

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA

FAKULTA PROVOZNĚ EKONOMICKÁ  
Obor Veřejná správa a regionální rozvoj



## BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma: Krizové řízení-typová činnost „Letecká nehoda“

Vypracoval: Miloš Slanař

Vedoucí bakalářské práce: ing. Josef Zilvar, CSc

© 2010 ČZU v Praze

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

**Miloš Slanář**

obor Veřejná správa a regionální rozvoj - k.s. Hradec

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název tématu: **KRIZOVÉ ŘÍZENÍ - Typová činnost**

## Struktura bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Součinnost složek integrovaného záchranného systému
5. Podíl Policie ČR při řešení mimořádných situací
6. Závěr
7. Seznam literatury
8. Přílohy

Seznam odborné literatury:

- Adašec, V. a Šenovský, M. Právní rámec krizového managementu. Frýdek Místek:SPBI, 2007  
Linhart, P. Šilhánek, B. Civilní nouzové plánování v některých evropských zemích, USA a Kanadě. Praha: GŘ HZS ČR, 2006  
Mazel, M. Terminologický slovník z pojmů krizového řízení a plánování obrany státu.Praha: MV ČR, 2004  
Procházková, D. a Říha, J. Krizové řízení. Praha: MV ČR, 2004

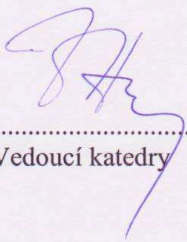
Platná legislativa

Zveřejněné informace obcí s rozšířenou pravomocí

Internetové zdroje

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Josef Zilvar, CSc.**

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2010

  
.....  
Vedoucí katedry



  
.....  
Děkan

V Praze dne: 19.11.2008

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „**Krizové řízení-typová činnost**“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce **ing. Josefa Zilvara, CSc** a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31. 3. 2010

---

Miloš Slanař

## PODĚKOVÁNÍ

Děkuji tímto panu **ing. Josefu Zilvarovi, CSc** za odborné vedení a rady při zpracování této bakalářské práce. Zároveň děkuji panu **ing. Milanu Dubskému** za ochotu při poskytování potřebných podkladů a cenné rady.

## **KRIZOVÉ ŘÍZENÍ – Typová činnost**

### **Crisis regulation – type activity**

#### **Souhrn**

Právní pozitivismus se svým zdůrazňováním až zbožněním doslovného obsahu psaných právních norem se promítá i do interních norem, přičemž úředníci dokáží někdy nepružný a doslovný výklad některých ustanovení dovést až k absurdním výsledkům. Pokud se takový pozitivistický přístup k interním předpisům dotýká jen vzájemných vztahů uvnitř orgánů a složek veřejné správy, je sice politováníhodný, ale je skutečně interní záležitostí řídicích pracovníků, do jaké míry takový přístup umožní. Pozitivistický přístup by neměl již ovlivňovat vztahy k veřejnosti při plnění úkolů orgánu, protože dokáže řádně ztrpčovat život klientům orgánu, které interní normy orgánu oprávněně nezajímají. To je především záležitostí politické sféry, která by takové „manýry klotových rukávů“ připustit neměla – alespoň v programech politických stran takové sliby jsou průřezově a opakovaně.

Existuje však oblast, ve které je právní pozitivismus vyloženě nepřipustný a škodlivý a tou je oblast spolupráce bezpečnostních a záchranných sborů při provádění záchranných a likvidačních prací (dále jen „ZLP“) u mimořádných událostí. Dobrá spolupráce všech znamená zachránění více ústavou chráněných hodnot – životů zdraví a majetku. Integrovaný záchranný systém (dále jen „IZS“) vznikl mimo jiné i proto, že při pozitivistickém přístupu k interním předpisům by záchranáři mnohdy vůbec spolupracovat nemohli.

K překonání problému vznikly typové činnosti složek IZS při společném zásahu jako nadresortní průřezové metodiky. Samozřejmě, že musí být k překonání pozitivistického přístupu do určité míry zobecňující, konečně i mimořádné události stejného druhu jsou každá jiná. Typové činnosti jsou mezi záchranáři oblíbené právě proto, že jejich požívání zdůrazňuje nutnost pružnosti přístupu i v naprosto zásadních věcech, jako je stanovení velitele zásahu, existují typové činnosti, které výslovně připouští dohodu na místě.

O nutnosti pružného přístupu při využívání typové činnosti letecká nehoda pojednává tato práce.

**Klíčová slova:**

**Policie České republiky** (*Policie ČR*),

**Integrovaný záchranný systém** (*IZS*),

**Řízení zásahu,**

**Velitel zásahu,**

**Oprávnění** (*velitelů, příslušníků bezpečnostních sborů*),

**Typová činnost** (*složek IZS při společném zásahu*),

**Letecká nehoda,**

**Vyšetřování**

**Summary**

Legal positivism through its accentuation to almost divinization of literal contents of written legal norms projects itself to internal norms as well, whereas functionaries manage to take sometime inflexible and literal construction of some provisions to nearly absurd results. If this positivist approach to internal regulations affects only mutual regulations inside authorities and sectors of public administration, though it is regrettable it is in fact really up to the senior managers to what extent they will enable such approach. Positivist approach should not influence the approach to public when meeting the objectives of the authority because it can really embitter the life of the authority clients who are not rightfully interested in its internal norms. This is primarily the issue of political sphere that should not accept such “manners of broadcloth sleeves” – such promises at least repeatedly appear in the political parties programs.

There is however and area where legal positivism is strictly not acceptable and harmful and that is an area of cooperation of safety and rescue teams when performing rescue and clearance activities during emergencies. Good cooperation of everyone means

saving of more values that are protected by the Constitution – lives, health and property. The integrated salvage system was established because with the positivist approach to internal regulations the rescue workers would not be often able to cooperate.

In order to overcome the problem the type activities of integrated salvage system sectors during joint action were established as sectional methodology that is superior to the departments. They of course have to be generalizing to a certain extent in order to overcome the positivist approach; finally even each of the emergencies of the same type is different. The type activities are popular among rescue workers because their application stresses out the necessity of flexible approach even in absolutely principal issues such as designation of the action chief officer, there are such type activities that permit an agreement directly on spot.

This paper deals with the necessity of flexible approach to using type activity aircraft accident.

**Keywords:**

**Police of the Czech Republic** (*CR Police*)

**Integrated salvage system** (*ISS*)

**Action control**

**Action chief officer**

**Authorities** (*of chief officers, safety corps members*)

**Type activity of** (*ISS sectors during joint action*)

**Aircraft accident**

**Investigation**



## Obsah

1.	<b>Úvod</b> .....	11 - 12
2.	<b>Cíl práce a metodika</b> .....	12
3.	<b>Literární řešerše</b> .....	12
	3.1 Obecná orientace v krizovém řízení .....	12
	3.1.1 Krizové zákony .....	12 - 13
	3.1.2. Mimořádná událost .....	13 - 15
4.	<b>Součinnost složek integrovaného záchranného systému</b> .....	15
	4.1. Základní složky integrovaného záchranného systému .....	15
	4.2. Ostatní složky IZS .....	16
	4.3. Předpisy IZS .....	16
	4.4. Dokumentace IZS (Vyhláška č. 328/2001 Sb., § 14 odst.1) .....	16
	4.5. Vyjmenované typové činnosti složek IZS .....	17 - 18
	4.6. Typové činnosti nahrazují .....	18
	4.7. Typová činnost složek IZS při společném zásahu při mimořádné události způsobené leteckou nehodou (STČ-04/IZS) .....	19
	4.7.1. Vymezení pojmů .....	19 - 20
	4.7.2. Přesnější vymezení mimořádné události a této typové činnosti .....	20 - 21
	4.7.3. Charakter letecké nehody .....	21
	4.7.3.1. Důvody aktivace alespoň 4 složek IZS .....	21
	4.7.3.2. Letecká nehoda je charakteristická .....	22 - 24
	4.7.4. Velitel zásahu při řízení záchranných a likvidačních prací .....	25 - 26
	4.7.5. Doporučený stupeň poplachu IZS .....	26
	4.7.6. Časové vymezení zásahu řešeného podle této typové činnosti .....	27
	4.7.7. Očekávané síly a prostředky složek IZS .....	28
	4.7.8. Síly a prostředky ostatních složek IZS .....	29
	4.7.9. Komunikace s veřejností a sdělovacími prostředky .....	29 - 30

