

UNIVERZITA PARDUBICE
Fakulta ekonomicko – správní
Ústav ekonomie

KRIZOVÝ MANAGEMENT LETIŠTĚ KUNOVICE

Bakalářská práce

Vypracovala: Jindřiška Míšová

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Petr Linhart, CSc.

2007

UNIVERSITY OF PARDUBICE
Faculty of Economics and Administration
Department of Economics

CRISIS MANAGEMENT OF THE AIRPORT KUNOVICE

Bachelor work

Author of the work: Jindřiška Míšová

Head of the work: doc. RNDr. Petr Linhart, CSc.

2007

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

Pardubice 15.8.2007

Jindřiška Míšová

Poděkování:

Chtěla bych touto cestou poděkovat svému vedoucímu práce, který mi poskytl cenné rady a připomínky, dále děkuji panu Petru Kovaříkovi, který mi poskytl veškeré informace a údaje, které jsem potřebovala pro vypracování bakalářské práce.

V neposlední řadě bych chtěla poděkovat všem, kteří mi vytvářeli potřebné podmínky pro zpracování tohoto projektu.

Souhrn

Tato práce nesoucí název Krizový management letiště Kunovice obsahuje obecné informace o Letišti Kunovic, základy krizového managementu, krizový management, legislativní základy, orgány krizového řízení a bezpečnostní dokumentaci.

Další částí práce je charakteristika příprav podniku na krizovou situaci, komparace opatření podniku s krizovou legislativou a návrh na zlepšení stávajících opatření.

Summary

This work named Crisis Management of the Airport Kunovice contains general information about the Airport Kunovice, Bases of Crisis Management, Crisis Management, legislation on Crisis Management, authorities of Crisis Management, and Safety Documentation.

Next part of this work is characteristics of disposition on critical situation, confrontation of measures the airport with crisis legislation and improvement suggestion existing measures.

Obsah:

1. Úvod	8
2. Základy krizového managementu	9
2.1. Charakteristika základních pojmů	9
2.1.1. Krize.....	9
2.1.2. Mimořádná událost	12
2.2. Krizový management.....	16
2.2.1 Pojetí a definice krizového managementu	16
2.3. Legislativní základy.....	20
2.4. Orgány krizového řízení	21
2.5. Integrovaný záchranný systém	23
2.6. Krizové plánování.....	25
2.6.1. Krizový plán	26
2.6.2. Dokumentace bezpečnosti.....	28
3. Charakteristika přípravy podniku na krizovou situaci.....	29
3.1. Všeobecné údaje o letišti	29
3.2. Kapacitní parametry letiště	30
3.3. Historie letiště.....	31
3.4. Služby zajišťované letištěm	31
3.5. Letištní pohotovostní plánování	32
3.5.1. Typy předpokládaných událostí.....	32
3.5.2. Pohotovostní operační středisko a místo velení	34
3.5.3. Útvary zahrnuté do Letištního pohotovostního plánu.....	34
3.5.4. Nácvik letištních MU	34
3.5.5. Úkoly a odpovědnost zúčastněných útvarů.....	35
3.6. Havarijní plánování	37
4. Komparace opatření podniku s krizovou legislativou.....	38
5. Návrh na zlepšení stávajících opatření	42
6. Závěr.....	43
7. Použitá literatura	44
8. Přílohy	45

1. Úvod

Tématem mé bakalářské práce je Krizový management letiště Kunovice. Toto letiště jsem si vybrala proto, že se nachází v blízkosti mého bydliště a zajímalo mě, kdo a co na letišti v této oblasti dělá. V dnešní době je téma krizového řízení a mimořádných událostí různého druhu pořád aktuální. Čím dál více totiž přibývá takových událostí, které způsobuje nejen příroda, ale hlavně svou činností člověk. A tyto situace se dotýkají všech, ohrožují totiž nejen náš majetek, ale hlavně naše zdraví a životy.

Za cíl této práce jsem si stanovila charakterizovat přípravy podniku na krizové situace, porovnat letištní opatření s naší krizovou legislativou a případně podat eventuelní návrhy na jejich zlepšení.

V první části se budu zabývat teoretickým základům krizového řízení. Potom se budu věnovat samotnému letišti. Mimo krizového zřízení se zmíním i o jeho historii, jaké má parametry a všeobecné údaje.

2. Základy krizového managementu

2.1. Charakteristika základních pojmů

2.1.1. Krize

Slovo krize má původ v řeckém „krisis“, které je odvozeno od „krino“. V překladu to znamená oddělovat, rozhodovat, posuzovat, ale také měřit se, přít se či bojovat.¹

Krizí označujeme takovou situaci, kdy jedinec čelí takovým překážkám, které jsou jen těžko překonatelné obvyklými postupy řešení problému.

Je-li významným způsobem narušena stabilita systému na jedné straně a postojem okolního prostředí k danému systému na straně druhé, hovoříme také o krizi.

Mezi faktory, které krizi charakterizují, patří:

- krize je vždy spjata s určitou hrozbou,
- krize nejsou časté a většinou se dají jen s těží předvídat
- ve většině případů mají sociální dopady, ve svých důsledcích mají více rozměrů a vzájemně na sebe působí, např. jedna krize může způsobit jinou krizi, také může probíhat více krizí najednou,
- způsobují mentální a emocionální zátěž, která se projevuje zmatkem a napětím,
- krize lze řešit, řízení řešení musí být ale naléhavé a bezprostřední,
- rozhodování v krizi probíhá na základě neurčitých, neúplných nebo sporných informací,
- mnohdy jde o důležité zájmy jednotlivých stran. Každá akce i nečinnost může vyvolat vážné následky.

Krize se dá také chápat jako situace, kdy po nestabilním období, stavu věci dochází ke změně ať už s extrémně pozitivním či negativním výsledkem.

¹ Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

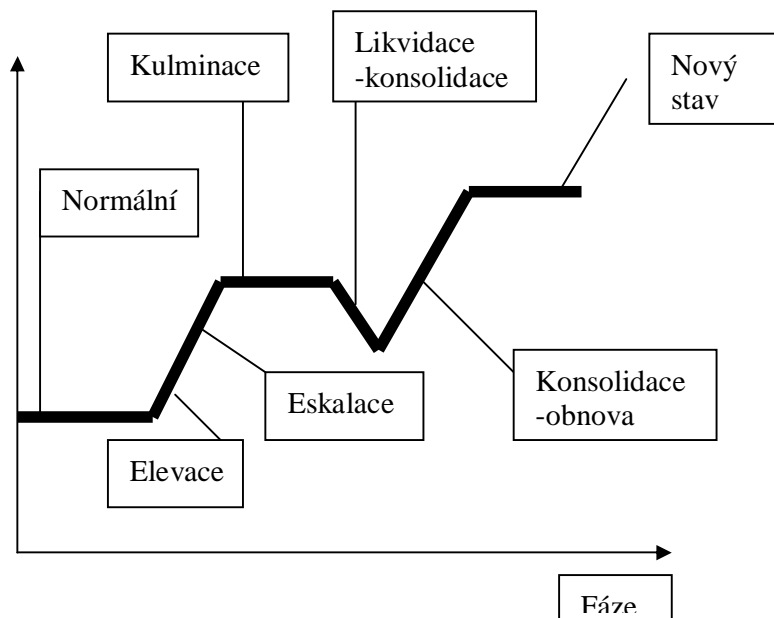
Obecně tedy nazýváme krizí stav, kdy dochází k nestabilní situaci překročením nebo podkročením meze, kterou považujeme za kritickou.²

Krizi se také chápe jako dynamický stav, který má fáze a ty se v průběhu mění.

Krizový stav následuje po tzv. normálním stavu a začíná fází elevace, kdy se objevují varovné signály a příznaky. Eskalace začíná překročením hranice stability systému. V momentě zpomalení nebo zastavení růstu intenzity působení škodlivých sil dochází ke kulminaci. Po této fázi nastává fáze likvidace, kdy se odstraňují vzniklé škody. Ve fázi konsolidace jsou obnovovány základní činnosti.

Obrázek 1 Fáze krize

Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745, str. 14



Krizovou situaci vymezuje účelově zákon č. 240/2000 Sb. a zákon č. 110/1998 Sb., podle kterých krizová situace nastává, když je vyhlášen:

- stav nebezpečí,
- nouzový stav,

² Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

- stav ohrožení státu,
- válečný stav.

