovačů a záznamů služeb řízení letů a neomezenou kontrolu nad nimi, aby bez zdržení zajistil jejich podrobné prozkoumání kvalifikovanými odborníky zúčastněnými na odborném zjišťování příčin.

9.1.3

Provozovatelé a organizace jsou povinni provést rozbor LN nebo I s určeným okruhem pracovníků ihned po skončení odborného zjišťování příčin, zároveň s vyhlášením nutných opatření. V závažných případech, kdy je zapotřebí zejména létající a technický personál seznámit s okolnostmi neprodleně, nečeká se na zakončení odborného zjišťování příčin a rozbor se provede ve dvou nebo i více etapách.

Komentář:

L13 definuje pojmy letecká nehoda a incident a stanovuje postupy vyšetřování Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

Číslo 8 - Předpis L-17 Bezpečnost, Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

5.1.2

Součástí letištního pohotovostního plánu každého letiště musí být postupy pro bezpečnostní prohlídku letadla za účelem nalezení ukrytých zbraní, výbušnin nebo jiných nebezpečných zařízení, předmětů nebo látek v případě, že existují spolehlivé informace, že by letadlo mohlo být vystaveno protiprávnímu činu. Přednostní informace o bezpečnostní prohlídce musí být předána provozovateli letadla.

5.1.4

Provozovatel letiště je povinen ve spolupráci s Policií České republiky vypracovat v souladu s NBP letištní pohotovostní plán pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy a zajistit potřebné

technické prostředky. Letištní pohotovostní plány musí být pravidelně procvičovány ve spolupráci s Policií České republiky.

5.1.5

Provozovatel letiště je povinen zajistit, aby jím určení a vhodně vycvičení pracovníci byli k dispozici pro případ potřeby řešení spáchaného protiprávního činu nebo podezření, že došlo ke spáchání protiprávního činu.

Komentář:

Předpis L17 se zabývá ochranou před protiprávními činy a jako takový stanovuje pravidla pro pohotovostní plány týkající se protiprávních činů.

Číslo 9 - Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce

§ 79 Stanovená týdenní pracovní doba

(1) Délka stanovené týdenní pracovní doby činí 40 hodin týdně.

(2) Délka stanovené týdenní pracovní doby činí u zaměstnanců

a) pracujících v podzemí při těžbě uhlí, rud a nerudných surovin, v důlní výstavbě a na báňských pracovištích geologického průzkumu 37,5 hodiny týdně,

b) s třísměnným a nepřetržitým pracovním režimem 37,5 hodiny týdně,

c) s dvousměnným pracovním režimem 38,75 hodiny týdně.

§ 79a

§ 80 Kratší pracovní doba

§ 83

Délka směny nesmí přesáhnout 12 hodin.

PŘESTÁVKA V PRÁCI A BEZPEČNOSTNÍ PŘESTÁVKA

§ 88

(1) Zaměstnavatel je povinen poskytnout zaměstnanci nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 30 minut; mladistvému zaměstnanci musí být tato přestávka poskytnuta nejdéle po 4,5 hodinách nepřetržité práce. Jde-li o práce, které nemohou být přerušeny, musí být zaměstnanci i bez přerušení provozu nebo práce zajištěna přiměřená doba na oddech a jídlo; tato doba se započítává do pracovní doby. Mladistvému zaměstnanci musí vždy být poskytnuta přestávka na jídlo a oddech podle věty první.

(2) Byla-li přestávka v práci na jídlo a oddech rozdělena, musí alespoň jedna její část činit nejméně 15 minut.

(3) Přestávky v práci na jídlo a oddech se neposkytují na začátku a konci pracovní doby.

(4) Poskytnuté přestávky v práci na jídlo a oddech se nezapočítávají do pracovní doby.

§ 89

(1) Má-li zaměstnanec při výkonu práce právo na bezpečnostní přestávku podle zvláštních právních předpisů, započítává se tato přestávka do pracovní doby.

(2) Případně-li bezpečnostní přestávka na dobu přestávky v práci na jídlo a oddech, započítá se přestávka v práci na jídlo a oddech do pracovní doby.

DOBA ODPOČINKU

Díl 1

Nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směny

§ 90

(1) Zaměstnavatel je povinen rozvrhnout pracovní dobu tak, aby zaměstnanec měl mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň 11 hodin, zaměstnanec mladší 18 let po dobu alespoň 12 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích.

(2) Odpočinek podle odstavce 1 může být zkrácen až na 8 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích zaměstnanci staršímu 18 let za podmínky, že následující odpočinek mu bude prodloužen o dobu zkrácení tohoto odpočinku

a) v nepřetržitých provozech, při nerovnoměrně rozvržené pracovní době a při práci přesčas,

b) v zemědělství,

c) při poskytování služeb obyvatelstvu, zejména

1. ve veřejném stravování,

2. v kulturních zařízeních,

3. v telekomunikacích a poštovních službách,

4. ve zdravotnických zařízeních,

5. v zařízeních sociálních služeb,

d) u naléhavých opravných prací, jde-li o odvrácení nebezpečí pro život nebo zdraví zaměstnanců,

e) při živelních událostech a v jiných obdobných mimořádných případech.

PRÁCE PŘESČAS

§ 93

(1) Práci přesčas je možné konat jen výjimečně.

(2) Práci přesčas může zaměstnavatel zaměstnanci nařídit jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami, popřípadě za podmínek uvedených v § 91 odst. 2 až 4 i na dny pracovního klidu. Nařízená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce.

(3) Zaměstnavatel může požadovat práci přesčas nad rozsah uvedený v odstavci 2 pouze na základě dohody se zaměstnancem.

(4) Celkový rozsah práce přesčas nesmí činit v průměru více než 8 hodin týdně v období, které může činit nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích. Jen kolektivní smlouva může vymezit toto období nejvýše na 52 týdnů po sobě jdoucích.

(5) Do počtu hodin nejvýše přípustné práce přesčas ve vyrovnávacím období podle odstavce 4 se nezahrnuje práce přesčas, za kterou bylo zaměstnanci poskytnuto náhradní volno.

NOČNÍ PRÁCE

§ 94

(1) Délka směny zaměstnance pracujícího v noci nesmí překročit 8 hodin v rámci 24 hodin po sobě jdoucích; není-li to z provozních důvodů možné, je zaměstnavatel povinen rozvrhnout stanovenou týdenní pracovní dobu tak, aby průměrná délka směny nepřekročila 8 hodin v období nejdéle 26 týdnů po sobě jdoucích, přičemž při výpočtu průměrné délky směny zaměstnance pracujícího v noci se vychází z pětidenního pracovního týdne.

(3) Zaměstnavatel je povinen zajišťovat pro zaměstnance pracující v noci přiměřené sociální zajištění, zejména možnost občerstvení.

(4) Pracoviště, na kterém se pracuje v noci, je zaměstnavatel povinen vybavit prostředky pro poskytnutí první pomoci, včetně zajištění prostředků umožňujících přivolat rychlou lékařskou pomoc.

BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

PŘEDCHÁZENÍ OHROŽENÍ ŽIVOTA A ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

§ 101

§ 102

(1) Zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.