5.	<b>Podíl Policie ČR při mimořádné události způsobené leteckou nehodou.....</b>	<b>30</b>
5. 1.	Právní úprava.....	30
5.2.	Činnost a úkoly složek Policie ČR na místě letecké nehody.....	31
5.2.1.	Neodkladné činnosti po příjezdu na místo letecké nehody.....	31
5.2.2.	Činnost a úkoly jednotlivých složek PČR.....	32
5.3.	Šetření příčiny letecké nehody.....	32 - 35
6.	<b>Závěr.....</b>	<b>36</b>
7	<b>Seznam literatury.....</b>	<b>37</b>
8	<b>Přílohy.....</b>	<b>38 - 39</b>

## 1. Úvod

Tato práce představuje obecnou orientaci v krizovém řízení v České republice, podrobnější orientaci v typových činnostech integrovaného záchranného systému České republiky s detailním seznámením práce Policie České republiky služby kriminální policie a vyšetřování na místě činu.

Jde zejména o to, že služba kriminální policie a vyšetřování obvykle, a to z 99%, přichází na místo až po zásahu jednotek hasičů, zákroku záchranné zdravotnické služby a zajištění místa místně příslušného obvodního, nebo městského oddělení Policie ČR. Má zde specifickou a nezastupitelnou práci směřující k objasnění jednotlivých událostí.

Katalog typových činností IZS se po svém vzniku v roce 2004 stává postupně jednou z nejnavštěvovanějších webových stránek bezpečnostních a záchranných sborů. V současné době katalog již obsahuje 10 různých STČ/IZS. Jeho vzrůstající využívání a vážnost je dána třemi důvody:

- předně IZS vznikl počátkem 90-tých let minulého století zdola iniciativou záchranářů. Původně se jednalo o okresní systémy založené na ústních dohodách vedoucích složek IZS. Také STČ/IZS jsou zaměřeny především na činnost přímo na místě zásahu, tedy na činnost řadových záchranářů a příslušníků bezpečnostních sborů (vlastní výkon služby), činnosti na vyšších úrovních řízení jsou uváděny jen v nutných souvislostech, vždy je rozepisována jen činnost operačních středisek,
- zvolený metodický formát a struktura STČ/IZS byly šťastným řešením, zejména členění na listy pro všeobecné (základní teorie) potřeby všech složek IZS a speciální listy jednotlivých složek (především úkoly) + informační přílohy. Každý uživatel si dokáže poměrně jednoduše a rychle najít přesně tu informaci, která ho zajímá, přičemž je důležité, že uváděné postupy jsou platné jak pro malé mimořádné události, tak pro mimořádné události velkého rozsahu,
- Hasičský záchranný sbor České republiky a Policie ČR využily příznivého ohlasu katalogu a učinily netradiční krok – některé listy SZČ/IZS učinily závaznými a provázaly je s vlastními interními předpisy a dokonce s právními předpisy. Vzato do důsledku by např. po účinnosti nového zákona o Policii ČR neměl žádný policista neproškolený v typových činnostech IZS zasahovat u mimořádné události.

Samozřejmě, že učinit závaznými jinak obecně nezávazné metodické postupy závaznými vyžaduje pružný přístup. V této práci chci dovést na příkladu STČ 04/IZS Letecká nehoda, která byla koncipována pro potřeby zásahu při případné havárii velkého dopravního osobního letadla (malá četnost), že je plně využitelná i při havárii letadla malého, tedy dovést to, že správné postupy platí obecně. Současně chci využít vlastních poznatků z praxe k poukázání na problémy, které prosazování jinak správných postupů přináší.

## **2. Cíl práce a metodika**

Cílem této práce je obecná orientace v krizovém řízení se zaměřením na typové činnosti a detailním seznámením s leteckými nehodami z pohledu základní složky IZS Policie České republiky. Jde o seznámení s nutností pružného přístupu při využívání typové činnosti letecká nehoda.

### **Metody ke zpracování**

- čerpání informací z dostupné literatury
- využití poznatků z praxe, činnosti Policie ČR při vzniku MÚ
- využití poznatků získaných z praxe pilota malých letadel a instruktora parašutismu

## **3. Literární rešerše**

### **3.1. Obecná orientace v krizovém řízení**

V České republice rozumíme krizovým řízením souhrnné řídicí činnosti orgánů věcně příslušných, kteří se zaměřují na analytické vyhodnocení bezpečnostních rizik, jejich plánování, organizaci, realizaci včetně kontroly činností, které jsou prováděny při řešení krizových situací.

#### **3.1.1. Krizové zákony**

zákon č. 239/2000 Sb., O integrovaném záchranném systému

zákon č. 240/2000 Sb., O krizovém řízení

zákon č. 241/2000 Sb., O hospodářských opatřeních pro krizové stavy

Podle citace zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a změně některých zákonů (tzv. krizový zákon) je koordinacním orgánem na krizové stavy ministerstvo vnitra. Vychází ze skutečnosti, že ochrana společenských hodnot je základní povinností státu, a je založena na zákony vymezené odpovědnosti orgánů státní správy a samosprávy za přípravu a využití všech prostředků a možností k odvrácení následků krizových situací. Mezi orgány krizového řízení patří : představitelé vlády, ministerstev, Česká národní banka, další správní úřady, orgány krajů a ostatní orgány s územní působností, orgány obcí.

### 3.1.2. Mimořádná událost

mimořádné události podle příčin vzniku rozdělujeme na

- a) živelné pohromy-požáry a povodně, vichřice a větrné bouře, extrémní chlad nebo teplo, sesuvy půdy a sněhové laviny, zemětřesení, sopečné výbuchy, dopad meteoritu
- b) havárie-provozní, havárie s únikem nebezpečných látek, radiační, ropné, zřícení domu, letecké, dopravní
- c) ostatní mimořádné události-teroristický útok, sabotáž, zhářství, násilný extremismus, migrační vlny obyvatelstva, epidemie

Podle citace § 2 písm. b) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, je **mimořádnou událostí** škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Tuto lze charakterizovat z hlediska její závažnosti:

- a) *mimořádné události místního charakteru* (malé povodně, havárie dopravních prostředků, požáry, místní kriminalita, běžné chřipkové epidemie, mezilidské faktory místního charakteru apod.)

b) *závažné mimořádné události* (je zde uplatňováno havarijní a jiné plánování. Jsou uplatňovány příslušné zákony např. Zákon o Policii ČR, atomový zákon, trestní zákon, zákon o vodách, zákony o HZS a o IZS, zákon o ochraně veřejného zdraví apod.)

c) *nejzávažnější mimořádné události* (zde nepostačují výše uvedené prostředky a mimořádná opatření, ale jsou vyhlášena krizová opatření a mohou významně zasáhnout do práv a svobod obyvatel.

**Krizová situace** je definována v § 2 písm. b) krizového zákona, kde se stanoví, že se jedná o mimořádnou událost, při níž je vyhlášen stav nebezpečí nebo nouzový stav ohrožení státu.

Mezi mimořádnou událostí a krizovou situací je rozdíl v tom, jakou činnost musí zodpovědné orgány vyvíjet k jejich zvládnutí. Mimořádná událost je zvládnutelná pomocí mimořádných opatření v rámci standardní úrovně činnosti veřejné správy a jejích výkonných složek. Krizová situace je řešitelná pouze za použití krizových opatření.