Stav nebezpečí je nejnižším stupněm krizové situace, kdy na místo povodňových komisí nastupují krizové štáby. Stav nebezpečí vyhláší hejtman kraje na území kraje v případě živelní pohromy, ekologické nebo průmyslové havárie, nehody nebo jiného nebezpečí ohrožený životy, zdraví, majetek, životní prostředí nebo vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek, pokud nedosahuje intenzita ohrožení značného rozsahu a není možné odvrátit ohrožení běžnou činností správních úřadů a složek integrovaného záchranného systému. Stav nebezpečí se vyhláší na dobu nejvýše 30 dnů.

Nouzový stav vyhláší vláda ČR, případně předseda vlády, ve stejném případě jako stav nebezpečí, ale jen v případě, dosahuje-li značného rozsahu. Může být vyhlášen na celém území státu nebo jen v ohrožených regionech také na dobu 30-ti dnů.

Stav ohrožení státu je vyhlášen Parlamentem ČR na návrh vlády při bezprostředním ohrožení státní svrchovanosti, územní celistvosti státu nebo jeho demokratických základů.

Válečný stav vyhláší Parlament ČR v případě, že státu hrozí bezprostřední napadení, je-li napaden nebo je-li třeba plnit mezinárodní smluvní vztahy o společné obraně.

2.1.2. Mimořádná událost

Za mimořádnou událost považujeme nepříznivý stav, který vzniká nechtěně, není plánovaný, má negativní výsledek a může být výsledkem našich aktivit, lidské činnosti.

Mimořádná událost je také škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie ohrožující život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.

V užším smyslu jsou mimořádné události takové události, které:

- jedinec či subjekt nedokáže vyřešit běžnými prostředky,
- řeší Integrovaný záchranný systém a další vnější systémy.

Rozdělení nepříznivých a mimořádných událostí podle závažnosti:

tabulka 1 Mimořádné události ve členění podle závažnosti

Název	Ztráty na životech	Materiální ztráty
Závady	Žádné	100
Vada	Žádné	1.000
Porucha	Žádné	10.000
Nehoda	Jedinec	100.000
Havárie	Několik jedinců	1 mil.
Závažná havárie	Desítky	10 mil.
Pohroma	Stovky	100 mil.
Katastrofa	Tisíce	1 mld.
Kataklyzma	Statisíce	10 mld.
Apokalypsa	Miliony	100 mld.

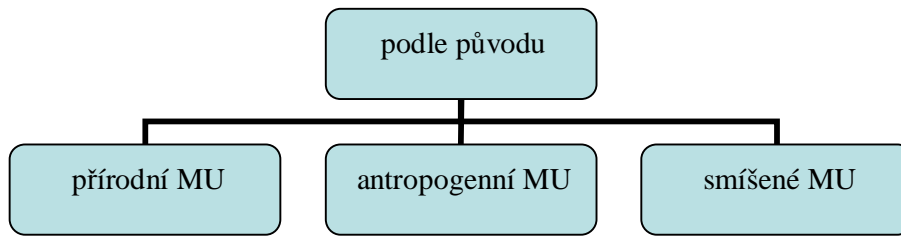
Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745, str.9

Členění mimořádných událostí

Literatura zabývající se krizovým managementem uvádí celou řadu způsobů členění mimořádných událostí. Důležité ale je, aby členění vyhovovalo v praxi konkrétnímu případu.³

³ Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

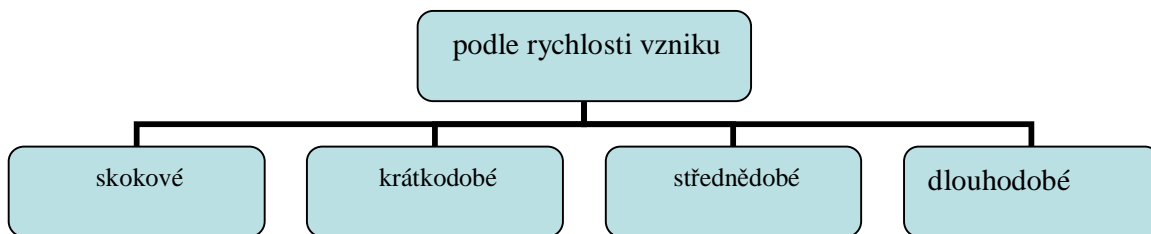
Členění mimořádných událostí podle původu:



Obrázek 2 Členění mimořádných událostí podle původu

Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

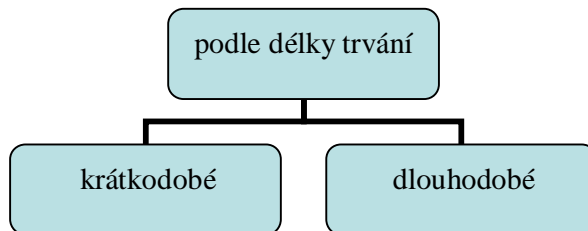
Členění mimořádných událostí podle rychlosti vzniku:



Obrázek 3 Členění mimořádných událostí podle rychlosti vzniku

Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

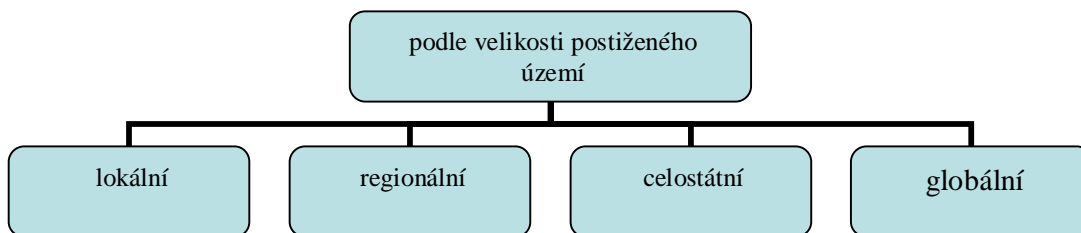
Členění mimořádných událostí podle délky trvání:



Obrázek 4 Členění mimořádných událostí podle délky trvání

Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

Členění mimořádných událostí podle velikosti postiženého území:



Obrázek 5 Členění mimořádných událostí podle velikosti postiženého území

Zdroj: Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

2.2. Krizový management

2.2.1 Pojetí a definice krizového managementu

Krizový management je definován jako „ucelený soubor přístupů, názorů a zkušeností, doporučení, metod, opatření a vazeb uplatňovaných v hierarchizovaném a funkčně propojeném systému věcně příslušných orgánů veřejné správy, právnických a fyzických osob, jehož cílem je minimalizovat možnosti vzniku krize, nebo v případě, že již krize nastala, redukovat rozsah škod a minimalizovat dobu trvání krize. Důležitou součástí krizového řízení je i odstraňování následků působení negativních faktorů krizových situací a obnova systému do nového běžného stavu.“⁴

Pojmy patřící do krizového managementu:⁵

Základní funkce státu – zajistit ochranu chráněných zájmů státu a trvale udržitelný rozvoj státu.

Chráněné zájmy státu – cíle státu, které jsou prioritně ochraňovány, obvykle životy a zdraví lidí, majetek, životní prostředí, existence státu. Jsou předmětem nouzového plánování.

Bezpečnost – stav, při kterém je přijatelná pravděpodobnost vzniku újmy na chráněných zájmech.

Zabezpečení – zajištění bezpečnosti lidí a zařízení.

Škoda – újma na životě a zdraví lidí, majetku, životním prostředím a lidské společnosti.

Zranitelnost – náchylnost ke vzniku škody.

Dopad – nepříznivé působení jevu v určitém místě a čase na chráněné zájmy.

Nepříjatelny dopad – takový dopad, který může způsobit nebo způsobí škodu na jednom či více chráněných zájmech.

Ohrožení – dáno velikostí jevu, kterou lze očekávat v určitém místě v daný časový úsek s pravděpodobností rovnou stanovené hodnotě.

Riziko – míra výskytu nepříjatelnych dopadů, které jsou vyvolány pohromou v určitém místě a čase. Je to také pravděpodobnost, že dojde k jedné či více událostem, které zcela mění původní stav nebo vývoj chráněných zájmů státu z hlediska jejich celistvosti a funkce. Riziko je úměrné velikosti ohrožení, technické zranitelnosti a zranitelnosti vyvolané počtem lidí.

⁴ Antušák, E. a Kopecký, Z.: Úvod do teorie krizového managementu I. VŠE Praha, 2002 ISBN 8024503409

⁵ Procházková, D. a Říha, J.: Krizové řízení. MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004 ISBN 8086640302

Hrozba – nebezpečí vzniku výskytu útoku (teroristického či vojenského), pravděpodobnost vzniku události nebo souboru událostí odlišných od předpokládaného stavu nebo vývoje chráněných zájmů státu z hlediska jejich celistvosti, určena schopností útočníka, zranitelností chráněných zájmů státu a úmyslem útočníka.