(2) Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

(3) Zaměstnavatel je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění a provádět taková opatření, aby v důsledku příznivějších pracovních podmínek a úrovně rozhodujících faktorů práce dosud zařazené podle zvláštního právního předpisu jako rizikové mohly být zařazeny do kategorie nižší. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek, a dodržovat metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů podle zvláštního právního předpisu.

(4) Není-li možné rizika odstranit, je zaměstnavatel povinen je vyhodnotit a přijmout opatření k omezení jejich působení tak, aby ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců bylo minimalizováno. Přijatá opatření jsou nedílnou a rovnocennou součástí všech činností zaměstnavatele na všech stupních řízení. O vyhledávání a vyhodnocování rizik a o přijatých opatřeních podle věty první je zaměstnavatel povinen vést dokumentaci.

(5) Při přijímání a provádění technických, organizačních a jiných opatření k prevenci rizik je zaměstnavatel povinen vycházet ze všeobecných preventivních zásad, kterými se rozumí

- a) omezování vzniku rizik,
- b) odstraňování rizik u zdroje jejich původu,
- c) přizpůsobování pracovních podmínek potřebám zaměstnanců s cílem omezení působení negativních vlivů práce na jejich zdraví,
- d) nahrazování fyzicky namáhavých prací novými technologickými a pracovními postupy,
- e) nahrazování nebezpečných technologií, výrobních a pracovních prostředků, surovin a materiálů méně nebezpečnými nebo méně rizikovými, v souladu s vývojem nejnovějších poznatků vědy a techniky,
- f) omezování počtu zaměstnanců vystavených působení rizikových faktorů pracovních podmínek překračujících nejvyšší hygienické limity a dalších rizik na nejnižší počet nutný pro zajištění provozu,
- g) plánování při provádění prevence rizik s využitím techniky, organizace práce, pracovních podmínek, sociálních vztahů a vlivu pracovního prostředí,
- h) přednostní uplatňování prostředků kolektivní ochrany před riziky oproti prostředkům individuální ochrany,
- i) provádění opatření směřujících k omezování úniku škodlivin ze strojů a zařízení,
- j) udílení vhodných pokynů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

(6) Zaměstnavatel je povinen přijmout opatření pro případ zdolávání mimořádných událostí, jako jsou havárie, požáry a povodně, jiná vážná nebezpečí a evakuace zaměstnanců včetně pokynů k zastavení práce a k okamžitému opuštění pracoviště a odchodu do bezpečí; při

poskytování první pomoci spolupracuje s poskytovatelem pracovnělékařských služeb. Zaměstnavatel je povinen zajistit a určit podle druhu činnosti a velikosti pracoviště potřebný počet zaměstnanců, kteří organizují poskytnutí první pomoci, zajišťují přivolání zejména poskytovatele zdravotnické záchranné služby, Hasičského záchranného sboru České republiky a Policie České republiky a organizují evakuaci zaměstnanců. Zaměstnavatel je povinen zajistit ve spolupráci s poskytovatelem pracovnělékařských služeb jejich výškolení a vybavení v rozsahu odpovídajícím rizikům vyskytujícím se na pracovišti.

(7) Zaměstnavatel je povinen přizpůsobovat opatření měnícím se skutečností, kontrolovat jejich účinnost a dodržování a zajišťovat zlepšování stavu pracovního prostředí a pracovních podmínek.

POVINNOSTI ZAMĚSTNAVATELE, PRÁVA A POVINNOSTI ZAMĚSTNANCE

§ 103

§ 104

Osobní ochranné pracovní prostředky, pracovní oděvy a obuv, mycí, čisticí a dezinfekční prostředky a ochranné nápoje

Komentář:

Zákoník práce je nutný pouze pro provozovatele letiště v případě zásahu na mimořádnou událost, kdy bude překročena pracovní doba. Na sestavení LPP nemá vliv.

Číslo 10 - Předpis č. 361/2003 Sb., Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

§ 52 Základní doba služby v týdnu

(1) Základní doba služby příslušníka činí 37,5 hodiny týdně. Příslušníkovi lze na jeho žádost stanovit kratší dobu služby v týdnu.

(2) Za týden výkonu služby příslušníka se považuje doba, v níž byla konána služba v rozsahu základní doby služby v týdnu podle předem stanoveného rozvržení doby služby. Za 1 den výkonu služby se považuje jedna pětina rozsahu doby uvedené ve větě první.

§ 54 Služba přesčas

(1) Příslušníkovi lze v důležitém zájmu služby nařídit výkon služby přesčas nejvýše v rozsahu 150 hodin v kalendářním roce.

(2) Jestliže bude vyhlášen krizový stav podle zvláštního právního předpisu nebo ve výjimečných případech ve veřejném zájmu, lze příslušníkovi nařídit po dobu krizového stavu a nebo po nezbytnou dobu ve veřejném zájmu službu přesčas i nad rozsah stanovený v odstavci 1.

(3) Za službu přesčas se podle odstavců 1 a 2 považuje služba vykonávaná nad základní dobu služby v týdnu mimo rámec směn. U příslušníka s kratší dobou služby v týdnu se za službu přesčas nepovažuje služba, která nepřesahuje základní dobu služby v týdnu.

§ 55 Služba v noci

Služba v noci je služba konaná v době od 22 hodin do 6 hodin.

§ 60 Přestávka na jídlo a odpočinek

(1) Příslušník má nárok na přestávku ve službě na jídlo a odpočinek, nejdéle po každých 5 hodinách nepřetržitého výkonu služby, jestliže služební funkcionář nerozhodne na žádost příslušníka jinak, a to při trvání směny

a) do 9 hodin v rozsahu 30 minut,

b) nad 9 hodin v takovém rozsahu, aby jedna přestávka činila 30 minut a ostatní přestávky činily nejméně 15 minut.

(2) Přestávka ve službě na jídlo a odpočinek se nezapočítává do doby služby.

(3) Jde-li o službu, jejíž výkon nemůže být přerušen, musí být příslušníkovi i bez přerušení výkonu služby zajištěna přiměřená doba na jídlo a odpočinek.

SLUŽEBNÍ POHOTOVOST

§ 62

§ 63 Nepřetržitý odpočinek mezi jednotlivými směny

§ 64 Nepřetržitý odpočinek v týdnu

Komentář:

Řeší dobu služby příslušníků bezpečnostních sborů. Vhodné vědět provozovatelem letiště/zaměstnavatelem. Pro samotné sestavení LPP nemá vliv.