Tabulka ustanovení k vyhlášení krizových stavů : (1)

<b>Druh situace</b>	<b>Vyhlašující orgán</b>	<b>Důvod</b>	<b>Územní rozsah</b>	<b>Časová účinnost</b>
Válečný stav	Parlament na návrh vlády	Je-li ČR napadena nebo je-li třeba plnit mezinárodní smlouvy o společné obraně	Celý stát	Bez omezení
Stav ohrožení	Parlament na návrh vlády	Je-li bezprostředně ohrožena svrchovanost státu nebo územní celistvost státu anebo jeho demokratické základy	Celý stát nebo jeho část	Bez omezení
Nouzový stav	Vláda (předseda vlády)	V případě živelných pohrom, ekologických nebo průmyslových havárií, nehod nebo jiné nebezpečí, které ve značném rozsahu ohrožují životy, zdraví, majetek nebo vnitřní pořádek a bezpečnost	Celý stát nebo jeho část	Nejdéle 30 dnů : prodloužení je přípustné po předchozím souhlasu Parlamentu

Stav nebezpečí	Hejtman	Jsou-li v případě živelní pohromy, ekologické nebo průmyslové havárie, nehody nebo jiného nebezpečí ohroženy životy, zdraví, majetek, životní prostředí, pokud intenzita ohrožení nedosahuje značného rozsahu, a není možné odvrátit ohrožení běžnou činností správních úřadů a složek IZS		
-------------------	---------	--	--	--

Nastane-li krizová situace pro bezpečnost České republiky, analyzuje ji a navrhuje postupy k jejímu zvládnutí **Bezpečnostní rada státu** společně se svými čtyřmi stálými pracovními **výbory : pro civilní nouzové plánování, pro obranné plánování, pro koordinaci zahraniční bezpečnostní politiky, pro zpravodajskou činnost** a navrhuje vládě řešení společně s dalším pracovním orgánem **Ústředním krizovým štábem**.

#### **4. Součinnost složek integrovaného záchranného systému**

##### **4. 1. Základní složky integrovaného záchranného systému**

Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen "hasičský záchranný sbor"), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, zdravotnická záchranná služba a Policie České republiky. (2, s 90)

Jedná se o složky, který jsou nepřetržitě v pohotovosti pro plnění svých úkolů a v při mimořádných událostech jsou ihned k dispozici s celým svým vybavením.

---

(1) Zdroj: JUDr.Souček, Mgr.Staňková, Mgr.Linhart. Vnitřní bezpečnost a veřejný pořádek Krizové řízení. Vydalo MV Praha 2005

(2) Zdroj : Jan Chmelík a kolektiv. Letecké nehody. Vydalo MV Praha 4

## 4. 2. Ostatní složky IZS

Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání. V době krizových stavů se stávají ostatními složkami IZS také odborná zdravotnická zařízení na úrovni fakultních nemocnic pro poskytování specializované péče obyvatelstvu. (3, s 90)

## 4. 3. Předpisy IZS

Zákon č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, Vyhláška č. 328/2001 Sb. některých podrobnostech zabezpečení IZS, ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb., Speciální právní předpisy (např. zákon o Policii ČR, Zákon o Hasičském záchranném sboru ČR, nebo z.č. 133/1985 Sb. O požární ochraně) a z nich vycházející interní normy a metodiky základních a ostatních složek IZS.

## 4. 4. Dokumentace IZS (Vyhláška č. 328/2001 Sb., § 14 odst.1)

Havarijní plán kraje a vnější havarijní plán (§ 25), Dohody o poskytnutí pomoci (§ 15), Dokumentace o společných záchranných a likvidačních pracích a statistické přehledy (§ 16), Dokumentace o společných školeních, instruktážích a cvičeních (§ 17), Typové činnosti složek IZS při společném zásahu (4) (§ 18), Územně příslušný poplachový plán IZS (§ 19)

Činnost IZS, zejména pak Hasičského záchranného sboru při leteckých katastrofách speciálně upravují tzv. „Typové plány činnosti“.

---

(3) Zdroj : Jan Chmelík a kolektiv. Letecké nehody. Vydalo MV Praha 4

(4) Zdroj: Vyhláška č. 328/2001 Sb. § 14 odst.1



#### 4. 5. Vyjmenované typové činnosti složek IZS

Jednotlivé typové složky IZS jsou podkladem pro spolupráci sil a prostředků IZS na místě zásahu spolu se stručným popisem propojení na operační úroveň řízení. Stanovují postupy a úkoly jednotlivých složek IZS při společném konkrétním typu zásahu. Odpovídají na otázky jak efektivně a přijatelně v čase splnit úkol přímo na místě mimořádné události a v jakém pořadí, kdo a s kým a na čem, případně i jak spolupracovat.

STČ-01/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu **na uskutečněné a ověřené použití radiologické zbraně** (Typová činnost schválena na 26. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 14. prosince 2004);

STČ-02/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu - **demonstrování úmyslu sebevraždy** (Typová činnost schválena na 28. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 21. června 2005);

STČ-03/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu - **Oznámení o uložení nebo nálezu výbušného předmětu** (Typová činnost schválena Výborem pro civilní nouzové plánování dne 21. června 2006);

STČ-04/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu **při mimořádné události způsobené leteckou nehodou** (Typová činnost schválena na 29. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 20. září 2005);

STČ-05/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu **„Nález předmětu s podezřením na přítomnost B-agens nebo toxinů“** (Typová činnost schválena na 34. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 13. prosince 2006);

STČ-06/IZS Typová činnost složek IZS **v podmínkách rozsáhlých policejních opatření pro udržení veřejného pořádku při technoparty** (Typová činnost schválena na 33. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 26. září 2006);

STČ 07/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu „**Záchrana pohřešovaných osob-pátrací akce v terénu**“ (Typová činnost schválena na 36. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 12. června 2007);

STČ 08/IZS Typová činnost složek IZS při společném zásahu „**Dopravní nehoda**“ (Typová činnost byla předložena pro informaci na 43. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 26. května 2009);

STČ 09/IZS Typová činnost složek IZS **při mimořádné události s velkým počtem raněných a obětí** (Typová činnost byla předložena pro informaci na 39. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 18. března 2008);

STČ 10/IZS Typová činnost složek IZS **při nebezpečné poruše plynulosti provozu na dálnici** (Typová činnost byla předložena pro informaci na 42. schůzi Výboru pro civilní nouzové plánování dne 8. prosince 2008);

#### **4. 6. Typové činnosti nahrazují chybějící**

Předpisy o součinnosti, jsou konkrétnější než může být právní předpis (neexistuje právní podklad pro takové předpisy, právní předpisy jsou jednak velmi obecné a musí být komplexní, tedy obsahují i záležitosti pro mnohé zásady nepotřebné).

Společné interní předpisy složek IZS - neexistuje sbírka pro takové předpisy složek IZS veřejné správy, není možné stanovit odpovědnost za dodržování-komu se zodpovídat.

Součinnostní dohody základních složek IZS a vícestranné dohody (které někdy i existují, ale je zpochybňována jejich platnost a závaznost z důvodu právní subjektivity, musí obsahovat náležitosti pro vlastní zásah nedůležité-např. přesné názvy a adresy, výpovědní doba, řešení škod a pod., je tendence je koncipovat příliš universálně - spolupráce ve stravování, sport...)

#### **4. 7. Typová činnost složek IZS při společném zásahu při mimořádné události způsobené leteckou nehodou (STČ-04/IZS)**

Typová činnost obsahuje postup složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“) při záchranných a likvidačních pracích v případě letecké nehody nebo vážného incidentu v leteckém provozu (dále se používá pouze pojem „letecká nehoda“). Typová činnost složek IZS při společném zásahu u letecké nehody (dále jen „typová činnost“) je zpracována v souladu se zákonem č. 239/2000 Sb., o IZS a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o IZS“) a v souladu s §18 vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb. (dále jen „vyhláška o IZS“).