Pohroma – jev, který vede nebo může vést ke velké škodě na chráněných zájmech státu.

Nouzová situace – stav vyvolán vznikem pohromy. Podle míry závažnosti z hlediska jejich dopadů na chráněné zájmy státu se nouzové situace dělí do kategorií.

tabulka 2 Kategorie nouzové situace

Kategorie nouzové situace	
1	Zanedbatelné z hlediska života občana
2	Nedůležité z hlediska občana
3	Důležité z hlediska občana
4	Závažné z hlediska společnosti
5	Velmi závažné z hlediska společnosti
6	Ohrožující existenci či podstatu společnosti

Zdroj: Procházková, D. a Říha, J.: Krizové řízení. MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004 ISBN 8086640302

Nástroje státu k zajištění ochrany chráněných zájmů a k zajištění rozvoje státu –

- strategické řízení založené na kvalifikovaných datech a správných metodách rozhodování,
- výchova a vzdělání občanů,
- specifická výchova technických a řídicích pracovníků,
- technické standardy, normy a předpisy,
- inspekce,
- výkonné složky ke zvládnutí nouzové situace,
- nouzové a krizové plánování.

Nouzové plánování – soubor opatření pro předcházení a zabránění výskytu pohrom, kterým zmírnění dopadů pohrom, kterým nelze zabránit, implementaci opatření nutných pro zvládnutí nouzových situací kategorie 2 – 4, zajištění stabilizace situace, obnovy a dalšího rozvoje.

Podle zákona č. 239/2000 Sb. zahrnuje havarijní plánování a plánování, které má za cíl předejít a zabránit výskytu přírodních pohrom a technologickým haváriím nebo zmírnění těchto pohrom.

Krizové plánování – soubor opatření, která sníží výskyt nouzových situací kategorie 5 na přijatelnou míru, umožní tyto situace zvládnout, zmírní dopady nouzových situací kat. 5 na chráněné zájmy státu, zajistí obnovu a další rozvoj chráněných zájmů státu.

Navazuje na nouzové plánování, patří do krizového plánování.

Hodnocení pohromy a hodnocení rizik - pracovní metody rizikového inženýrství, používají se podle charakteru pohrom. U některých pohrom se používají deterministické nebo pravděpodobnostní přístupy, u neměřitelných se používají přístupy založené na agregaci.

Scénář pohromy - soubor izolovaných i propojených dopadů pohromy v prostoru a čase, který může vyvolat nebo vyvolá vznik pohrom v daném místě. Jde o určitý časový sled událostí, které se dějí po vzniku pohromy v místě postiženém dopadem pohromy.

Relevantní pohroma - pohroma, která v určitém místě má nebo může mít dopady.

Specifická pohroma - relevantní pohroma, která v daném území za daný časový úsek má nebo může mít dopady.

Kritická pohroma - specifická pohroma, která na daném území v daném časovém úseku má nebo může mít nepřijatelné dopady takové intenzity nebo rozsahu, které vedou k poškození stability státu nebo jeho částí.

Kritická situace - nouzová situace, která je vyvolaná výskytem kritické pohromy nebo nouzové situace kategorie 4 - 5.

Monitoring - způsob sledování, který umožňuje následné vyhodnocení získaných poznatků potřebných pro rozhodnutí a určení záměru nebo k vydání varování či předpovědi.

Opatření - nástroj sloužící k odvrácení a zmírnění dopadů pohromy na daném území v daném čase nebo k zajištění obnovy a rozvoje chráněných zájmů státu.

Ochrana - soubor opatření, který slouží k zachování a rozvoji chráněných zájmů, založena na principu předběžné opatrnosti.

Zvládnutí nouzové situace - dosažení takového stavu, kdy škody vzniklé důsledkem výskytu určité nouzové situace jsou tak malé, že se dají snadno odstranit nebo jsou přijatelné.

Odezva - odezva na nouzovou situaci je provedení souboru opatření, který stanovuje postup ke zvládnutí nouzové situace. To znamená:

- stabilizace situace na postiženém území a jeho okolí
- zabránění nebo omezení dalšího rozvoje nouzové situace
- zamezení, omezení dopadů na lidi, majetek, životní prostředí a lidskou společnost.

Obnova - soubor opatření k zajištění stability, likvidaci škod, které jsou odstranitelné, zahájení dalšího rozvoje.

Scénář odezvy - propojený soubor opatření v čase a místě, který udává postup, jak zvládat nouzové situace.

Specifický scénář odezvy - scénář odezvy na určitou pohromu vytvořený na znalostech podstaty pohromy a jejich dopadů. Je připravován výkonnou složkou zodpovědnou za zvládnutí této pohromy.

Kritický scénář pohromy - scénář odezvy na kritickou pohromu. Je připravován vládou a ústředními správními úřady.

Scénář obnovy - propojený souhrn opatření, který vede ke stabilizaci situace, k likvidaci odstranitelných škod a k nastartování dalšího vývoje.

Prevence - soubor opatření sloužících ke snížení pravděpodobnosti vzniku nouzové situace.

Připravenost - vypracování určitých scénářů odezvy, zabezpečení výkonných složek, pomůcek, osob, technických prostředků a financí pro realizaci příslušných scénářů odezvy.

Výkonná složka - složka speciálně vytvořená, vzdělaná, vyškolená a vybavená k provádění zásahu při nouzových a kritických situacích.

Systém odezvy pohromy/ záchranný systém - propojený systém spolupráce výkonných složek, jež provádí odezvu na pohromy.

Řízení - obecně soubor postupů pro nalezení a řešení problémů. Patří sem plánování, vedení a organizování personalistika a kontrolování; český ekvivalent pro management.

Řízení rizika - plánování, organizování, přidělování pracovních úkolů a kontrola zdrojů organizace pro dosažení minimalizování ztráty, škody, zranění nebo úmrtí vzniklého různými pohromami.

Řízení bezpečnosti - management s cílem dosáhnout bezpečnosti. Zvýšení bezpečnosti se dosáhne využitím technických, právních, organizačních, vzdělávacích a jiných ochranných opatření.

Krizové řízení - nedílná součást řízení státu, organizací a institucí, které mají zájem na svém rozvoji. Krizové řízení vyvíjí nástroje pro zvládnutí nouzové situace kategorie 5. Mezi základní fáze patří prevence, připravenost a odezva a obnova. Krizové řízení je v různých pojetích součástí krizové bezpečnosti, v jiných se používá jen pro případ zvládnutí kritických situací, které vyvolaly pohromy.

Matice zodpovědnosti - pro určitou činnost určuje způsob vedení.

Kritická infrastruktura - zázemí státu nutné pro dosažení cílů krizového řízení Kritickou infrastrukturu tvoří systém, který zahrnuje fyzickou, kybernetickou a organizační infrastrukturu.

2.3. Legislativní základy⁶

Legislativní rámec krizového řízení České republiky tvoří tyto stěžejní právní předpisy:

- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb.,
- Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky v platném znění,
- Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky v platném znění,
- Zákon č. 222/1998 Sb., o zajištění obrany České republiky v platném znění,
- Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů v platném znění
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů,
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů.
- Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatření pro krizové stavy platném znění,
- Zákon č. 133/2000 Sb., o požární ochraně v platném znění,
- Zákon č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými látkami a chemickými přípravky .

Na tyto zákony navazují vyhlášky ústředních správních úřadů a nařízení vlády, která určitá opatření upravují dále ze zákonů na základě příslušných zmocnění v zákonech. Patří sem také řada dalších právních předpisů, které upravují jednotlivé úseky.