Číslo 11 - Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně

§ 5 Povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

(1) Právnické osoby a podnikající fyzické osoby jsou povinny

a) obstarávat a zabezpečovat v potřebném množství a druzích požární techniku, věcné prostředky požární ochrany a požárně bezpečnostní zařízení se zřetelem na požární nebezpečí provozované činnosti a udržívat je v provozuschopném stavu. U vyhrazené požární techniky, věcných prostředků požární ochrany a požárně bezpečnostních zařízení, kromě výrobků stanovených podle zvláštních právních předpisů, lze instalovat a používat pouze schválené druhy,

- b) vytvářet podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce, zejména udržovat volné příjezdové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku, únikové cesty a volný přístup k nouzovým východům, k rozvodným zařízením elektrické energie, k uzávěrům vody, plynu, topení a produktovodům, k věcným prostředkům požární ochrany a k ručnímu ovládání požárně bezpečnostních zařízení,
- c) dodržovat technické podmínky a návody vztahující se k požární bezpečnosti výrobků nebo činností,
- d) označovat pracoviště a ostatní místa příslušnými bezpečnostními značkami, příkazy, zákazy a pokyny ve vztahu k požární ochraně, a to včetně míst, na kterých se nachází věcné prostředky požární ochrany a požárně bezpečnostní zařízení,
- e) pravidelně kontrolovat prostřednictvím odborně způsobilé osoby (§ 11 odst. 1), technika požární ochrany (§ 11 odst. 2) nebo preventisty požární ochrany (§ 11 odst. 6) dodržování předpisů o požární ochraně a neprodleně odstraňovat zjištěné závady,
- f) umožnit orgánu státního požárního dozoru provedení kontroly plnění povinností na úseku požární ochrany, poskytovat mu požadované doklady, dokumentaci a informace vztahující se k zabezpečování požární ochrany v souladu s tímto zákonem a ve stanovených lhůtách splnit jím uložená opatření,
- g) poskytovat bezúplatně orgánu státního požárního dozoru výrobky nebo vzorky nezbytné k provedení požárně technické expertizy ke zjištění příčiny vzniku požáru,
- h) bezodkladně oznamovat územně příslušnému operačnímu středisku hasičského záchranného sboru kraje každý požár vzniklý při činnostech, které provozují, nebo v prostorách, které vlastní nebo užívají.

Povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

§ 6

(1) Právnické osoby a podnikající fyzické osoby provozující činnosti se zvýšeným požárním nebezpečím a s vysokým požárním nebezpečím jsou dále povinny

- a) stanovit organizaci zabezpečení požární ochrany s ohledem na požární nebezpečí provozované činnosti,
- b) prokazatelným způsobem stanovit a dodržovat podmínky požární bezpečnosti provozovaných činností, případně technologických postupů a zařízení, nejsou-li podmínky provozování činností a zabezpečování údržby a oprav zařízení stanoveny zvláštním právním předpisem,
- c) zajišťovat údržbu, kontroly a opravy technických a technologických zařízení způsobem a ve lhůtách stanovených podmínkami požární bezpečnosti nebo výrobcem zařízení,
- d) stanovit z hlediska požární bezpečnosti požadavky na odbornou kvalifikaci osob pověřených obsluhou, kontrolou, údržbou a opravami technických a technologických

zařízení, pokud to není stanoveno zvláštními právními předpisy, a zabezpečit provádění prací, které by mohly vést ke vzniku požáru, pouze osobami s příslušnou kvalifikací,

e) mít k dispozici požárně technické charakteristiky vyráběných, používaných, zpracovávaných nebo skladovaných látek a materiálů potřebné ke stanovení preventivních opatření k ochraně života a zdraví osob a majetku.

(2) Podmínky požární bezpečnosti provozovaných činností podle odstavce 1 písm. b) musí odpovídat stavu vědeckých a technických poznatků známých v době jejich stanovení.

§ 16 Školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Pomoc při zdolávání požárů

§ 18 Osobní pomoc

Každý je povinen v souvislosti se zdoláváním požáru

- a) provést nutná opatření pro záchranu ohrožených osob,
- b) uhasit požár, jestliže je to možné, nebo provést nutná opatření k zamezení jeho šíření,
- c) ohlásit neodkladně na určeném místě zjištěný požár nebo zabezpečit jeho ohlášení,
- d) poskytnout osobní pomoc jednotce požární ochrany na výzvu velitele zásahu, velitele jednotky požární ochrany nebo obce.

§ 19 Věcná pomoc

Každý je povinen na výzvu velitele zásahu, velitele jednotky požární ochrany nebo obce poskytnout dopravní prostředky, zdroje vody, spojová zařízení a jiné věci potřebné ke zdolání požáru.

§ 20 Vynětí z povinnosti poskytnout osobní a věcnou pomoc

(1) Povinnost poskytovat pomoc uvedenou v § 18 a 19 se nevztahuje na

- a) útvary a vojáky ozbrojených sil České republiky, útvary a příslušníky Policie České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služby a Vězeňské služby, jestliže by poskytnutím pomoci byl vážně ohrožen důležitý zájem služby,
- b) právnické osoby a podnikající fyzické osoby v oblasti veřejné hromadné dopravy, energetiky a spojů a jejich zaměstnance, jestliže by poskytnutí pomoci mohlo mít za následek závažnou poruchu provozu u těchto právnických osob a podnikajících fyzických osob, nebo jiný závažný následek,
- c) právnické osoby a podnikající fyzické osoby v oblasti zdravotnictví a jejich zaměstnance, jestliže by poskytnutím pomoci bylo vážně ohroženo plnění úkolů podle zvláštních předpisů.

(2) Fyzická osoba není povinna poskytnout pomoc uvedenou v § 18 a 19, jestliže jí v tom brání důležitá okolnost nebo jestliže by tím vystavila vážnému ohrožení sebe nebo osoby blízké.

§ 20a Náhrada ušlého výdělku

§ 21 Náhrada výdajů

§ 22 Vstup na nemovitosti

Jednotky požární ochrany

§ 65 Druhy jednotek požární ochrany

(1) Jednotkami požární ochrany jsou

a) jednotka hasičského záchranného sboru kraje, která je složena z příslušníků hasičského záchranného sboru (dále jen "příslušník") určených k výkonu služby na stanicích hasičského záchranného sboru kraje,

b) jednotka hasičského záchranného sboru podniku, která je složena ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří vykonávají činnost v této jednotce jako své zaměstnání, (dále jen "zaměstnanec podniku"),

c) jednotka sboru dobrovolných hasičů obce, která je složena z fyzických osob, které nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání,

d) jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku, která je složena ze zaměstnanců právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby, kteří nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání.

(4) Zaměstnanci podniků, členové jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a členové jednotek sborů dobrovolných hasičů podniků musí být starší 18 let a zdravotně způsobilí.

(8) Prováděcí právní předpis stanoví

a) organizaci plošného pokrytí území jednotkami požární ochrany,

b) organizaci, druhy a termíny preventivních zdravotních prohlídek zaměstnanců podniků a členů jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí a podniků, obsah lékařského posudku, seznam nemocí, vad a stavů, pro které nelze vydat kladný posudkový závěr,

c) barevné označení vozidel, lodí a letadel jednotek požární ochrany,

d) způsob zřizování, vnitřní organizaci a vybavení jednotek požární ochrany požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany, jakož i jejich používání.

§ 67 Jednotka hasičského záchranného sboru podniku

(1) Jednotku hasičského záchranného sboru podniku zřizuje k plnění úkolů podle § 70 odst. 1 právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba provozující činnosti uvedené v § 4 odst. 2 a 3, kterou určí hasičský záchranný sbor kraje; u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou nebo více krajů, po souhlasu generálního ředitelství. Hasičský záchranný sbor kraje přitom vychází z výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů. Počet zaměstnanců podniku a vybavení této jednotky stanoví na základě výsledků posouzení požárního nebezpečí nebo dokumentace zdolávání požárů hasičský záchranný sbor kraje.

(2) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba jmenuje a odvolává velitele této jednotky po vyjádření hasičského záchranného sboru kraje k jeho způsobilosti vykonávat funkci velitele.