##### **4.7.1. Vymezení pojmů**

Pro účely typové činnosti se rozumí

- a) leteckou nehodou mimořádná 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:
  - některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem přítomnosti v letadle,
  - nebo přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily,
  - letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno,
  - letadlo je nezvěstné, nebo je na zcela nepřístupném místě (pozn.: letadlo je považováno za nezvěstné, jestliže pátrání bylo úředně ukončeno a trosky nebyly nalezeny),
- b) vážným incidentem mimořádná událost, jejíž okolnosti naznačují, že došlo téměř k letecké nehodě (pozn.: rozdíl mezi leteckou nehodou a vážným incidentem je pouze v následcích),
- c) odborně technickým zjišťováním příčin letecké nehody proces, prováděný za účelem prevence leteckých nehod, který zahrnuje shromáždění a analýzu všech potřebných údajů a informací, formulaci závěrů včetně vymezení příčin letecké

nehody (pozn.: pokud zvláštními předpisy není stanoveno jinak, provádí se po leteckých nehodách),

- d) vymezenými vojenskými prostory areály vojenských letišť a vojenských výcvikových prostorů, tzv. vojenských újezdů,
- e) civilními letadly – letadla provozovaná českými a zahraničními leteckými dopravci a provozovateli, včetně letadel Policie ČR a letecké služby,
- f) vojenskými letadly – letadla provozovaná Armádou České republiky nebo ostatními armádami členských států NATO a zahraničních armád – nečlenů NATO,
- g) malými letadly a sportovními létajícími zařízeními – letadla přepravující na palubě letadla do 19 osob, včetně posádky letadla,
- h) středními letadly – letadla přepravující na palubě letadla od 20 do 100 osob, včetně posádky letadla,
- i) velkými letadly – letadla přepravující na palubě letadla nad 100 osob, včetně posádky letadla
- j) vojenskými dopravními letadly – letadla určená k přepravě osob a nákladu mimo munici a jiné výbušné zařízení,
- k) vojenskými bojovými letadly – letadla určená k přepravě munice a jiného výbušného zařízení,
- l) malým evakuačním okruhem trasa od místa nakládání zraněných osob na transportní prostředek ke stanovišti pro shromáždění a třídění raněných a zpět.

#### **4. 7. 2. Přesnější vymezení mimořádné události a této typové činnosti**

Typová činnost letecké nehody nelze taxativně použít při každé a na všechny mimořádné události způsobené leteckou nehodou.

Tato typová činnost se nevztahuje na zásah složek IZS při letecké nehodě v ohraničeném prostoru letiště, vymezeném „letištním pohotovostním plánem“ a ve vymezeném vojenském prostoru.

Ohraničené prostory letiště z hlediska zásahu jednotkou požární ochrany (dále jen „jednotka PO“) letiště při letecké nehodě v blízkosti letiště mohou být rozšířeny

na základě dohody s příslušnými hasičskými záchrannými sbory krajů (dále jen „HZS kraje“).

Typová činnost se vztahuje na letecké nehody civilních, vojenských, policejních a celních letadel, včetně zahraničních, která využívají vzdušný prostor České republiky. Typová činnost při letecké nehodě malého letadla a sportovního létacího zařízení se použije v přiměřeném rozsahu.

### **4.7.3. Charakter letecké nehody**

#### **4.7.3.1. Důvody aktivace alespoň dvou složek IZS**

Každá letecká nehoda má svá charakteristika a u každé jsou aktivovány nezbytné složky IZS, které na místo vysílají potřebné síly a prostředky.

1. letadlo ve vzdušném prostoru České republiky se ocitlo v situaci, kdy velitel letadla vysílá tísňový signál, nebo
2. letadlo letící ve vzdušném prostoru České republiky havarovalo a došlo k letecké nehodě,
3. Záchrané koordinační středisko Praha, respektive Rescue Coordination Centre dále jen „RCC“) vysílá do oblasti letecké nehody vrtulník vybavený speciálními prostředky za účelem pátrání a záchrany. Oznamuje leteckou nehodu na operační a informační středisko (dále jen „OPIS“) Ministerstva vnitra – generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen „MV-GŘ HZS ČR“), Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, nebo
4. bylo prvotní oznámení o letecké nehodě přijato nezávisle na RCC na místě příslušném OPIS IZS nebo územně příslušném operačním středisku složky IZS. Místně příslušné OPIS IZS následně informuje OPIS MV-GŘ HZS ČR. OPIS MV-GŘ HZS ČR pak neprodleně informuje o letecké nehodě RCC.

#### 4.7.3.2. Letecká nehoda je charakteristická

Mimořádná událost, tedy i letecká nehoda, je charakteristická tím, že na místě plní jednotlivé složky IZS své předem stanovené úkoly, a to pod tzv. jednotným velením.

1. Velitelem zásahu je velitel jednotky PO, zpravidla příslušník Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen „HZS ČR“), nebo příslušný funkcionář HZS ČR s právem přednostního velení poté, co se dostaví na místo letecké nehody (místo zásahu).

2. Složky IZS provádějí činnosti s cílem

- a) organizovat pozemní pátrání po ztraceném letadle,
  - b) organizovat a provést souběžný průzkum na místě letecké nehody a také průzkum po stopě trosek a na dalších místech, na kterých došlo ke vzniku sekundárních mimořádných událostí, např. úniku nebezpečných látek, požárům,
  - c) uhasit požáry a provést další opatření nutná k eliminaci vzniklých rizik po pádu letadla,
  - d) provést vyhledání a záchranu ohrožených osob z vraku letadla a z dalších míst, na kterých se působením havarijního děje mohou ohrožené osoby vyskytovat,
  - e) provést evakuaci a záchranu osob z prostoru sekundárních mimořádných událostí nebo z prostoru, kam se může mimořádná událost šířit,
  - f) zjistit počet osob a provést identifikaci osob na palubě letadla,
  - g) provést třídění zraněných, jejich ošetření a transport do zdravotnických zařízení,
  - h) provést zásah na místech sekundárně vzniklých mimořádných událostí; sekundárními mimořádnými událostmi mohou být:
    - požáry, zejména požáry iniciované motory letadla a požáry uniklého paliva,
    - zřícení konstrukcí působením pohybujících se částí letadla,
    - havárie nebezpečných látek,
  - i) poskytnout psychosociální pomoc postiženým osobám,
  - j) varovat obyvatelstvo před účinky sekundárně vzniklých mimořádných událostí v souvislosti s leteckou nehodou,
3. Nebezpečnými látkami mohou být:
- a) výbušniny