⁶ Procházková, D. a Říha, J.: Krizové řízení. MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004
ISBN 8086640302

2.4. Orgány krizového řízení

V zákoně č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení jsou specifikována práva a povinnosti v oblasti krizového řízení. Orgány krizového řízení tvoří orgány státní správy, orgány samospráv a jejich stálé poradní orgány. Jsou to vláda ČR, ministerstva a ostatní správní úřady, Česká národní banka, orgány krajů, obcí a určené orgány s územní působností), které ve prospěch svého zřizovatele zabezpečují analýzu a vyhodnocení možných ohrožení jeho bezpečnosti, plánování, organizování, realizaci a kontrolu činností prováděných v souvislosti s přípravnými opatřeními a řešením krizových situací.⁷

Krizový plán schvaluje statutární orgán zpracovatele.⁸

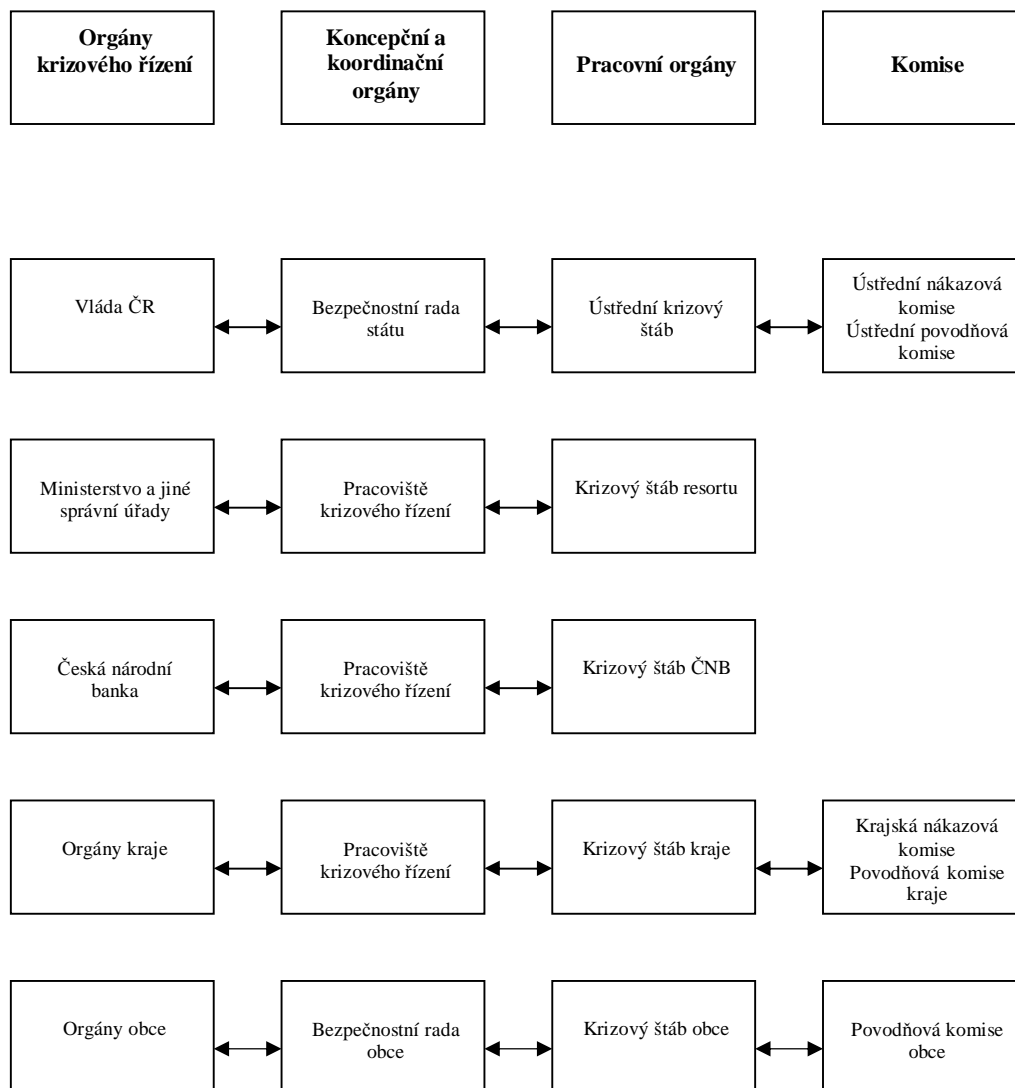
Zpracovatelem krizového plánu kraje jsou příslušné orgány kraje. Zpracování krizového plánu kraje zabezpečuje hasičský záchranný sbor kraje. Ten pak schvaluje hejtman. Způsob zpracování krizového plánu kraje je stanoven v § 16 nařízení vlády č. 462/2000 Sb., k provedení § 27 odst. 8 a § 28 odst. 5 zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů, ve znění nařízení vlády č. 36/2003 Sb. Hasičský záchranný sbor kraje projedná v Bezpečnostní radě kraje rozsah a postup zpracování krizového plánu a podíl krajského úřadu, hasičského záchranného sboru kraje a ostatních subjektů na jeho zpracování.

Obecní úřad zpracovává vybrané úkoly krizového plánu kraje u obce určené hasičským záchranným sborem kraje. V případě obce s rozšířenou působností se zabývá rozpracováváním vybraných úkolů krizového plánu kraje na podmínky správního obvodu obec s rozšířenou působností. Tento dokument schvaluje starosta určené obce po projednání se starosty dotčených obcí a po posouzení Bezpečnostní radou kraje.

⁷ Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů

⁸ http://www.krizove-rizeni.cz/index_soubory/dokumenty/krplan1.htm

Přehled orgánů krizového řízení v ČR



Obrázek 6 Přehled orgánů krizového řízení v ČR

Zdroj: Procházková, D. a Říha, J.: Krizové řízení. MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004 ISBN 8086640302

2.5. Integrovaný záchranný systém

Jde o státem garantovaný komplex ochrany bezpečnosti a obrany před mimořádnými událostmi. Integrovaný záchranný systém zajišťuje spolupráci mezi záchrannými, pohotovostními a odbornými složkami státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob. Základní složky IZS zajišťují nepřetržitý provoz své síly a prostředky rozmísťují po celém území státu. Koordinaci IZS zajišťuje operační a informační středisko generálního ředitelství hasičského záchranného sboru a operační a informační středisko hasičského záchranného sboru kraje.

Dále provádí likvidaci havárií, hromadných neštěstí a katastrof s hromadným výskytem zraněných, postižených, mrtvých, nebo rozsáhlých ekologickým haváriích a těžkých ztrátách na majetku.⁹

Základní složky IZS tvoří:

- Hasičský záchranný sbor ČR a jednotky požární ochrany zajišťující plošné pokrytí,
- Zdravotnická záchranná služba,
- Policie ČR.

Mezi **ostatní složky IZS** patří:

- vyčleněné ozbrojené síly a bezpečnostní sbory ,
- ostatní záchranné sbory,
- orgány ochrany veřejného zdraví,
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
- zařízení civilní ochrany,
- neziskové organizace a sdružení občanů, lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

Tyto složky poskytují pomoc na vyžádání. O této pomoci, plánované pomoci, je předem písemně dohodnut způsob poskytnutí pomoci. Poskytování plánované pomoci na vyžádání je zahrnuto do poplachového plánu IZS. Toto je vydáváno v nařízení kraje.

IZS je vymezen v zákoně č. 239/2000 Sb., o IZS a o změně některých zákonů. Tento zákon vymezuje IZS a stanovuje jeho složky a jejich působnost. Také stanovuje působnost

⁹ Roudný, R., Linhart, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745

a pravomoc státních orgánů a orgánů územně samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné události před a po dobu krizového stavu. IZS se používá při záchranných a likvidačních pracích.

2.6. Krizové plánování

Plánování tvoří základ každého řízení. Výsledný efekt tohoto procesu tvoří plán a je snad nejdůležitějším prvkem celého krizového managementu. Plán by měl být východiskem pro celé řízení, a proto by měli plán tvořit kvalifikovaní pracovníci.

Výsledkem krizového plánování je krizový plán definující účinnosti, které musí jednotlivé orgány krizového řízení, právnické a fyzické osoby udělat pro zvládnutí případné krize.

Krizové plánování se dá také definovat jako: „plánování, jehož hlavním cílem jsou aktivity orgánů krizového řízení zaměřené na minimalizaci možnosti vzniku krizových situací přírodního, antropogenního nebo sociálního a společenského charakteru, hledání nejvhodnějších způsobů protikrizové intervence, redukci dopadů krizových situací a stanovení nejracionálnějších a ekonomicky nejvýhodnějších cest obnovy poškozených systémů a jejich návratu do nového běžného stavu.“¹⁰

Krizového plánování má v ČR podsystémy:

- **obrné plánování** - realizace cílů a úkolů obrany státu a z nich plynoucích závazků, postupů a termínů plnění, provádí vláda ČR, Ministerstvo obrany ČR a ostatní ústřední orgány krizového řízení,
- **civilní nouzové plánování** - zajišťuje vyčleňování civilních zdrojů pro podporu ozbrojených sil a pro realizaci opatření uskutečňujících se v zájmu podpory základních funkcí státu, ochrany ekonomiky státu a obyvatelstva a předcházení krizí,
- **havarijní plánování** - uskutečňuje Ministerstvo vnitra, Generální ředitelství HZS ČR, Policejní prezidium ČR a ředitelství územních středisek zdravotnické záchranné služby s cílem dosáhnout připravenosti k řešení krizových situací, které vyžadují nasazení sil a prostředků složek IZS.