(3) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba mohou zrušit jednotku hasičského záchranného sboru podniku jen se souhlasem hasičského záchranného sboru kraje; u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby s celostátní působností nebo působností zasahující do dvou nebo více krajů si hasičský záchranný sbor kraje vyžádá souhlas generálního ředitelství.

§ 69b Povinnosti zaměstnanců podniků a členů dobrovolných jednotek požární ochrany

Zaměstnanci podniků a členové dobrovolných jednotek požární ochrany jsou povinni

- a) důsledně plnit úkoly vyplývající ze základního poslání jednotek požární ochrany,
- b) při zásahu na místě požáru nebo při záchranných pracích při živelní pohromě nebo jiné mimořádné události plnit rozkazy velitele zásahu a pokyny svých nadřízených,
- c) dodržovat předpisy o požární ochraně upravující činnost na místě zásahu,
- d) prohlubovat své odborné znalosti v oblasti požární ochrany a udržovat si potřebnou fyzickou zdatnost,
- e) podrobovat se stanoveným preventivním zdravotním prohlídkám.

§ 70 Základní úkoly jednotek požární ochrany

§ 71 Řízení činnosti v jednotkách požární ochrany

§ 72 Odborná způsobilost a příprava

§ 73 Poskytování pomoci při zdolávání požárů

(1) Obec, právnické osoby a podnikající fyzické osoby jsou povinny si poskytovat při zdolávání požárů vzájemnou pomoc.

(2) Hasičské záchranné sbory krajů jsou oprávněny v případě naléhavé potřeby při zdolávání požárů soustřeďovat a nasazovat jednotky požární ochrany bez ohledu na to, komu jsou podřízeny, a věcné prostředky požární ochrany bez ohledu na to, kdo s nimi disponuje. Obdobné oprávnění má Ministerstvo při potřebě nasazení jednotek požární ochrany a

věcných prostředků požární ochrany z více krajů, při poskytování mezistátní pomoci, nebo hrozí-li nebezpečí z prodlení.

(3) Orgán, který rozhoduje o opatřeních uvedených v odstavci 2, je povinen přihlídnout k tomu, aby byla v nutném rozsahu zabezpečena požární ochrana v územních obvodech obcí nebo u právnických osob a podnikajících fyzických osob, které takovou pomoc poskytnou.

§ 92 Živelní pohromy a jiné mimořádné události

Pokud zvláštní předpisy nestanoví jinak, vztahují se ustanovení tohoto zákona o poskytování osobní a věcné pomoci, o jednotkách požární ochrany, o právech a povinnostech zaměstnanců podniků a členů dobrovolných jednotek požární ochrany, o náhradě škody a o ocenění mimořádné odvahy přiměřeně také na záchranné práce při živelních pohromách. Totéž platí při záchranných pracích při mimořádných událostech, pokud jsou bezprostředně ohroženy lidské životy nebo hrozí značná škoda.

Komentář:

Důležitý předpis pro navrhování části LPP, řeší HZS. Zmiňuje pravidla, která je nutné dodržovat.

Číslo 12 - Předpis č. 247/2001 Sb., vyhláška Ministerstva vnitra o organizaci činnosti jednotek požární ochrany

ZÁSADY VELENÍ A ČINNOSTI HASIČŮ PŘI ZÁSAHU

[K § 70 odst. 6 písm. c) zákona] (č. 133/1985 Sb.)

§ 21 Převzetí velení společně zasahujících jednotek a složek integrovaného záchranného systému

(1) Při zásahu 2 nebo více jednotek řízení zásahu převezme velitel jednotky, která zahájila činnost na místě zásahu jako první. To neplatí, jestliže některý z velitelů zasahujících jednotek využije právo přednostního velení podle § 22. Pokud to technické prostředky umožní, oznámí velitel jednotky, která přijela na místo zásahu jako první, příslušnému operačnímu středisku převzetí velení zásahu a upřesní místo zásahu a charakter zásahu.

(2) Jestliže jedna nebo více jednotek zasahuje u mimořádné události s ostatními složkami integrovaného záchranného systému a některé ze zasahujících složek integrovaného záchranného systému, s ohledem na charakter záchranných a likvidačních prací, přísluší podle zvláštních předpisů řízení těchto prací, velitel zásahu s takovou složkou integrovaného záchranného systému spolupracuje. Nejsou-li příslušné složky integrovaného záchranného systému na místě zásahu, velitel zásahu zajistí jejich vyrozumění. Do doby jejich příjezdu, nebo je-li spor o tom, která složka má záchranné a likvidační práce řídit, řízení záchranných a likvidačních prací převezme velitel zásahu.

(3) Při soustředění většího množství sil a prostředků a při organizačně složitém nebo rozsáhlém zásahu anebo při zásahu v rámci integrovaného záchranného systému může velitel zásahu zřídit štáb velitele zásahu (dále jen "štáb"), jednotlivé úseky a určit velitele úseků. Zřídí-li velitel zásahu úseky, stanoví úkoly, které budou úseky plnit a vyčlení pro plnění těchto úkolů potřebné síly a prostředky. Pro několik úseků může velitel zásahu zřídit společný sektor a určit jeho velitele. Pokud nestanoví velitel zásahu jinak, jsou hasiči přímo podřízeni svým

velitelům jednotek. Velitelé jednotek jsou podřízeni veliteli úseku, veliteli sektoru a veliteli zásahu. Při nebezpečí z prodlení může velitel úseku, velitel sektoru nebo velitel zásahu vydat hasičům rozkaz nebo pokyn přímo.

§ 22 Právo přednostního velení

(1) V případě, kdy jsou na místě zásahu 2 nebo více jednotek, může být řízení zásahu převzato podle práva přednostního velení. Právem přednostního velení se rozumí, že

a) velitel jednotky hasičského záchranného sboru kraje má přednost před všemi veliteli jednotek s výjimkou velitele jednotky hasičského záchranného sboru podniku v případě uvedeném v písmenu b),

b) velitel jednotky hasičského záchranného sboru podniku má přednost před všemi veliteli jednotek v případě, že místem zásahu je podnik, pro který byla tato jednotka zřízena,

c) velitel jednotky sboru dobrovolných hasičů obce má přednost před velitelem jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku s výjimkou případu uvedeného v písmenu d),

d) velitel jednotky sboru dobrovolných hasičů podniku má přednost před velitelem jednotky sboru dobrovolných hasičů obce v případě, je-li místem zásahu podnik, pro který byla tato jednotka zřízena,

e) velitel jednotky, v jejíž územní působnosti se místo zásahu nachází, má přednost před ostatními veliteli jednotek stejného druhu; to neplatí, jestliže jednotka, v jejíž územní působnosti se místo zásahu nachází, se do činností na místě zásahu nezapojí nebo pokud se velitelé jednotek dohodnou jinak.

(2) Řízení zásahu podle odstavce 1 převzít nelze, jestliže generální ředitel Hasičského záchranného sboru České republiky (dále jen "generální ředitel") nebo jím pověřený zástupce, ředitel hasičského záchranného sboru kraje nebo ředitel územního odboru hasičského záchranného sboru kraje anebo jimi pověřeni funkcionáři hasičského záchranného sboru kraje určí velitele zásahu nebo velení sami převezmou.