- b) pohonné hmoty
  - c) oleje, náplně hydraulických okruhů a ostatních provozní náplně,
  - d) radioaktivní materiály v přístrojích letadel,
  - e) další nebezpečné látky tvořící náklad letadla
4. Na místě letecké nehody mohou být přítomny další zdroje rizik:
- a) pyrotechnické prostředky,
  - b) tlakové nádoby se stlačeným kyslíkem nebo vzduchem,
  - c) zdroje stejnosměrného napětí (baterie) s vysokou proudovou kapacitou.
5. Síly a prostředky složek IZS jsou rozděleny na místě zásahu do sektorů:
- a) **vyhledávání a záchrany**, velitelem sektoru je příslušník HZS ČR. V sektoru se organizuje vyhledávání osob v troskách, jejich vyproštění a provádí se činnosti směřující k omezení rizik působících na zachraňované a zasahující záchranáře (např. hašení požáru, chlazení trosek, vyhledání nebezpečných látek a předmětů a jejich zajištění). Sektor se prostorově nachází v místě dopadu hlavních trosek letadla a cestujících a lze jej dále dělit na úseky, aby se zajistila systematičnost vyhledávání a záchrany osob po letecké nehodě. Zasahující záchranáři se zpravidla organizují do skupin. Tyto skupiny jsou:
    - **vyhledávací** – vyhledává zraněné nebo jinak ohrožené osoby, označí místo jejich nálezů a odvede osoby schopné samostatného pohybu **na stanoviště pro shromáždění a třídění raněných**
    - **záchranná** – provádí záchranu osob neschopných pohybu, včetně jejich vyproštění a transportu zraněných na **stanoviště pro shromáždění a třídění raněných**
    - **jistíci** – jistí vyhledávací a záchranné skupiny před riziky vznikajícími z trosek letadla, má za úkol hasit požár nebo být připravena na nebezpečí nenadálého vzplanutí trosek, sledovat únik provozních kapalin, označovat nebezpečné prostory a předměty atd.,
  - b) **zdravotnické pomoci**, velitelem sektoru je zpravidla zaměstnanec zdravotnické záchranné služby (dále jen „ZZS“) se zdravotnickou kvalifikací lékař. V sektoru je umístěno stanoviště pro shromáždění a třídění raněných, místo pro poskytnutí odborné přednemocniční péče, místo pro nakládání raněných k transportu do zdravotnických zařízení apod. Sektor je třeba organizovat tak,

aby překonávaná vzdálenost v malém evakuačním okruhu byla co nejmenší a stanoviště pro shromáždění a třídění raněných bylo umístěno mimo působení zplodin hoření, šíření par nebezpečných látek apod.,

- c) pátrání, velitelem sektoru je zpravidla příslušník Policie ČR (dále jen „PČR“). Tento sektor se nachází v prostoru přiblížení letadla před leteckou nehodou k místu dopadu (po stopě trosk, tzv. stopa po letecké nehodě), pokud došlo k rozdělení trupu letadla před dopadem; v sektoru se hledají a mapují trosky letounu, popřípadě se vyhledávají osoby, které mohly vypadnout před dopadem letadla.

6. Zemřelé osoby, části lidských těl, trosky letadla a osobní věci jsou ponechány na místě a jsou předmětem činnosti orgánů činných v trestním řízení a komise pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod.

7. Stupeň poplachu IZS je dán předpokládaným rozsahem mimořádné události v závislosti na počtu ohrožených osob (zejména osob na palubě letadla a osob, které se nalézaly na místě dopadu letadla), typu letadla, charakteristice nákladu a dalšími podmínkami v místě zásahu.

Vyhodnocení podmínek v místě zásahu provádí velitel zásahu. Odbornou podporu mu v této činnosti poskytuje zejména osoba pověřená předsedou komise pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod nebo dopravcem, velitel sil služby pořádkové policie PČR a vedoucí lékař ZZS.

8. Samostatně a souběžně se zásahem složek IZS probíhají úkony, prováděné orgány činnými v trestním řízení. Velitel zásahu složek IZS:

- a) musí vyhovět dožádání orgánů činných v trestním řízení ve věci provedení úkonů v přípravné fázi trestního řízení, zvláště ve věci prvotních neodkladných úkonů na místě činu. Činnosti s tím spojené zabezpečují síly a prostředky PČR.
- b) Vede přehled kriminalistických výjezdových skupin a komise pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod na místě zásahu.

9. V místě letecké nehody působí komise pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod /u civilních letadel Komise Ústavu pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „Komise ÚZPLN“); u vojenských letadel Komise Inspekce ministra obrany (dále jen „Komise IMO“)/. Předsedové obou komisí spolupracují s velitelem zásahu a samostatně s orgány činnými v trestním řízení.



#### 4.7.4. Velitel zásahu při řízení záchranných a likvidačních prací

Určení velitele zásahu není nikde taxativně uvedeno, ale má se za to, že tím bývá nezkušenější člen IZS působícího na místě. Je jím zpravidla velitel zasahujícího HZS. Jednotky HZS mají největší zkušenosti s jakýmkoliv mimořádnými událostmi, neboť se nimi každodenně utkávají.

1. Velitelem zásahu při řízení záchranných a likvidačních prací u letecké nehody je velitel jednotky PO, zpravidla příslušník HZS ČR, nebo příslušný funkcionář HZS ČR s právem přednostního velení. Převzme velení zásahu (pokud do té doby řídil součinnost složek IZS příslušník jiné složky IZS), upřesní stupeň poplachu IZS a síly a prostředky pro místo letecké nehody, určí organizaci místa zásahu (členění místa zásahu podle rozsahu letecké nehody a potřeb koordinace záchranných a likvidačních prací), zejména sektory na místě zásahu a jejich velitele zřídí štáb velitele zásahu. Do štábu velitele zásahu velitel zásahu určuje zpravidla následující osoby:

- a) zástupce PČR, který velí silám a prostředkům policie na místě zásahu,
- b) zástupce Vojenské policie v případě letecké nehody vojenského letadla,
- c) vedoucího lékaře ZZS,
- d) vedoucí ostatních zúčastněných složek IZS,
- e) zástupce postižené obce,
- f) psychologa nebo vedoucího posttraumatického intervenčního týmu,
- g) předsedu Komise ÚZPLN /pro civilní letadla/ nebo předsedu Komise IMO /pro vojenská letadla/,
- h) zástupce dalších orgánů a institucí nezbytných pro řešení letecké nehody,
- i) a další fyzické osoby nebo zástupce právnických osob dotčených mimořádnou událostí (leteckou nehodou), nebo poskytující věcnou nebo osobní pomoc, nebo spolupracující se složkami IZS (např. zástupce Oblastního inspektorátu české inspekce životního prostředí, vodoprávních orgánů, leteckého dopravce, Státního úřadu pro jadernou bezpečnost).

2. Velitel zásahu vymezuje prostor místa zásahu (místo nasazení složek IZS a prostor předpokládaných účinků), tzv. vnější zónu. Velikost vnější zóny v místě letecké nehody stanovuje velitel zásahu podle konkrétní situace tak, aby složky IZS měly dostatečný

nástupní prostor a týlový prostor pro svoji činnost a zamezila se přítomnost nežádoucích osob na místě zásahu.

3. Velitel zásahu rozděluje místo zásahu na sektory podle bodu 4.2. písm. E. Ve vnější zóně, zpravidla na návětrné straně, je zřízen týlový a nástupní prostor složek IZS, sektor zdravotnické pomoci, shromaždiště evakuovaných osob popř. záchráněných zvířat, prostor pro umístění a identifikaci obětí, místo pro informování sdělovacích prostředků a místo informování o osobách postižených leteckou nehodou. Vnější zóna zahrnuje i stopu po letecké nehodě.

4. Velitel zásahu vymezuje sektor vyhledávání a záchrany a v něm může některé prostory označit jako prostor s charakteristickým nebezpečím, v místě zásahu, tzv. **nebezpečnou zónu**. Velikost a počet nebezpečných zón stanovuje velitel zásahu podle konkrétní situace v místě zásahu.

#### **4.7.5. Doporučený stupeň poplachu IZS**

V České republice v systému IZS u mimořádné události – letecká nehoda máme 3. stupně poplachu, které jsou vyhlášovány

- a) podle rozsahu letecké nehody a zasaženého prostoru místně příslušné OPIS IZS vyhlásí odpovídající stupeň poplachu IZS.
- b) při letecké nehodě velkého letadla a při letecké nehodě v obydlené oblasti s velkým počtem ohrožených osob je vhodné, aby velitel zásahu doporučil starostovi obce svolání krizového štábu. V odůvodněných případech je třeba zvážit nutnost vyhlášení krizového stavu (např. stavu nebezpečí).
- c) doporučují se následující stupně poplachu s ohledem na velikost letadla a předpokládané následky letecké nehody podle právního předpisu)

1. stupeň poplachu IZS pro civilní malá letadla a sportovní létající zařízení, která havarovala a způsobila ohrožení jednotlivých osob,

2. stupeň poplachu IZS pro vojenská bojová letadla a letadla dopravující náklad,

3. a zvláštní stupeň poplachu IZS pro všechna střední a velká letadla přepravující osoby a letadla, která havarovala v obydlené oblasti nebo tehdy, pokud je potřeba provádět

koordinaci záchranných a likvidačních prací na strategické úrovni, případně je třeba využít zahraniční pomoci nebo pomoci vojenských útvarů a vojenských zařízení ozbrojených sil České republiky podle zvláštních právních předpisů nebo provést hospodářská opatření pro krizové stavy. (vše je obsaženo v § 21 - § 24 ve Vyhlášce č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, a to ve znění vyhlášky č. 429/2003 Sb.)