¹⁰ Antušák, E. a Kopecký, Z.: Úvod do teorie krizového managementu I. VŠE Praha, 2002 ISBN 8024503409

2.6.1. Krizový plán

Krizový plán je souhrnný plánovací dokument, který zákonem stanovené orgány krizového řízení navrhnou ve své věcné a územní působnosti. Tvoří ho opatření a postupy pro případ vzniku krizových situací. Je vymezen zákonem č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů.¹¹

V knize Medicína katastrof a hromadných neštěstí je krizový plán definován takto: „Krizový plán je preventivní dokument vytvořený pro potřeby krizových štábů či komisí. Pro subjekt odpovídající za zkoumaný systém je především zásadním a základním informačním podkladem pro provedení komplexních preventivních opatření, daný plánem územního rozvoje zkoumaného systému. Krizový plán je také podkladem k zabezpečení sil a prostředků, výcviku členů krizového štábu, záchranářů, obyvatelstva ve zvládnutí praktických činností. Krizový plán není pomůckou pro krizový štáb za krizového stavu, ale před krizovým stavem, i když je součástí operační dokumentace.“¹²

Typy dokumentů:

- souhrnný dokument – zpracovávají jej zákonem určené orgány krizového řízení,
- účelový dokument – každá organizace či podnik by ho měl mít zpracovaný, zákonem ale není předepsaný.

Právnícké a podnikající fyzické osoby zpracovávají plány krizové připravenosti, pokud zajišťují plnění opatření vyplývajících z krizového plánu příslušných regionálních orgánů krizového řízení. Plán připravenosti a krizový plán se liší jen v tom, že právnícké a fyzické osoby musí do výčtu možných rizik zahrnout i podnikatelská rizika.

Druhy krizových plánů:

- krizové plány ústředních orgánů krizového řízení,
- územní krizové plány krajů a obcí,

¹¹ http://www.krizove-rizeni.cz/index_soubory/dokumenty/krplan1.htm

¹² Štětina, J. a spolupracovníci: Medicína katastrof a hromadných neštěstí. Grada Publishing, 2000
ISBN 8071696889

- krizové plány právnických a podnikajících fyzických osob.

Krizový plán se zpracovává v písemné a elektronické podobě. Skládá se ze základní části a přílohové části.

Základní část obsahuje:

- vymezení působnosti, odpovědnosti a úkolů správních úřadů a jiných státních orgánů a orgánů samosprávy, jimž zákon ukládá povinnost zpracovat krizový plán s ohledem na charakteristiku území,
- charakteristiku organizace krizového řízení,
- výčet a hodnocení možných krizových rizik, jejich dopad na území a činnost orgánů a organizačních složek státu, jejich organizačních celků, právnických nebo podnikajících fyzických osob podílejících se na zajištění krizových opatření v rámci krizového plánování
- další podklady a zásady potřebné pro používání přílohové části krizového plánu.

Přílohovou část krizového plánu tvoří:

- dokumenty nezbytné ke zvládnutí krizové situace, přehled sil a prostředků včetně jejich počtu a využitelnosti,
- katalog krizových opatření, obsahující zásady a postup realizace krizových opatření,
- typové plány, kterými ústřední správní úřad podle své působnosti stanoví pro jednotlivé druhy krizových situací doporučené typové postupy, zásady a opatření pro jejich řešení,
- povodňové a havarijní plány zpracované podle zvláštních právních předpisů a další operační plány, které pro konkrétní druh krizové situace na daném území stanoví postupy, zásady, opatření, síly a prostředky pro její řešení, plány jejich nasazení a zabezpečení,
- plán nezbytných dodávek zpracovaný podle zvláštního právního předpisu,
- plán hospodářské mobilizace zpracovaný podle zvláštního právního předpisu,

- plán akceschopnosti zpracovatele krizového plánu, který stanoví postupy a termíny zabezpečení připravenosti k plnění úkolů při krizových situacích a opatření k zajištění vlastní ochrany před následky krizových situací,
- plány spojení, materiálně technického a zdravotnického zabezpečení a topografické mapy s vyznačenými riziky a řešením ohrožení.

2.6.2. Dokumentace bezpečnosti

Řízení bezpečnosti má za cíl prevenci havárií v objektech a zařízeních, která mají potenciál vzniku závažné havárie a také omezení následků této havárie pro lidi, zvířata, životní prostředí a také majetek.

V objektu nebo zařízení, kde je pravděpodobnost vzniku závažné havárie, nese odpovědnost provozovatel a část odpovědnosti samozřejmě také leží na všech zaměstnancích a na státní správě. Státní správa je odpovědná za systém vytváření právního rámce, kontroly a vynuocování dodržování určených povinností.

Podstatou prevence závažných havárií je analyzování a hodnocení rizik a vytvoření správného a bezproblémového funkčního systému řízení bezpečnosti v daném objektu či zařízení.

Analýza hodnocení rizik musí obsahovat:

- určení zdrojů rizik,
- určení příčin a možných scénářů nehod, které mohou vyústit v závažnou havárii,
- stanovení odhadu dopadů scénářů závažných havárií pro zdraví a životy lidí, hospodářská zvířata, životní prostředí a majetek,
- stanovení odhadu pravděpodobnosti scénářů závažných havárií, ocenění rizik,
- hodnocení přijatelnosti rizik vzniku závažných havárií,
- návrh technicko-bezpečnostního opatření ke snížení rizika vzniku závažných havárií.

Zásady analýzy a hodnocení rizik jsou stanoveny prováděcím předpisem ministerstva.

3. Charakteristika přípravy podniku na krizovou situaci

Jak jsem se zmínila v úvodu, pro praktickou část mé bakalářské práce jsem si vybrala mezinárodní letiště v Kunovicích.

V této kapitole bych chtěla popsat, jak se toto letiště připravuje a je připraveno na případné krizové situace.

Nejprve se budu věnovat samotnému letišti. Popíši všeobecné údaje, jeho parametry a také jemně zmíním jeho historii. Po seznámení letiště se budu zabývat samotné charakteristice přípravy podniku na krizovou situaci.

3.1. Všeobecné údaje o letišti

Letiště Kunovice se nachází ve Zlínském kraji, ve východní části české republiky, v okrese Uherské Hradiště.

Letiště Kunovice má od roku 1993 statut mezinárodního letiště.

Vzdálenost od významných center Zlínského kraje:

Zlín: 30 km

Uherské Hradiště: 4,5 km

Kroměříž: 37 km

Vsetín: 64 km

Luhačovice: 25 km

Vzdálenost od významných sídel okolních regionů:

Hodonín 38 km

Myjava 41 km

Púchov 79 km

Nadmořská výška a vztažná teplota: 177 m, 21 °C

Počet vzletových a přistávacích drah: 1

Počet terminálů pro odbavení cestujících: 1

Délka a šířka vzletové a přistávací dráhy: 2 000m, 30m, povrch beton

3.2. Kapacitní parametry letiště

a) Kapacita dráhového systému

Současná kapacita letiště umožňuje 10 vzletů(přistání) za hodinu. Toto omezení je dáno především existencí pouze jedné pojezdové dráhy. Současné obsazení letiště umožňuje podmínky realizace více než 58 000 vzletů(přistání) za rok.

b) Kapacita odbavovací plochy

Letiště má 3 odbavovací místa s živičným povrchem, které využívají letouny střední kapacity do 100 pasažérů. Kapacita odbavovací plochy umožňuje maximální denní odbavovací kapacitu 64 letadel.

c) Kapacita odbavovací budovy

Současné odbavovací prostory umožňují maximální odbavení 60 pasažérů za hodinu, což znamená maximálně 960 pasažérů za den.

d) Kapacita prostoru pro odbavování zboží

Kapacita prostoru pro odbavování zboží umožňuje odbavení pouze 10 zásilek do 50 kg denně, což je nejvýraznější omezení z hlediska letištních kapacit.