§ 23 Štáb

§ 24 Spojení s příslušným operačním střediskem

§ 25 Činnost hasičů na místě zásahu

§ 26 Velitel zásahu

(10) Nemůže-li velitel zásahu vykonávat svoje oprávnění a plnit povinnosti podle předchozích odstavců, bezodkladně určí svého zástupce, pokud nedorazí k převzetí velení podle § 22 odst. 1 nebo 2.

§ 27 Velitel úseku, velitel sektoru

§ 28 Velitel jednotky

§ 29 Označení hasičů při zásahu

Komentář:

Zásady velení jsou pro řešení mimořádné události klíčové a je nutné s nimi počítat při navrhování LPP.

Číslo 13 - Zákon č. 239/2000 SB., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů

§ 3 Použití integrovaného záchranného systému

Integrovaný záchranný systém se použije v přípravě na vznik mimořádné události a při potřebě provádět současně záchranné a likvidační práce dvěma anebo více složkami integrovaného záchranného systému.

§ 4 Složky integrovaného záchranného systému

§ 5 Stálé orgány pro koordinaci složek integrovaného záchranného systému

PRÁVA A POVINNOSTI PRÁVNICKÝCH A FYZICKÝCH OSOB PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

PRÁVNICKÉ OSOBY A PODNIKAJÍCÍ FYZICKÉ OSOBY A FYZICKÉ OSOBY

§ 23

(1) Pokud krajský úřad zahrne do havarijního plánu kraje nebo vnějšího havarijního plánu konkrétní právnickou osobu nebo podnikající fyzickou osobu, je tato povinna

a) bezplatně poskytnout a aktualizovat požadované podklady,

b) zajistit vůči svým zaměstnancům dotčeným předpokládanou mimořádnou událostí opatření uvedená v § 24 odst. 1 písm. b) tohoto zákona.

(2) Právnické osoby a podnikající fyzické osoby jsou v souvislosti se záchrannými a likvidačními pracemi a s jejich přípravou povinny

a) poskytnout osobní nebo věcnou pomoc na přímou výzvu velitele zásahu (§ 19) nebo starosty obce (§ 16) nebo prostřednictvím operačního a informačního střediska integrovaného záchranného systému,

b) strpět vstup osob provádějících záchranné nebo likvidační práce na pozemky a do staveb a použití nezbytné techniky, provedení terénních úprav, budování ochranných staveb, vyklizení pozemku a odstranění staveb, jejich částí a porostů, pokud jsou vlastníky nebo uživateli nemovitostí a pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,

c) strpět umístění zařízení systému varování a vyrozumění na nemovitostech, které mají ve vlastnictví, a umožnit k nim přístup hasičskému záchrannému sboru kraje nebo jím zmocněným osobám za účelem používání, kontroly, údržby a oprav,

d) pokud jsou vlastníky stavby civilní ochrany nebo stavby dotčené požadavky civilní ochrany, dbát při užívání těchto nemovitostí a veškerých činnostech s tím spojených, aby nedošlo ke změně charakteru této stavby ve vztahu k jejímu účelu, a umožnit její využití pro potřeby civilní ochrany a přístup orgánům hasičského záchranného sboru nebo jimi zmocněným osobám do těchto objektů za účelem používání, kontroly, údržby a oprav,

(3) K plnění úkolů podle odstavce 1 mohou právnické osoby a podnikající fyzické osoby zřizovat zařízení civilní ochrany podle tohoto zákona a podle zvláštního právního předpisu.

§ 24

(1) Pokud dojde k mimořádné události v souvislosti s provozem technických zařízení a budov, při nakládání s nebezpečnými chemickými látkami a při jejich přepravě nebo při nakládání s nebezpečnými odpady (dále jen "havárie"), je právnická nebo podnikající fyzická osoba, která je vlastníkem, správcem nebo uživatelem uvedených zařízení, budov, látek nebo odpadů, povinna

a) podílet se na přípravě záchranných a likvidačních prací a na zpracování havarijního plánu kraje nebo vnějšího havarijního plánu tím, že poskytne na vyžádání hasičskému záchrannému sboru kraje, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, informace o

1. zdrojích rizik,
2. pravděpodobných následcích havárií a možných způsobech jejich likvidace,
3. možných účincích na obyvatele a životní prostředí,
4. opatřeních připravených ve své působnosti pro zajištění nezbytných sil a prostředků k provedení záchranných a likvidačních prací ve svém objektu nebo zařízení,

b) vůči svým zaměstnancům zajistit, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,

1. informování o hrozících mimořádných událostech a plánovaných opatřeních,
2. varování, evakuaci, popřípadě ukrytí,
3. organizování záchranných prací,
4. organizování přípravy k sebeochraně a vzájemné pomoci.

(2) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, u které došlo k havárii, je povinna

a) provádět neprodleně záchranné a likvidační práce,

b) ohlásit neprodleně havárii místně příslušnému operačnímu a informačnímu středisku integrovaného záchranného systému a bezprostředně ohroženým obcím; tím není dotčena oznamovací povinnost stanovená podle zvláštních právních předpisů,

- c) podílet se na varování osob ohrožených havárií v rozsahu stanoveném zvláštním právním předpisem,
- d) poskytnout veliteli zásahu informace o skutečnostech, které by mohly ohrozit životy nebo zdraví osob provádějících zásah nebo ostatního obyvatelstva, zejména informace o výbušninách, nebezpečných chemických látkách, zdrojích ionizujícího záření, dravých či nebezpečných zvířatech,
- e) spolupracovat při odstraňování havárie se složkami integrovaného záchranného systému, správními úřady a orgány krajů a obcí,
- f) uhradit krajskému úřadu nebo složkám integrovaného záchranného systému náklady spojené s poskytnutím věcné a osobní pomoci, s likvidačními pracemi a se škodami prokazatelně vzniklými havárií,
- g) zabezpečit asanační práce podle pokynů příslušných správních úřadů nebo obcí,
- h) zabezpečit zneškodnění odpadů, které vznikly v důsledku havárie i v důsledku její likvidace,
- i) spolupracovat při zpracování dokumentace o záchranných a likvidačních pracích.

Komentář:

Práva a povinnosti při mimořádných událostech je třeba dodržovat a LPP nemůže být v rozporu.

Číslo 14 - Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví

§ 39 Rizikové práce

Nakládání s nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky

§ 44a

§ 44b Odborná způsobilost

Ochranná dezinfekce, dezinsekce a deratizace

§ 55

Ochrannou dezinfekcí, dezinsekcí a deratizací je činnost směřující k ochraně zdraví fyzických osob a k ochraně životních a pracovních podmínek před původci a přenašeči infekčních onemocnění, škodlivými a epidemiologicky významnými členovci, hlodavci a dalšími živočichy. Člení se na

- a) běžnou ochrannou dezinfekci, dezinsekcí a deratizací, která jako součást čištění a běžných technologických a pracovních postupů směřuje k předcházení vzniku infekčních onemocnění a výskytu škodlivých a epidemiologicky významných členovců, hlodavců a dalších živočichů,

b) speciální ochrannou dezinfekci, dezinfekci a deratizaci, kterou je odborná činnost cílená na likvidaci původců a přenašečů infekčních onemocnění a zvýšeného výskytu škodlivých a epidemiologicky významných členovců, hlodavců a dalších živočichů.