#### **4.7.6. Časové vymezení zásahu řešeného podle této typové činnosti**

Za začátek zásahu složek IZS se považuje okamžik, kdy došlo na základě převzetí oznámení o letecké nehodě k aktivaci alespoň dvou složek IZS.

Za konec zásahu složek IZS je považován okamžik, kdy je na místě letecké nehody ukončena záchrana ohrožených osob, odvrácená rizika bezprostředně působící ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku a životního prostředí vzniklá mimořádnou událostí (leteckou nehodou) a přerušeny příčiny těchto rizik. Zejména musí být:

- a) ukončen průzkum
- b) ukončena záchrana osob, ukončeno poskytnutí zdravotní péče postižených osobám a všichni zranění, zpravidla v péči ZZS jsou na cestě do zdravotnických zařízení,
- c) likvidovány požáry a provedena opatření k zabránění jejich opětovnému vznícení,
- d) provedeno zachycení nebo jímání nebezpečných látek uniklých v souvislosti s leteckou nehodou a další opatření s cílem zabránit šíření mimořádné události

Dále jsou jen prováděny likvidační práce a v jejich rámci posttraumatická pomoc a obnovení zdrojů základních potřeb obyvatel v zasažené oblasti. V případě letecké nehody vojenského letadla zůstává odpovědnost za dořešení následků letecké nehody na předsedovi Komise IMO.

Obnova území a následná opatření vyvolaná leteckou nehodou, následná psychosociální pomoc a odborně technické zjišťování příčin letecké nehody nejsou považována za součást zásahu složek IZS, nejsou předmětem této typové činnosti.

#### 4.7.7. Očekávané síly a prostředky složek IZS

V prvním sledu se jedná o síly a prostředky základních složek IZS, které mají vše potřebné k dispozici a jsou v nepřetržité pohotovosti

##### 1. Jednotky PO

- a) základní požární technika a věcné prostředky pro záchranné práce,
- b) podle povahy události technické prostředky lezecké techniky, výšková technika, (např. automobilový žebřík a automobilová plošina), technika pro zásah na nebezpečné látky, popř. jiná technika podle požadavků velitele zásahu.

##### 2. Policie ČR

- c) příslušníci služby pořádkové policie,
- d) síly a prostředky PČR letecké služby,
- e) příslušníci služby kriminální policie a vyšetřování,
- f) pyrotechnici,
- g) síly a prostředky zdravotnických ústavů a Kriminálního ústavu Praha,
- h) v případě blízkosti státní hranice nebo na mezinárodních letištích příslušníci cizinecké a pohraniční policie.

##### 3. ZZS a zdravotnictví

- i) vozidla zdravotnické záchranné služby a jiné určené dopravní prostředky pro řešení hromadných neštěstí územně příslušných ZZS v souladu s traumatologickým plánem havarijního plánu kraje,
- j) vrtulníky začleněné do systému Letecké záchranné zdravotnické služby (dále jen „LZZS“) pro převoz zraněných,
- k) předurčená nemocniční zařízení.

#### 4.7.8. Síly a prostředky ostatních složek IZS

V případě větších, nebo specifických mimořádných událostí, jsou aktivovány ostatní složky integrovaného záchranného systému, které jsou pro danou mimořádnou událost účelně využitelné. Zde je nutno počítat s dojezdovou časovou prodlevou.

1. Armáda České republiky
2. Horská služba ČR, o.p.s. (především v horském terénu).
3. Organizace poskytující psychosociální a posttraumatickou pomoc
4. Atestovaní kynologové pro vyhledávání osob
5. Vodní záchranná služba Českého červeného kříže
6. Specializované firmy na sanaci ropných havárií
7. podle potřeby další složky IZS v souladu s poplachovým plánem IZS

#### 4.7.9. Komunikace s veřejností a sdělovacími prostředky

V dnešní době je tzv. hladovost pro mimořádné události ze strany medií mimořádná. Je až nepochopitelné, jak jsou jednotlivé teamy reportérů schopny na místo mimořádné události dorazit téměř současně se základními složkami IZS a pořídit zde reportáže, které jsou po krátké době zveřejněny v médiích. Z důvodu objektivnosti, zamezení zdržování jednotlivých členů IZS a v souladu s etikou jsou i v této oblasti stanoveny postupy.

1. Za informování sdělovacích prostředků o záchranných a likvidačních pracích v místě letecké nehody zodpovídá velitel zásahu. Za tímto účelem zřizuje místo pro informování sdělovacích prostředků a místo pro informování o osobách postižených leteckou nehodou.
2. Odborné informace podávají ve své působnosti příslušní členové štábu velitele zásahu ve stanoveném místě. Tisková pracoviště a mluvčí jednotlivých složek IZS a dotčených orgánů čerpají informace z místa letecké nehody s cílem sjednotit skutečné informace vůči všem veřejným a jiným sdělovacím prostředkům.

3. Fotodokumentace a natáčení filmových záběrů z místa letecké nehody je prováděna se souhlasem velitele zásahu po dohodě s velitelem sil a prostředků PČR. V případě letecké nehody civilního letadla lze přihlížet k názoru předsedy Komise ÚZPLN, u vojenského letadla navíc k názoru předsedy Komise IMO.

## **5. Podíl Policie České republiky při mimořádné události způsobené leteckou nehodou**

### **5. 1. Právní úprava**

Podle citace § 20 z.č. 273/2008 Sb. je určeno Působení policie v rámci IZS, při řešení krizových situací a mimořádných událostí a při přípravě na ně

1) Plněním úkolů k řešení mimořádných událostí a krizových situací se rozumí i příprava policie na ně. *(k tomu je nutná účast na cvičeních)*

2) Policie jako základní složka integrovaného záchranného systému vykonává v místě provádění záchranných a likvidačních prací úkoly podle tohoto zákona.

3) Policista nebo útvar policie se podílí na provádění záchranných a likvidačních prací včetně letecké podpory integrovaného záchranného systému a letecké podpory v krizových situacích,

- a) jsou-li k tomu vycvičení a vybaveni, *(školení, ochranné prostředky)*
- b) je-li to nezbytné pro záchranu života, zdraví nebo majetku a
- c) jsou-li k tomu určeni policejním prezidentem. *(typové činnosti)*

Zásadní pro využívání Policie ČR pro účely IZS je skutečnost, že všechny tři podmínky v odst. 3 musí být splněny současně, jinak síly a prostředky Policie ČR využít nelze a pokud oprávněný krizový nebo koordinující orgán (od velitele zásahu, přes starostu obce s rozšířenou pravomocí po hejtmana) přesto požadují, musí minimálně zajistit ochranné prostředky.