e) Kapacita dopravních ploch před odbavovací halou

Zpevněné plochy před budovou umožňují zajištění autobusů a osobních vozidel před vchod do budovy a parkování cca 40 osobních vozidel. Nevhodná je však přístupová komunikace k letišti, která neumožňuje míjení a předjíždění autobusů a nákladních automobilů a její součástí jsou dva nechráněné železniční přejezdy.

f) Kapacita vzdušného prostoru

Kapacita vzdušného prostoru ovlivňuje skutečnost, že řízení letového provozu provádí jedno stanoviště, které poskytuje letištní i přibližovací službu řízení.

g) Kapacita provozního zázemí letiště

Provozní zázemí letiště se skládá z 5 budov:

Budova č. 1: Řízení letového provozu, Zabezpečovací letová služba (technický sál), Meteo, Operační oddělení, Handling, Odbavení cestujících (Check In)

Budova č. 2: Catering (sklad)

Budova č. 3: Catering (kuchyně + jídelna)

Budova č. 4: Garáž

Budova č. 5: Hangár

3.3. Historie letiště

Historie letiště v Kunovicích je po celou dobu své existence úzce spjata s historií letecké výroby. První letadla začala v Kunovicích přistávat již v roce 1937, tedy rok po zahájení provozu opravárenského závodu letadel koncernu Škoda. Letiště bylo využíváno v době okupace i po válce. Za dobu největšího rozkvětu letiště lze považovat šedesátá léta minulého století, kdy v letech 1961 - 1963 byla vybudována betonová vzletová a přistávací dráha a v druhé polovině šedesátých let pak systém pro přístrojové přiblížení letadel. Od této doby jsou dráha i objekty letiště spíše jen udržovány a opravovány.

3.4. Služby zajišťované letištěm

V současné době je provozovatelem letiště společnost Aircraft Industries, a.s. Tato společnost zároveň zajišťuje služby řízení leteckého provozu a v současné době už jen charterové lety.

Základním předpokladem provozu letiště je existence respektovaného a nezpochybnitelného vlastníka, jehož povinností je udržovat majetek letiště v takovém stavu, aby umožňoval provozování mezinárodního veřejného letiště.

Dalším nezbytným předpokladem provozování letiště je existence subjektu, disponujícího odborným personálem splňujícím veškeré podmínky stanovené zákonem č. 49 / 1997 Sb., o civilním letectví a vlastnictví licencí k provozování mezinárodního veřejného letiště. Provozovatel musí podle tohoto zákona zajistit:

- Bezpečnost a plynulost letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky prostřednictvím následujících služeb:
 - letové provozní služby včetně letištních
 - letecké telekomunikační služby, letecké informační služby, služby při předletové přípravě a monitorování letu
 - letecké meteorologické služby
 - letecké služby pátrání a záchrany.
- Provozování letiště podle zákona o civilním letectví:
 - možnost pro přistávání a vzlety letadel a pohyb letadel s tím související
 - ochrana a ošetřování letadel
 - uskutečňování leteckých činností
 - pořádek, bezpečnost, záchranná a hasičská služba na letišti
 - ochrana před protiprávními činy ohrožujícími

bezpečnost civilního letectví podle podmínek stanovených právním předpisem pro provozování letiště.

- Služby při odbavovacím procesu na letišti podle zákona o civilním letectví a příslušných prováděcích předpisů ČR v platném znění v plném rozsahu:
 - technické a provozní odbavení letadla na odbavovací ploše
 - odbavení cestujících a zavazadel
 - odbavení nákladu a pošty
 - zásobování palubního bufetu letadla potravinami a nápoji.

3.5. Letištní pohotovostní plánování

Letištní pohotovostní plán by měl být procesem přípravy letiště na zvládnutí MU na letišti nebo v jeho okolí. Má za účel minimalizovat následky MU, zejména z hlediska záchrany lidských životů a zajištění provozu letadel. Tento plán stanovuje postupy pro koordinaci zásahu různých letištních útvarů nebo služeb a takových útvarů, které by mohly přispět při řešení MU.

Letiště Kunovice je pro účely ZPS zařazeno do kategorie č.4.

3.5.1. Typy předpokládaných událostí

Nejprve by se měly definovat situace, které by mohly nastat na letišti. Letiště Kunovice uvádí ve svém pohotovostním plánu sedm takových situací.

Letecká mimořádná událost

První z typů je letecká MU. Může to být nehoda, letadlo v tísni. Letecké MU jsou dále odstupňovány podle závažnosti a náročnosti zásahu.

I. stupeň vyhláší „místní pohotovost“ v případě, kdy je nebezpečí málo pravděpodobné, ale také se nemůže vyloučit.

II. stupeň nazýváme „tísň“. Tísň se vyhláší tehdy, má-li letadlo poruchu či je v takovém stavu, že se může očekávat letecká nehoda.

III. stupeň je „letecká nehoda“. Tato nehoda se stává na letišti nebo v jeho okolí.

Sabotáž nebo vyhrožování bombou

Řídicí letového provozu vyhlašuje poplach stupněm letecké MU po posouzení závažnosti dané situace. Všechny možné dostupné informace o události oznamuje řízení letového provozu (dále jen ŘLP), operačnímu středisku záchranné a požární službě letiště (dále jen ZPS), která povolává na základě oznámení podle požadavků a potřeb IZS ČR a speciální složky policie.

Nezákonné zmocnění se letadla – únos

V případě únosu se postupuje stejným způsobem jako u sabotáží a vyhrožování bombou.

Výskyt nebezpečného zboží

Jednotku ZPS, která je vybavena protichemickými ochrannými prostředky, informuje osoba nebo složka, která zjistí výskyt nebezpečného zboží. Po posouzení jednotky ZPS se povolává jednotka HZS a policie.

Velitel zásahu ve spolupráci s policií a bezpečnostní službou uzavírá prostor s předpokládaným výskytem nebezpečného zboží a určuje bezpečnostní zóny.

V případě vážného nebezpečí povolává operační středisko HZS ČR speciální likvidační jednotky.

Požáry v budovách a přírodní pohromy

Tyto události řeší ZPS v součinnosti s IZS ČR. ZPS letiště je pro tyto účely vycvičena.

Zdolávání nehod a havárií s nebezpečnými látkami

Zejména se jedná o zabránění šíření nebezpečné látky do okolí, její likvidace a zamezení úniku látky do okolních vod. Činnost v tomto případě řídí a koordinuje vedení letiště a ZPS.

MU v obtížném terénu

Jednotka ZPS je pro případ havárie letounu v obtížném terénu vybavena prostředky pro práci na vodních plochách a v hustém lesním porostu v blízkosti letiště.

3.5.2. Pohotovostní operační středisko a místo velení

Dojde-li k MU, zřizuje se stálé operační středisko a mobilní místo velení. Za tímto účelem velitel ZPS zřizuje štáb velitele zásahu a také určuje svého zástupce na místě události.

Pohotovostní operační středisko musí být součástí vybavení letiště. Toto středisko je také odpovědné za celkovou koordinaci a řízení zásahu.

- MU menšího rozsahu řeší štáb velitele zásahu v prostorách letištní budovy, kde disponuje potřebnou spojovou technikou.
- V případě MU většího rozsahu s očekávaným větším množstvím štábu se operační středisko zřizuje na základně ZPS, odkud lze řídit samotný zásah a týlové zajištění. V přímém spojení jsou základna ZPS s ŘLP a HZS. Ke spojení slouží telefon, radiostanice i elektronická pošta.

Podle požadavků na zásah a vhodnosti použití mobilního prostředku se určuje mobilní místo velení. K tomuto účelu se používá velitelský vyhledávací automobil ZPS nebo hlavní zásahové vozidlo ZPS.

Z místa události informuje operační středisko zástupce určený velitelem zásahu, zpravidla to bývá sloužící velitel směny.

3.5.3. Útvary zahrnuté do Letištního pohotovostního plánu

Tyto útvary se dělí do třech skupin, podle místa působení. Jedna skupina působí na letišti. Patří sem ŘLP, ZPS, správa letiště, lékařské a ambulantní služby, dále provozovatelé letiště a policie s bezpečnostními službami.

Druhý útvar působí mimo letiště. Zahrnuje hasičské sbory, policii, lékařské a ambulantní služby, také vojsko a jiné.

Poslední útvar je pro havárie na vodě. Sem patří jednotky ZPS, HZS, policie, vodní záchranná služba a jiné.