§ 56

Osoba, která provádí ochrannou dezinfekci, dezinfekci nebo deratizaci,

a) smí použít jen přípravky, jejichž uvedení na trh bylo povoleno a musí dodržet návod k jejich použití stanovený výrobcem,

b) může použít přípravky a postupy jen v míře nezbytně nutné tak, aby účelu ochranné dezinfekce, dezinfekce a deratizace bylo dosaženo a životní a pracovní podmínky nebyly ohroženy či poškozeny,

c) je povinna kontrolovat její účinnost.

§ 57

(1) Běžnou ochrannou dezinfekci, dezinfekci a deratizaci je povinna podle potřeby provádět každá osoba, a to jako součást čištění a běžných technologických a pracovních postupů.

(2) Speciální ochrannou dezinfekci, dezinfekci a deratizaci je povinna podle potřeby ve své provozovně zajistit každá fyzická osoba, která je podnikatelem, právnická osoba a každá osoba při likvidaci původců nákaz, při zvýšeném výskytu škodlivých a epidemiologicky významných členovců, hlodavců a dalších živočichů. Jde-li o obytné místnosti, pobytové místnosti a nebytové prostory nesloužící k podnikání, má povinnost podle věty první vlastník nemovitosti nebo společenství vlastníků a u nemovitosti v majetku České republiky organizační složka státu nebo příspěvková organizace, které přísluší hospodaření s ní.

§ 58

§ 61

Postup při zjištění výskytu infekčního onemocnění

§ 62 Hlášení infekčních onemocnění a zacházení s biologickým materiálem

§ 65 Provedení karantény a ohniskové ochranné dezinfekce, dezinfekce a deratizace

§ 66 Opatření, kterým jsou povinny se podrobit fyzické osoby podnikající a právnické osoby

(1) Fyzická osoba, která je podnikatelem, a právnická osoba jsou povinny podrobit se, podle povahy infekčního onemocnění, protiepidemickým opatřením, kterými jsou zejména,

a) zákaz provozu zařízení, provozovny nebo jiné činnosti,

b) zákaz přepravy určitými dopravními prostředky,

c) omezení výroby, pozastavení prodeje a zákaz užívání vody, potravin a dalších výrobků podezřelých z kontaminace.

(2) Fyzická osoba, která je podnikatelem, a právnická osoba jsou dále povinny zajistit provedení ohniskové dezinfekce, dezinfekce a deratizace a asanaci (hygienické zabezpečení) vody, půdy a jiných míst a výrobků podezřelých z toho, že obsahují původce onemocnění.

§ 67 Stanovení druhu a způsobu provedení protiepidemických opatření v ohnisku nákazy

§ 68 Provádění opatření před zavlečením infekčních onemocnění ze zahraničí

§ 69 Mimořádná opatření při epidemii a nebezpečí jejího vzniku

Komentář:

Vhodné se seznámit s tímto zákonem pro řešení typové mimořádné události Vysoce nakažlivá nemoc na palubě letadla.

Číslo 15 - Zákon č. 59/2006 Sb., Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky

§ 3 Podmínky zařazení objektu nebo zařízení do skupiny A nebo skupiny B

§ 4 Protokol o nezařazení

HAVARIJNÍ PLÁNOVÁNÍ

§ 17 Vnitřní havarijní plán

(1) Provozovatel je povinen zpracovat vnitřní havarijní plán v součinnosti se zaměstnanci objektu nebo zařízení zařazeného do skupiny B a stanovit v něm opatření uvnitř objektu nebo zařízení při vzniku závažné havárie vedoucí ke zmírnění jejích dopadů. Vnitřní havarijní plán obsahuje

- a) jména, příjmení a funkční zařazení fyzických osob, které mají pověření provozovatele realizovat preventivní bezpečnostní opatření,
- b) scénáře možných havárií, scénáře odezvy na možné havárie, scénáře řízení odezvy na možné havárie a matice odpovědnosti za jednotlivé fáze odezvy na možné havárie,
- c) popis možných dopadů závažné havárie,
- d) popis činností nutných ke zmírnění dopadů závažné havárie,
- e) přehled ochranných zásahových prostředků, se kterými disponuje provozovatel,
- f) způsob vyzkoušení dotčených orgánů veřejné správy a varování osob,
- g) opatření pro výcvik a plán havarijních cvičení,
- h) opatření k podpoře zmírnění dopadů závažné havárie mimo objekt a spolupráci se složkami integrovaného záchranného systému.

(2) Ostatní plány pro řešení mimořádných událostí, zpracované provozovatelem a schválené podle zvláštních předpisů, tvoří samostatné přílohy vnitřního havarijního plánu.

(3) Provozovatel je povinen předložit vnitřní havarijní plán k evidenci a uložení krajskému úřadu.

(4) Provozovatel je dále povinen

a) zajistit aktualizaci vnitřního havarijního plánu do 1 měsíce po každé změně druhu nebo množství umístěné nebezpečné látky přesahujícím 10 % dosavadního množství nebo po každé změně technologie, ve které je nebezpečná látka použita, pokud tyto změny vedou ke změně bezpečnosti užívání objektu nebo zařízení, a při organizačních změnách ovlivňujících systém zajištění bezpečnosti,

b) předložit krajskému úřadu neprodleně aktualizaci vnitřního havarijního plánu k evidenci a uložení,

c) zahrnout na základě rozhodnutí krajského úřadu do vnitřního havarijního plánu preventivní bezpečnostní opatření vztahující se k možnosti vzniku domino efektu,

d) zvažovat ve vnitřním havarijním plánu také opatření na zmírnění dopadů závažné havárie a souvislosti umístění objektu nebo zařízení vzhledem k dopravní nebo technické infrastruktuře, sídelním útvarům nebo významným krajinným prvkům, zvláště chráněným územím a územím soustavy NATURA 2000,

e) zajistit prověření vnitřního havarijního plánu z hlediska jeho aktuálnosti nejméně jednou za 3 roky ode dne, kdy se stal vnitřní havarijní plán platným dokumentem; tento den musí být v dokumentu vyznačen včetně podpisu oprávněné fyzické osoby,

f) prokazatelně seznámit zaměstnance a ostatní fyzické osoby zdržující se v objektu nebo u zařízení, včetně pracovníků dlouhodobých subdodavatelů, o rizicích závažné havárie, o preventivních bezpečnostních opatřeních a o žádoucím chování v případě vzniku závažné havárie,

g) uložit vnitřní havarijní plán tak, aby byl dostupný osobám, které mají pověření realizovat opatření vnitřního havarijního plánu a provádět kontroly,

h) postupovat podle vnitřního havarijního plánu v případě, kdy závažnou havárii nelze odvrátit nebo k závažné havárii již došlo.

(5) Ministerstvo stanoví prováděcím právním předpisem způsob a strukturu zpracování vnitřního havarijního plánu a provedení jeho aktualizace.

Vnější havarijní plán

§ 18

§ 26 Poskytování informací o vzniku a dopadech závažné havárie

Příloha č. 1 k zákonu č. 59/2006 Sb.

Komentář:

Havarijní plánování souvisí přímo s LPP v případě, že událost narušuje letový/letecký provoz. Z tohoto důvodu je nutné udržovat souvislosti mezi LPP a havarijním plánem.