## **5.2. Činnost a úkoly složek Policie ČR na místě letecké nehody**

Policie ČR v počátečním stádiu, tedy stádiu zásahu IZS, přísluší střežení místa letecké nehody. Je totiž velmi důležité zamezit přístupu na místo činu nepovolaným osobám, stejně tak k troskám letadla a pod. Střežení místa letecké nehody není jednoduchá záležitost, např. při letecké nehodě velkého letadla může být délka prostoru řádu stovek metrů až kilometrů. Počet přihlížejících osob v blízkosti trosk je nezbytné omezit na minimum. Významné důkazy mohou být snadno zničeny osobami, které manipulují s vrakem letadla, šlapou po důkazech na zemi nebo změni původní polohy ovladačů v kabině letadla. Hlídkám Policie ČR musí být dány jasné pokyny jak si na místě činu počínat. To je úkol velitele zásahu.

### **5.2.1. Neodkladné činnosti po příjezdu na místo letecké nehody**

Každá letecká nehoda je jiná a u každé je potřeba operativně reagovat na vzniklou situaci. Pro potřeby objektivního vyšetření a pomoci je důležité

- vytýčení a zabezpečení přístupových tras pro zdravotnická, požární a vyprošťovací vozidla včetně vytvoření hlásné služby,
- zabezpečení místa letecké nehody způsobem, aby byly zajištěny všechny trosky letadla a jiné předměty, které mohou sloužit jako důkazní prostředky k objasnění příčin vzniku letecké nehody v podobě důkazních prostředků o objektivně průkazné hodnotě,
- poskytnout zraněným osobám účinnou a rychlou zdravotní pomoc,
- kompletní ohledání obětí z řad členů posádky letadla, podle okolností i cestujících a obsluhujícího personálu,
- zajištění letových zapisovačů letadla, záznamů, údajů a hodnot včetně úplné servisní dokumentace leteckých služeb a jejich přípravu k vyhodnocení záznamů,
- podle charakteru letecké nehody zajistit u některých členů leteckého personálu zkoušku na přítomnost alkoholu či jiné návykové látky.

Tyto neodkladné činnosti je potřeba učinit do příjezdu výjezdové skupiny služby kriminální policie a vyšetřování, v jejíž kompetenci je další vyšetřování.

### 5.2.2. Činnost a úkoly jednotlivých složek PČR

Jednotlivé složky Policie ČR nepřijíždí na místo současně, ale jsou vysílány operačním střediskem postupně podle potřeb a naléhavosti situace. Je potom na odpovědném policejním orgánu, který je na místě, aby rozdělil úkoly pro přítomné zástupce složek Policie ČR.

- letecká služba-plní úkoly SAR (pátrání a záchrana osob), dokumentace místa události
- pyrotechnici – zajišťují pyrotechnický průzkum
- pořádková policie – uzávěra nebezpečné a vnější zóny, evakuace osob, pátrání po obětech, zajištění veřejného pořádku
- dopravní policie – regulace dopravy, průjezd vozidel IZS
- služba kriminální policie a vyšetřování – šetří příčiny, prověřuje zda nebyl spáchán trestný čin, identifikuje oběti
  - zajišťuje: ohledání místa nehody, dokumentaci trosek, stop po dopadu, míst nálezů obětí, osobních věcí, procesní zajištění stop a věcí, úkony k identifikaci
  - využívá : skupinu kriminalistických techniků, oddělení kriminalisticko technické expertízy, kriminalistický úřad, soudní lékaře, spolupráce s úřadem pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, zástupce výrobce letadla a pod.

### 5.3. Šetření příčiny letecké nehody

Při záchraně životů a zábraně hrozícího požáru nebo explozi je nutné provádění změn polohy trosek a jejich porušování omezit na nezbytnou míru a provedené změny dokumentovat pro potřeby vyšetřování; zejména nemanipulovat s ovládacími prvky v kabině letadla a důležitými agregáty letadla (poloha a stav trosek může nést důležité informace k objasnění příčiny a průběhu nehody).

Rozsah místa letecké nehody a činností, které je nutné v relativně krátké době na místě činu provést, zpravidla vyšetřovatelem, efektivně rozdělit do několika pracovních skupin. Konkrétní určení a obsazení jednotlivých skupin provede vedoucí výjezdové skupiny



Policie ČR ve spolupráci s odpovědným pracovníkem IZS a komise ÚZPLN, zpravidla jsou ustanoveny :

- a) skupina pro ohledání místa nehody,
- b) skupina pro ohledání trosk letadla,
- c) skupina pro ohledání a identifikaci obětí nehody,
- d) skupina pro ohledání přepravovaného nákladu,
- e) skupina provádějící výslechy svědků (je nejpočetnější),
- f) skupina pro operativně pátrací činnost

Dokumentace letecké nehody je následným důležitým krokem po ukončení záchranných prací k objasnění její příčiny. Lze výhodně využít systém GPS-Pathfinder XRS a sférickou kameru SPHERON, kterou Česká republika vlastní jako jedna z mála v Evropě. Dále se dokumentuje fotograficky, videozáznamem a protokolem o podání vysvětlení zúčastněných osob. Využívají se i záznamová zařízení z okolí místa dopadu (zabezpečovací kamery obcí, objektů a pod.), záznamy hasičů, kteří na místo přijíždějí jako první, záznamy svědků z okolí (fotoaparáty, videa, mobilní telefony), záznamy osob na palubě letadla. Na závěr je vypracován protokol o ohledání místa letecké nehody, který musí obsahovat :

- poznávací značku a stát, typ letadla, provozovatele
- datum, čas, místo havárie, povětrnostní podmínky
- popis události a následky
- provozně technické doklady letadla
- stručný popis poškození letadla
- detailní popis místa nehody a trosky
- popis nalezených stop

Při dokumentování místa dopadu je důležité spolupracovat s pracovníky Úřadu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN), kteří mají větší zkušenosti s ohledáním letadla, stopami po dopadu, polohou těl a pod.

Zásadní je nezávislost ÚZPLN na Úřadu pro civilní letectví (ÚCL). Cílem odborného zjišťování příčin je zabránit budoucím leteckým nehodám a z letecké nehody nebo incidentu získat poučení ve vztahu ke zlepšení provozní bezpečnosti.

Inspektory ÚZPLN nelze taxativně vyžadovat ke každé letecké nehodě. Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů L 13 připouští, že při letecké nehodě nebo incidentu letadel provozovaných aerokluby může být pověřen odborným zjišťováním příčiny Aeroklub ČR a při letecké nehodě nebo incidentu sportovního létajícího zařízení-SLZ (ultralight, padák, závěsný kluzák a pod.) odborné zjišťování příčiny vykonává Letecká amatérská asociace ČR –LAA ČR. Dozor provádí ÚZPLN, ale inspektoři ÚZPLN nebudou přítomni na místě letecké nehody.

O každé letecké nehodě nebo incidentu, jejichž příčiny ÚZPLN zjišťoval, musí inspektor bez zbytečného odkladu zpracovat zprávu. Z hlediska trestního řízení pro závěrečnou zprávu zpracovanou komisí ÚZPLN platí obdobná pravidla jako pro znalecký posudek.

Důležitou roli zde hraje i přítomnost soudních lékařů-specialistů z Vojenského ústavu soudního lékařství, Ústřední vojenské nemocnice Praha, kteří jsou v případě potřeby podle trestního řádu přibráni jako znalci k provedení pitvy.

Letecké nehody mají svoje specifika, především složitější mechanismus vzniku úrazových změn při pohybu komplexu člověka-stroj v trojrozměrném prostoru, často s působením větších deceleračních sil, působení speciálních zevních vlivů, např. hypoxie, prudké změny barometrického tlaku, nárazové přetížení nebo děletrvající působení vyšších násobků přetížení, účinek extrémního chladu, často s výskytem druhotných termických změn v rámci požáru po nehodě motorových letounů, dále možnosti použití záchranných prostředků při letu, jejich selhání. V případě dopravních letadel a vrtulníků může vzniknout velký počet obětí, s převažující problematikou identifikací zemřelých a přežívajících v bezvědomí. Svá specifika mají i nehody profesionálních i sportovních parašutistů a pilotů padákových kluzáků (tzv. paragliding).