3.5.4. Nácvik letištních MU

Za účelem zlepšení se také provádí pravidelné ověřování poplachového plánu. Plán se prověřuje celoletištním cvičením MU minimálně každé dva roky, dílčími cvičeními MU

v průběhu roku, aby jakékoliv nedostatky mohly být odstraněny. Dílčí cvičení mají za úkol prověřit jednotlivé složky zařazené do plánu a také prověřit systém spojení.

3.5.5. Úkoly a odpovědnost zúčastněných útvarů

Při vzniku MU jsou podle závažnosti a rozsahu povolávány různé útvary, které mají své úkoly a povinnosti, za které nesou zodpovědnost.

Řízení letového provozu vyhlašuje poplach pro ZPS a jejím úkolem také je koordinovat zúčastněné složky na letištní ploše. Spolupracuje s velitelem zásahu a při události malého rozsahu může mít funkci operačního střediska.

Záchranná a požární služba letiště je podřízena přímo řediteli letiště. Za její zřízení, organizaci, vybavení a personál je odpovědné vedení letiště. Služba musí být provozuschopná tak, aby plnila svůj účel.

Hlavním úkolem ZPS je zachraňovat lidské životy a zmírňovat následky MU.

Podle požadavků MU ZPS oznamuje událost složkám IZS ČR, koordinuje spolupráce zúčastněných jednotek na záchranných a likvidačních pracích. Za tyto práce nese odpovědnost na letišti a v jeho blízkém okolí.

Náčelníkem štábu operačního střediska je velitel jednotky ZPS. Sloužící velitel směny ho ale v případě nepřítomnosti zastupuje. Vedoucí ostatních složek, jež jsou povolány k zásahu se stávají členy štábu podle potřeb.

Týlové zabezpečení jednotek zúčastněných zásahu provádí **správa letiště** ve spolupráci s vedením letiště. Především jde o zajištění technické pomoci, je-li to déle trvající zásah správa letiště zajišťuje i jídlo a občerstvení pro zasahující.

Správa letiště také zpracovává plán pro odstranění letadel neschopných pohybu.

Při likvidaci nehod a havárií s nebezpečnými látkami spolupracuje s jednotkou ZPS a podílí se na zmírnění jejich následků.

Lékařské a ambulantní služby využívá letiště Kunovice v případě potřeby zdravotnické záchranné služby Zlínského kraje. Výjezdové středisko Uherské Hradiště je k plnění úkolů zajištěno smluvně a spolupracuje s místní nemocnicí a leteckou záchrannou službou Brno, Olomouc a Ostrava.

ZPS má jednoho školeného sanitáře. Ostatní příslušníci jednotky jsou pravidelně proškolení, aby mohli poskytnout předlékařskou první pomoc.

Vedoucí lékař záchranné zdravotní služby je také členem štábu velitele zásahu.

Provozovatelé letadel musí poskytnout všechny dostupné informace o letounu. Při likvidaci MU spolupracuje se službou letiště a pomáhají ZPS. Zástupce provozovatele letounu může být také členem štábu.

Policie a bezpečnostní složky musí plně spolupracovat s jednotkou ZPS. V případě potřeby tyto složky zajišťují, podle LPP, místo a prostor v okolí MU.

Jejich úkolem je také v případě výskytu nebezpečného zboží zajistit prostor, který chemik ZPS označí jako „nebezpečný proti vniknutí osob a možnému zamoření“.

Dále policie a tyto složky zajišťují příjezdové a přístupové cesty, aby záchranné týmy mohly volně přijít, přijet a na druhé straně brání vjezdu a vstupu nepovolaným osobám.

Je-li možná sabotáž , vyhrožování bombou či výskyt nebezpečných látek, spolupracují speciální jednotky policie se ZPS a dalšími složkami IZS.

Podle potřeby je velení jednotek policie bezpečnostní služby jmenováno do štábu velitele zásahu.

Letištní pohotovostní plán samozřejmě obsahuje i seznam jmen a telefonních čísel spolupracujících složek pro případ MU. Jeho součástí je také mapa letiště a Poplachový plán pro mezinárodní letiště Kunovice. V tomto plánu jsou uvedeny i jednotky požární ochrany. Dále se zde uvádí, jakou technikou tyto jednotky disponují, kolik pojmu hasiva, počet osob, jež jsou k dispozici k zásahu a vlastní-li dýchací techniku.

Tento LPP je podle mého názoru velmi přehledný a obsahuje veškeré náležitosti, které má obsahovat. Také splňuje to, co se od něj očekává. Všechny jeho části jsou přehledné, věcné a neobsahují nadbytečné informace. Co se týče samotného textu, není mu co vytknout. Lehce se v něm orientuje, všechny postupy jsou definovány jednoznačně a přehledně. Myslím si, že pro konkrétní situace se v něm dají najít postupy pro jejich řešení.

3.6. Havarijní plánování

Letiště v Kunovicích zpracovává i Havarijní plán. Havarijní plánování by mělo v podstatě znamenat vytvoření a zdokumentování postupů pro průběžné zjišťování předpokládaných možných havarijních situací, tyto by měly být definovány na základě analýzy zdrojů rizika havárie, vytvoření a zdokumentování plánů opatření pro případy havarijních stavů, včetně lidských zdrojů a technické výbavy, posuzování, ověřování, aktualizace a schvalování plánů opatření při havarijních stavech, systematické prověřování připravenosti represivních prostředků a zpracování a zavedení aktuálních plánů obnovy pro efektivní odstraňování následků havárií rychlé obnovení řádného provozu.

Nevím, z jakého důvodu mně nebylo umožněno si tento plán nastudovat, ale bohužel je to tak. Odpovědnost za něj nese ředitel letiště.

4. Komparace opatření podniku s krizovou legislativou

V této části mé bakalářské práce se pokusím porovnat opatření, která činí letiště v Kunovicích, jsou-li v souladu s naší krizovou legislativou.

Letiště v Kunovicích, a nejen ono, je provozováno na základě mezinárodních úmluv o civilním letectví a Úřadu civilního letectví. Naše krizová legislativa je jaksí pouze na doplnění. Z naší platné legislativy jsou to zákony o krizovém řízení, o IZS a o požární ochraně. Jim se budu věnovat později.

Mezinárodní Letiště Kunovice zpracovává Letištní pohotovostní plán podle Leteckého předpisu pro letiště L14, který vydalo Ministerstvo dopravy ČR a zpracoval Úřad pro civilní letectví.

Letištní pohotovostní plánování je procesem přípravy letiště na zvládnutí MU na letišti nebo v jeho okolí. Jeho účelem je minimalizovat následky MU hlavně z hlediska záchrany životů a zajištění provozu letadel.

Dokumentace LPP musí obsahovat alespoň typy předpokládaných událostí, útvary zahrnuté do plánu, jejich úkoly a zodpovědnost, pohotovostní operační středisko a místo velení pro každý typ pohotovosti. Samozřejmostí jsou informace o telefonních číslech lidí pro spojení v případě konkrétní MU a mapa letiště a jejího bezprostředního okolí s kartografickou sítí.

Pohotovostní operační středisko a místo velení musí být zřízeno současně s mobilním místem velení v případě MU. Toto středisko musí být součástí vybavení letiště a je také odpovědné za koordinaci zásahu. V případě potřeby se musí být schopno se rychle přemístit na místo MU. LPP kunovického letiště splňuje všechny tyto podmínky, pohotovostní operační středisko má ve svém LPP zahrnuto.

Na letišti musí být zajištěn dostatečný systém spojení místa velení se zúčastněnými útvary mezi letištní řídicí věží, letištní letovou informační službou a požární stanicí ZPS je přímá linka, dále telefonní síť a radiosíť ZPS.

Plán by měl řešit i MU v obtížném terénu. To znamená dostupnost a koordinaci s příslušnými specialisty záchranné služby, speciální vybavení pro odborníky ZPS, které odpovídá riziku a úrovni bezpečnosti.

Úroveň poskytované ochrany stanovuje kategorie letiště odvozená od nejdelších letounů běžně používaných na letišti a šířky jejich trupu. Podle tabulky z tohoto plánu toto letiště patří do kategorie č. 4, jak uvádí LPP. Podle této kategorie je odvozeno i množství hasebních látek a příslušné vybavení, například je to minimálně jedno záchranné a požární vozidlo.

Záchranný a požární personál musí být vycvičen k výkonu svých povinností tak, aby průběh řešení MU byl řízen s maximální efektivností. V tomto předpisu je i stanoven minimální počet sloužícího personálu. V této kategorii jsou 1+3, to znamená velitel směny a tři hasiči.