Číslo 16 - Vyhláška č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy

Obsah a struktura bezpečnostního programu provozovatele letiště Bezpečnostní program provozovatele letiště

VI. Pohotovostní plánování

1. Organizační struktura a postupy pro řešení mimořádných událostí
2. Pohotovostní plány pro různé mimořádné události
3. Bezpečnostní opatření a postupy pro lety s konkrétní hrozbou
4. Postupy pro hlášení případů ohrožení bezpečnosti civilního letectví

Komentář:

Vyhláška č. 410/2006 Sb. řeší protiprávní činy a jako taková stanovuje pravidla pro LPP týkajících se protiprávních činů.

Číslo 21 - Annex to ED Decision 2014/012/R

GM3 ADR.OPS.B.005(a) Aerodrome emergency planning

CONTENTS OF AN AERODROME EMERGENCY PLAN DOCUMENT

The purpose of the aerodrome Emergency Plan Document is to provide all the required information to agencies and staff involved in an emergency. The document should be structured in such a manner, that the required information is easily identifiable. For that purpose, the structure of the aerodrome emergency plan should be as follows:

Section 1 — Emergency telephone numbers

This section should be limited to essential telephone, numbers according to the aerodrome needs, including:

- (a) air traffic services unit;
- (b) rescue and firefighting services (fire departments);
- (c) airfield operations department;
- (d) police and security;
- (e) medical services:
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances; and
 - (3) doctors — business/residence;
- (f) aircraft operators;
- (g) ground handling agencies;

- (h) government authorities;
- (i) civil defence; and
- (j) others.

Section 2 — Aircraft accident on the aerodrome

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by rescue and firefighting services;
- (c) Action by police and security services;
- (d) Action by the aerodrome operator:
 - (1) vehicle escort; and
 - (2) maintenance;
- (e) Action by medical services:
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances;
 - (3) doctors; and
 - (4) medical personnel.
- (f) Action by aircraft operator involved;
- (g) Action by emergency operations centre and mobile command post;
- (h) Action by government authorities;
- (i) Communication network (emergency operations centre and mobile command post);
- (j) Action by agencies organisations involved in mutual aid emergency agreements;
- (k) Action by transportation authorities (land, sea, air);
- (l) Action by public information officer(s);
- (m) Action by local fire departments when structures involved; and
- (n) Action by all other agencies.

Section 3 — Aircraft accident off the aerodrome

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by rescue and firefighting services;
- (c) Action by local fire departments;
- (d) Action by police and security services;
- (e) Action by aerodrome operator;
- (f) Action by medical services:
 - (i) hospitals;
 - (ii) ambulances;
 - (iii) doctors; and
 - (iv) medical personnel.
- (g) Action by agencies involved in mutual aid emergency agreements;
- (h) Action by aircraft operator involved;
- (i) Action by emergency operations centre and mobile command post;
- (j) Action by government authorities;
- (k) Action by communication networks (emergency operations centre and mobile command post);
- (l) Action by transportation authorities (land, sea, air);
- (m) Action by public information officer; and
- (n) Action by all other agencies.

Section 4 — Malfunction of aircraft in flight (Full emergency or local standby)

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by aerodrome rescue and firefighting services;
- (c) Action by police and security services;
- (d) Action by the aerodrome operator;
- (e) Action by medical services:
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances;
 - (3) doctors; and
 - (4) medical personnel.
- (f) Action by aircraft operator involved;
- (g) Action by emergency operations centre and mobile command post; and
- (h) Action by all other agencies.

Section 5 — Structural fires

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by rescue and firefighting services (local fire department);
- (c) Action by police and security services;
- (d) Action by aerodrome authority;
- (e) Evacuation of structure;
- (f) Action by medical services:
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances;
 - (3) doctors; and
 - (4) medical personnel.
- (g) Action by emergency operations centre and mobile command post;
- (h) Action by public information officer; and
- (i) Action by all other agencies.

Section 6 — Sabotage including bomb threat (aircraft or structure)

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by emergency operations centre and mobile command post;
- (c) Action by police and security services;
- (d) Action by the aerodrome operator;
- (e) Action by rescue and firefighting services;
- (f) Action by medical services:
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances;
 - (3) doctors; and
 - (4) medical personnel.
- (g) Action by aircraft operator involved;
- (h) Action by government authorities;
- (i) Isolated aircraft parking position;
- (j) Evacuation;
- (k) Searches by dogs and trained personnel;
- (l) Handling and identification of luggage and cargo on board aircraft;

- (m) Handling and disposal of suspected bomb;
- (n) Action by public information officer; and
- (o) Action by all other agencies.

Section 7 — Unlawful seizure of aircraft

- (a) Action by air traffic services unit;
- (b) Action by rescue and firefighting services;
- (c) Action by police and security services;
- (d) Action by the aerodrome operator;
- (e) Action by medical services;
 - (1) hospitals;
 - (2) ambulances;
 - (3) doctors; and
 - (4) medical personnel.
- (f) Action by aircraft operator involved;
- (g) Action by government authorities;
- (h) Action by emergency operations centre and mobile command post;
- (i) Isolated aircraft parking position;
- (j) Action by public information officer; and
- (k) Action by all other agencies.

Section 8 — Incident on the aerodrome

An incident on the aerodrome could require any, or all of the actions detailed in Section 2, 'Aircraft accident on the aerodrome'. Examples of incidents the aerodrome operator should consider to include: fuel spills at the ramp, passenger loading bridge, and fuel storage area; dangerous goods occurrences at freight handling areas; collapse of structures; vehicle/aircraft collisions; etc.

Section 9 — Persons of authority — site roles

To include, but not limited to, the following, according to local requirements:

- (a) On-aerodrome:
 - (1) Aerodrome chief fire officer;
 - (2) Aerodrome authority;
 - (3) Police and security — Officer-in-charge; and
 - (4) Medical coordinator.
- (b) Off-aerodrome:
 - (1) Local chief fire officer;
 - (2) Government authority; and
 - (3) Police and security — officer-in-charge.