Při vyšetřování smrtelných leteckých nehod nebo závažných leteckých mimořádných událostí, kde je potřebné posuzovat zdravotní stav pilotů nebo jiného leteckého personálu, se považuje spolupráce specialisty v oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, kteří se zároveň zabývají leteckým lékařstvím. Soudní lékaři se podílejí podle leteckého

předpisu L 13 na vypracování „Závěrečné zprávy o odborném zjišťování příčin letecké nehody“, kde v části „Lékařské a patologické nálezy“ podávají stručnou souhrnnou zprávu o zemřelých a zraněných osobách, soudně-lékařské a letecko-lékařské informace o posádce.

Při dokumentování zásahu IZS, tedy i leteckých nehod, jsou využívány pro potřeby Policie ČR tzv. Listy

- operačních středisek jednotek IZS
- záchranných jednotek Požární ochrany
- Policie České republiky
- zdravotnické záchranné služby a dalších zdravotnických zařízení
- Ministerstva dopravy ČR a RCC Praha
- Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
- Armády ČR
- České inspekce životního prostředí

ve kterých jsou uvedeny úkoly, postupy, kompletace, síly a prostředky, součinnost s jednotlivými složkami IZS, přehledy právních předpisů jednotlivých uvedených složek.

## **6. Závěr**

Na uvedených přehledech leteckých mimořádných událostí v příloze je zřejmé, že jejich počet od r. 2007 stoupá. Nejvýraznější je nárůst parašutistických mimořádných událostí. Je to zapříčiněno zejména tím, že současné technologie umožňují výrobu padákové techniky, která umožňuje vysoké rychlosti a rychlou sestupovou dráhu. Slabá vycvičenost parašutistů v aeroklubech, porušování zavedených předpisů s cílem se tzv. předvést a přechod na výkonnější padáky je příčinou těchto nehod. V poslední době dochází k mimořádným událostem na létajících sportovních zařízení-padácích ne z důvodu neotevření padáku, ale kontaktem parašutisty se zemí po pozdním podrovnání ve fázi přistání.

V případě mimořádných událostí u letadel je většině případů příčinou selhání pilota. Jak již bylo uvedeno je to z důvodu nekázně a nedodržování zavedených postupů. V aeroklubech na jednom letounu létá více pilotů, kteří však nemají zájem zdokonalovat své zkušenosti za své peníze, ale využívají zájemce o vyhlídkové lety, fotografování objektů, přírody, vysazování parašutistů, vlečení bezmotorových letounů apod., kteří jim let platí.

Česká republika se stále drží na předních místech v počtu pilotů na různých typech letounů, ultralightů a sportovních létajících zařízení. Jsou již minulostí podomácku vyráběné letouny. Dnes jsou v každé roční době na obleze vidět různé typy strojů vyhlášených značek a servisování je dostatečně ošetřeno. Bohužel v případě SLZ je povinná prohlídka tzv. imatrikulace každé 2 roky a mezi tímto obdobím je pouze na majiteli, zda SLZ umožní let.

Úlohou orgánů Policie ČR je učinit všechna potřebná šetření a opatření k odhalení skutečností nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin, a směřujících ke zjištění pachatele, nebo tyto okolnosti vyvrátit. K tomu značnou měrou napomáhá zpracovaný postup složek IZS při společném zásahu na místě letecké nehody.

## **7 . Seznam literatury**

1. Terminologický slovník z pojmů krizového řízení a plánování obrany státu -  
Mgr. Michal Mazel Vydal: Odbor bezpečnostní politiky MV, Praha 2004
2. Krizové řízení - RNDr. Dana Procházková, DrSc., Prof. Ing. Josef Říha, DrSc.  
Vydalo: MV Generální ředitelství HZS ČR, Tiskárna MV Praha 2004
3. Civilní nouzové plánování v některých evropských zemích, USA a Kanadě –  
doc. RNDr. Petr Linhart, Ing.Bohumil Šilhánek Vydalo: MV Generální ředitelství HZS  
ČR, Tiskárna MV Praha 4
4. Právní rámec krizového managementu - doc. Dr. Ing. Michail Šenovský, Ing. Vilém  
Adamec, Ph.D. Vydalo: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, Tiskárna  
Klein Wächter Frýdek Místek 2007
5. Letecké nehody – Jan Chmelík a kolektiv Vydalo: Tiskárna MV, p.o. Praha 2007
6. Platná legislativa
7. Zveřejněné informace obcí s rozšířenou pravomocí
8. Internetové zdroje

**8. Přílohy :**

Tabulky s přehledy leteckých MU v Aeroklubech ČR od r. 2006 do r. 2009

**Přehled leteckých mimořádných událostí v.r. 2009**

Odbornost	Letecká nehoda	Incident	Úmrtí	Zranění	Počet LMU celkem
Motorové létání	5	8	1	0	13
Bezmotorové létání	15	8	0	2	22

Odbornost	Těžká zranění	Úmrtí	Počet LMU celkem
PARA	21	4	184

**Přehled leteckých mimořádných událostí v.r. 2008**

Odbornost	Letecká nehoda	Incident	Úmrtí	Zranění	Počet LMU celkem
Motorové létání	4	7	0	0	11
Bezmotorové létání	10	3	1	1	13

Odbornost	Těžká zranění	Úmrtí	Počet LMU celkem
PARA	26	2	147

**Přehled leteckých mimořádných událostí v.r. 2007**

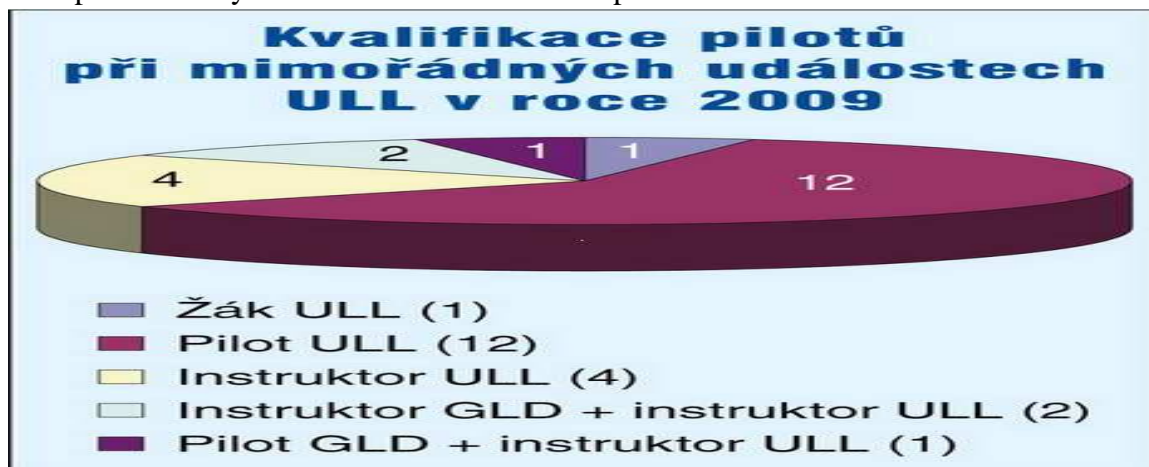
Odbornost	Letecká nehoda	Incident	Úmrtí	Zranění	Počet LMU celkem
Motorové létání	12	0	3	0	12
Bezmotorové létání	20	2	1	1	22

Odbornost	Těžká zranění	Úmrtí	Počet LMU celkem
PARA	24	3	124

---

Zdroj: [www.aecr.cz/nehody](http://www.aecr.cz/nehody)

Graf počtu leteckých nehod ULL a kvalifikace pilotů v r. 2009



Graf počtu a rozsahu zranění při leteckých nehodách ULL v letech 2004 - 2009



Graf počtu a rozdělení druhů leteckých nehod ULL v letech 2004 - 2009