ZPS má být podřízena vedení letiště. To je zodpovědné za její zajištění, její organizaci, vybavení, personál a za plnění její funkce.

Koordinace mezi ZPS na letišti a veřejnými pohotovostními útvary, jako např. hasičský útvar, policie, nemocnice, má dosáhnout dohody o pomoci při letecké nehodě. LPP toto uvádí.

Požární stanice, letištní řídicí věž a vozidlo ZPS mají mít k dispozici při zásahu souřadnicové mapy letiště a jeho bezprostředního okolí. Podle potřeby mají být dány také veřejným zásahovým útvarům.

Rozšíření a dodržování koordinační instrukce má zajistit provozovatel letiště. Tyto instrukce rozepisují odpovědnosti zúčastněných složek při řešení MU.

Podle tohoto Leteckého předpisu pro letiště L14, který vydalo Ministerstvo dopravy ČR a zpracoval Úřad pro civilní letectví, má LPP mezinárodního letiště Kunovice všechny potřebné části a náležitosti. Podrobnější informace a všechny potřebné technické parametry pak uvádí v Organizační směrnici pro ZPS. Musím tedy konstatovat, že tato dokumentace je vyhovující.

Jako doklad splnění legislativních požadavků i jako součást celkového systému řízení si vede dokumentů pro krizové řízení. Tato dokumentace musí být hodnověrná, sloužit jako podklad pro rozhodování a návodem pro další postupy. V případě letiště je to LPP a Havarijní plán.

V procesu řízení musí být zajištěno, aby každý takový dokument byl identický podle jeho verze, data a oblasti platnosti místa. Já jsem měla k dispozici dokumenty z loňského roku.

Dále musí být splněna podmínka pravidelného přezkoumávání, případně revidovány a před vydáním samozřejmě schváleny oprávněnými osobami. Za LPP je odpovědná velitel ZPS a za Havarijní plán je tou osobou ředitel letiště.

Aktuální verze těchto materiálů mají být dostupné na všech místech, kde se vykonávají činnosti důležité pro účelné fungování systému a neplatné z těchto míst staženy. Potřebné kopie jsou přístupné na pohotovostním operačním středisku, řízení letového provozu vlastní kopii a dále jsou to OPIS Zlínského kraje, HZS Zlín, záchranná služba a PČR.

Všechny tyto podmínky jsou na letišti splněny. Tyto dokumenty jsou podle mého názoru použitelné a srozumitelné.

Krizová dokumentace letiště také částečně vychází ze zákona o IZS, o krizovém řízení a hlavně ze zákona o požární ochraně.

Při srovnávání opatření s naší legislativou musím poznamenat, že pojem krizové řízení, který definuje zákon č.240/2000 Sb. v platném znění, jako souhrn řídicích činností věcně příslušných orgánů zaměřených na analýzu a vyhodnocení bezpečnostních rizik, plánování, organizování, realizaci a kontrolu činností prováděných v souvislosti s řešením krizových stavů, což v praxi znamená, že se soustřeďuje pouze na samotné řešení krizové situace a činnosti v oblasti prevence, připravenosti a obnovy opomíjí.

Zákon o IZS řeší spolupráci letištních útvarů se složkami IZS. Tato spolupráce je nasmlouvána dohodami.

Stěžejním naším zákonem je zákon o požární ochraně. Opatření podniku je v souladu s tímto zákonem, protože z tohoto zákona vychází i již zmiňovaný Letecký předpis letiště, podle kterého má letiště svou legislativu vytvořenou.

Závěrem této části nezbyvá než konstatovat, že mně známá opatření jsou v souladu s naší krizovou legislativou.

5. Návrh na zlepšení stávajících opatření

Toto je nejtěžší část mé práce. Po prostudování letištní krizové dokumentace jsem dospěla k závěru, že všechny svoje opatření a dokumenty mají v pořádku a nejde jim nic vytknout. Jsou v souladu s předpisy a podle mého názoru plní i svou funkci a účel. Takže nemám nic, co bych vylepšovala po té teoretické stránce. Za dokumentaci nesou určití lidé odpovědnost a taky za ni pobírají peníze. Z tohoto důvodu si nikdo nedovolí nesledovat změny v legislativě a nedoplňovat je. Navíc letiště v Kunovicích mělo v loňském roce velké cvičení, takže se na něj řádně připravilo a všechno mají v pořádku. Otázkou je, jaké by byly závěry před tímto cvičením.

V praxi je to ale trochu odlišné. V dnešní době nejsou na nic peníze a to i na vybavení letiště. Tam kde by se nemělo šetřit, se stále bohužel šetří nejvíce. Vybavení letiště je staré, i když funkční. Je sice dobré, ale není na požadované úrovni.

6. Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala krizovým managementem mezinárodního letiště v Kunovicích. **Cílem bylo této práce jsem si stanovila charakterizovat přípravy podniku na krizové situace, porovnat letištní opatření s naší krizovou legislativou a případně podat eventuelní návrhy na jejich zlepšení. Myslím si, že jsem stanovený cíl své práce splnila.**

Pokusila jsem se popsat přípravy na případné řešení mimořádných událostí, které by mohly na letišti nastat, vycházela jsem při tom z Leteckého pohotovostního plánu. Při srovnávání opatření podniku s naší krizovou legislativou jsem nenašla nic závadného.

U návrhů na zlepšení současných opatření, jsem nic nového nevymyslela. Je-li vše v pořádku a podle zákonů, není co vytýkat. Snad jen je chybou, že vybavení je sice stále funkční, ale není na požadované úrovni. Jde totiž o to, že se jedná o tom, že by do letiště nějakým způsobem vstoupil Zlínský kraj. Aircraft Industries tak čeká a zatím nechce do letiště moc investovat. Jsme lidé nepoučitelní, tak doufám, že toho šetření nebudeme jednou litovat.

7. Použitá literatura

1. ROUDNÝ, R., LINHART, P.: Krizový management. Univerzita Pardubice, ISBN 8071946745.
2. ANTUŠÁK, E. a KOPECKÝ, Z.: Úvod do teorie krizového managementu I., VŠE Praha, 2002, ISBN 8024503409
3. PROCHÁZKOVÁ, D. a ŘÍHA, J.: Krizové řízení MV – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2004, ISBN 8086640302
4. ŠTĚTINA, J. a spolupracovníci: Medicína katastrof a hromadných neštěstí. Grada Publishing, 2000, ISBN 8071696889
5. Sborník vybraných právních předpisů pro potřeby Hasičského záchranného sboru České republiky. Ministerstvo vnitra – generální ředitelství HZS ČR, ISBN 8068632809
6. Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
7. Zákon č. 238/ 2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR
8. Zákon č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému ČR
9. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů
10. Úřad pro civilní letectví: Letecký předpis letiště L 14.MD ČR
11. Letecký poplachový plán pro letiště Kunovice
12. Organizační směrnice o záchranné a požární službě na letišti Kunovice
13. http://www.krizove-rizeni.cz/index_soubory/dokumenty/krplan1.htm

8. Přílohy

- I. Seznam tabulek
- II. Seznam obrázků

I. Seznam tabulek

tabulka 1 Mimořádné události ve členění podle závažnosti	13
tabulka 2 Kategorie nouzové situace.....	17

II. Seznam obrázků

Obrázek 1 Fáze krize.....	10
Obrázek 2 Členění mimořádných událostí podle původu	14
Obrázek 3 Členění mimořádných událostí podle rychlosti vzniku	14
Obrázek 4 Členění mimořádných událostí podle délky trvání	15
Obrázek 5 Členění mimořádných událostí podle velikosti postiženého území.....	15
Obrázek 6 Přehled orgánů krizového řízení v ČR	22

ÚDAJE PRO KNIHOVNICKOU DATABÁZI

Název práce	Krizový management letiště Kunovice
Autor práce	Jindřiška Němcová
Obor	Veřejná ekonomika a správa
Rok obhajoby	2007
Vedoucí práce	doc. RNDr. Petr Linhart, CSc.
Anotace	<p>Tato práce nesoucí název Krizový management letiště Kunovice obsahuje obecné informace o Letišti Kunovic, základy krizového managementu, krizový management, legislativní základy, orgány krizového řízení a bezpečnostní dokumentaci.</p> <p>Další částí práce je charakteristika příprav podniku na krizovou situaci, komparace opatření podniku s krizovou legislativou a návrh na zlepšení stávajících opatření.</p>
Klíčová slova	Krizový management – mimořádná událost – kritická situace – nouzové plánování – nouzová situace - bezpečnost