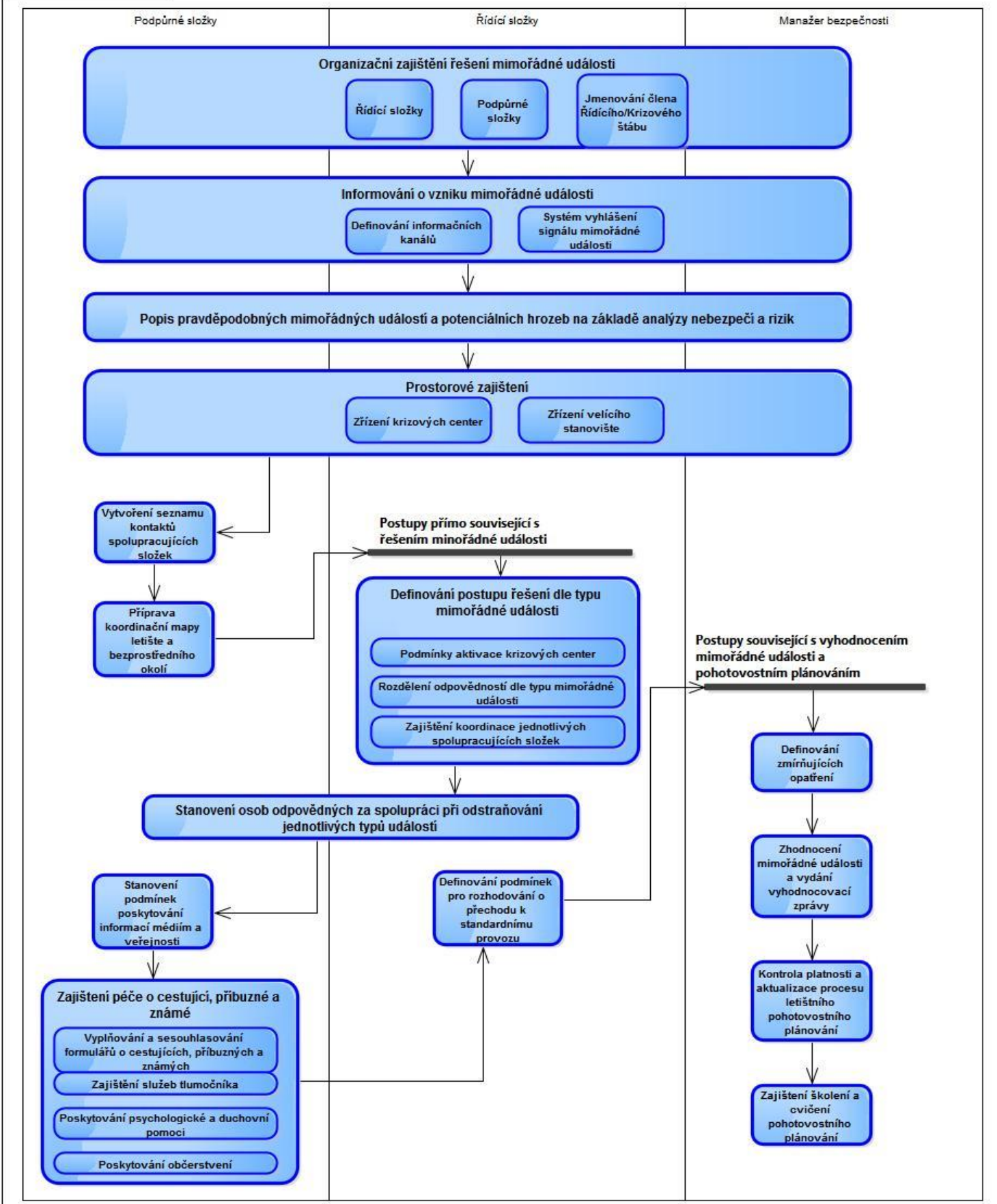
The on-the-scene commander will be designated as required from within the pre-arranged mutual aid emergency agreement.

Komentář:

Přijatelné způsoby průkazu a pomocný materiál k nařízení EU 139/2014 ukazuje možnou osnovu letištního pohotovostního plánu. Taktéž je v tomto předpisu zmíněno více doporučení týkajících se tvorby LPP.

Příloha č. 2: Proces řešení mimořádné události

act Letištní pohotovostní plán



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.

Literatura související s řešením projektu předcházející vytvoření metodiky:

- [1] Dociová, D. - Vittek, P.: Passenger prescreening system. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 12-15. ISSN 2336-2677.
- [2] Dučaiiová, J. - Vittek, P. - Dociová, D.: Possibilities of New Security Measures Implementation in conditions of Czech Republic. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 17-21. ISSN 2336-2677.
- [3] Hajzler, O. - Vittek, P. - Kraus, J.: The Methodology for the Creation of Airport Emergency Plan. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 4-7. ISSN 2336-2677.
- [4] Kraus, J. - Němec, V. - Vořtová, V.: Implementation of Recovery Management into Airport Emergency Plans. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 5-8. ISSN 2336-2677.
- [5] Kraus, J. - Plos, V. - Szabo, S.: Sensor Networks for CBRNE Detection. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 26-29. ISSN 2336-2677.
- [6] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: The New Approach to Airport Emergency Plans. International Journal of Social, Management, Economics and Business Engineering. 2014, vol. 8, no. 8, p. 2369-2372. ISSN 1307-6892.
- [7] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: "Friction Surfaces" of Airport Emergency Plan. International Journal of Social, Education, Economics and Management Engineering. 2015, vol. 8, no. 8, art. no. 1651, p. 2372-2375.
- [8] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P. - Dociová, D. - Hajzler, O. - et al.: Analysis of the Process of Creating Airport Emergency Plan in Terms of Legislation. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 39-42. ISSN 2336-2677.
- [9] Kraus, J. - Štumper, M. - Hanus, D.: Lasers Attacks in Aviation. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 16-19. ISSN 2336-2677.
- [10] Plos, V. - Vittek, P. - Vořtová, V.: The Possibility of Using Safety Indicators to Evaluate Security at Airports. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 9-12. ISSN 2336-2677.
- [11] Staněk, M. - Kraus, J. - Novák, M.: INDECT for European Pre-screening. MAD Special. 2015, vol. 2, no. 2, p. 20-25. ISSN 2336-2677.
- [12] Vořtová, V.: The Significance of Aviation Terrorism. MAD Special. 2014, vol. 1, no. 1, p. 22-25. ISSN 2336-2677.
- [13] Kraus, J. - Mikyška, V.: Ensuring Airport Processes Using Sensor Networks. In Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Žilina: Fakulta bezpečnostného inžinierstva, 2015, p. 299-304. ISBN 978-80-554-1024-1.
- [14] Kraus, J. - Plos, V. - Vittek, P.: Process of Creating Airport Emergency Plan. In 19. Medzinárodná vedecká konferencia Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Žilina, Univerzitná 1: Žilinská univerzita v Žilíně, 2014, p. 401-407. ISBN 978-80-554-0875-0.
- [15] Kraus, J. - Vittek, P. - Plos, V.: Comprehensive emergency management for airport operator documentation. In Production Management and Engineering Sciences: Proceedings of the International Conference on Engineering Science and Production Management (ESPM 2015), Tatranská Štrba, High Tatras Mountains, Slovak Republic, 16th-17th April 2015. Bratislava: University of Economics in Bratislava, 2015, p. 139-144. ISBN 978-1-138-02856-2.

- [16] Pitas, J. - Němec, V. - Soušek, R.: Mutual Influence of Management Processes of Stakeholders and Risk Management in Cyber Security Environment. In The 18th World Multi-Conference on Systemics, Cybernetics and Informatics. Orlando, Florida: International Institute of Informatics and Systemics, 2014, vol. II, p. 94-97. ISBN 978-1-941763-05-6.
- [17] Štumper, M. - Kraus, J. - Vittek, P. - Plos, V.: GNSS jamming. In INAIR 2014 - International Conference on Air Transport. Žilina: EDIS, 2014, p. 79-82. ISBN 978-80-554-0944-3.
- [18] Vittek, P. - Matyáš, R. - Kraus, J.: Customized Emergency Response Plan for Aviation Organizations. In 19. Medzinárodná vedecká konferencia Riešenie krizových situácií v špecifickom prostredí. Žilina, Univerzitná 1: Žilinská univerzita v Žiline, 2014, p. 723-729. ISBN 978-80-554-0875-0.