REPUBLIKA SLOVENIJA

**Ministrstvo za obrambo**

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

Izpostava Koper

Številka: 8421-5/2020-6-DGZR

Datum: 31. 1. 2023

**REGIJSKI NAČRT**

**ZAŠČITE IN REŠEVANJA**

**OB NESREČI ZRAKOPLOVA**

**ZA OBALNO REGIJO**

**Verzija 3.0**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***VSEBINA*** | ***ORGAN*** | ***DATUM*** | ***PODPIS ODGOVORNE OSEBE*** |
| ***IZDELAL / SKRBNIK*** | *Izpostava URSZR Koper* | 4. 6. 2020 | *Andrej Gustinčič* |
| ***PREGLEDAL*** | *Uprava RS za zaščito in reševanje* |  | *8421-5/2020-5-DGZR*  *URSZR* |
| ***ODOBRIL*** | *Poveljnik CZ za Obalno regijo* | 25. 11. 2022 | *mag. Zvezdan Božič* |
| ***SPREJEL*** | *Vodja Izpostave URSZR Koper* | 25. 11. 2022 | *Rok Kamenšek* |

**KAZALO**

[1 NESREČA ZRAKOPLOVA 4](#_Toc140146663)

[1.1 Uvod 4](#_Toc140146664)

[1.2 Zračni promet v Obalni regiji 4](#_Toc140146665)

[1.3 Letališča in vzletišča 4](#_Toc140146666)

[1.4 Nadzorovana cona (CTR) letališča Portorož 5](#_Toc140146667)

[1.5 Splošno o nevarnosti nesreč zrakoplovov na območju Obalne regije 7](#_Toc140146668)

[1.6 Značilnosti nesreče zrakoplova 7](#_Toc140146669)

[1.7 Vzroki nastanka nesreče 8](#_Toc140146670)

[1.8 Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova 8](#_Toc140146671)

[1.8.1 Geografske značilnosti 8](#_Toc140146672)

[1.8.1.1 Državna meja z Republiko Hrvaško 10](#_Toc140146673)

[1.8.1.2 Morje 10](#_Toc140146674)

[1.8.1.3 Težko prehodne soline 10](#_Toc140146675)

[1.8.2 Meteorološke značilnosti Letališča Portorož 10](#_Toc140146676)

[1.8.3 Meteorološke značilnosti Heliporta Izola 13](#_Toc140146677)

[1.9 Prevozi nevarnih snovi 14](#_Toc140146678)

[1.10 Terorizem in druge oblike množičnega nasilja 14](#_Toc140146679)

[1.11 Verjetnost nastanka verižne nesreče 14](#_Toc140146680)

[1.12 Potresna ogroženost 14](#_Toc140146681)

[1.13 Sklepne ugotovitve 14](#_Toc140146682)

[2 OBSEG NAČRTOVANJA 16](#_Toc140146683)

[2.1 Temeljne ravni načrtovanja 16](#_Toc140146684)

[2.2 Temeljna načela zaščite, reševanja in pomoči 16](#_Toc140146685)

[3 KONCEPT ZAŠČITE, REŠEVANJA IN POMOČI OB NESREČI ZRAKOPLOVA 17](#_Toc140146686)

[3.1 Temeljne podmene načrta 17](#_Toc140146687)

[3.2 Zamisel izvedbe zaščite in reševanja 18](#_Toc140146688)

[3.2.1 Koncept odziva zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova 18](#_Toc140146689)

[3.3 Uporaba načrta 20](#_Toc140146690)

[4 SILE, SREDSTVA IN VIRI ZA IZVAJANJE NAČRTA 21](#_Toc140146691)

[4.1 Pregled organov in organizacij, ki sodelujejo pri izvedbi nalog iz regijske pristojnosti 21](#_Toc140146692)

[4.1.1 Organi regije: 21](#_Toc140146693)

[4.1.2 Sile za zaščito, reševanje in pomoč regije: 21](#_Toc140146694)

[4.1.3 Lokalna raven pomoči 21](#_Toc140146695)

[4.2 Materialno-tehnična sredstva za izvajanje načrta 22](#_Toc140146696)

[4.3 Predvidena finančna sredstva za izvajanje načrta 22](#_Toc140146697)

[5 OPAZOVANJE, OBVEŠČANJE IN ALARMIRANJE 23](#_Toc140146698)

[5.1 Opazovanje 23](#_Toc140146699)

[5.2 Posredovanje podatkov in obveščanje prebivalcev na prizadetem območju 23](#_Toc140146700)

[5.3 Obveščanje javnosti 25](#_Toc140146701)

[5.3.1 Obveščanje svojcev udeležencev nesreče in obveščanje ogroženih prebivalcev 25](#_Toc140146702)

[5.3.2 Obveščanje širše (domače) javnosti 25](#_Toc140146703)

[5.3.3 Obveščanje drugih držav 26](#_Toc140146704)

[5.4 Alarmiranje 26](#_Toc140146705)

[6 AKTIVIRANJE SIL IN SREDSTEV 27](#_Toc140146706)

[6.1 Aktiviranje organov in njihovih strokovnih služb 27](#_Toc140146707)

[6.2 Aktiviranje regijskih sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč 27](#_Toc140146708)

[6.3 Zagotavljanje pomoči v materialnih in finančnih sredstvih 28](#_Toc140146709)

[7 UPRAVLJANJE IN VODENJE 29](#_Toc140146710)

[7.1 Organi in njihove naloge 29](#_Toc140146711)

[7.1.1 Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Koper 29](#_Toc140146712)

[7.1.2 Poveljnik CZ za Obalno regijo 29](#_Toc140146713)

[7.1.3 Štab CZ za Obalno regijo 29](#_Toc140146714)

[7.1.4 Policijska uprava Koper 30](#_Toc140146715)

[7.1.5 Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o. – Služba letališke kontrole zračnega prometa Portorož 30](#_Toc140146716)

[7.1.6 Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Piran 30](#_Toc140146717)

[7.1.7 Zavod za varstvo naravne dediščine Slovenije, Območna enota Piran 30](#_Toc140146718)

[7.1.8 Osnovno zdravstvo Obalne regije 31](#_Toc140146719)

[7.1.9 Nevladne organizacije 31](#_Toc140146720)

[7.2 Operativno vodenje 31](#_Toc140146721)

[7.2.1 Preiskovanje nesreče zrakoplova 32](#_Toc140146722)

[7.3 Organizacija zvez 33](#_Toc140146723)

[7.3.1 Sistem radijskih zvez 33](#_Toc140146724)

[8 UKREPI IN NALOGE ZAŠČITE, REŠEVANJA IN POMOČI 35](#_Toc140146725)

[8.1 Ukrepi zaščite, reševanja in pomoči 35](#_Toc140146726)

[8.1.1 Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi 35](#_Toc140146727)

[8.1.2 Zaščita kulturne in naravne dediščine 35](#_Toc140146728)

[8.1.3 Radiološka, kemična in biološka zaščita 36](#_Toc140146729)

[8.1.4 Evakuacija 36](#_Toc140146730)

[8.1.5 Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev 37](#_Toc140146731)

[8.2 Pregled nalog zaščite, reševanja in pomoči, ki se izvajajo ob nesreči zrakoplova 37](#_Toc140146732)

[8.2.1 Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili) 37](#_Toc140146733)

[8.2.2 Gašenje in reševanje ob požarih 38](#_Toc140146734)

[8.2.3 Reševanje iz ruševin 39](#_Toc140146735)

[8.2.4 Reševanje na vodi in iz vode 40](#_Toc140146736)

[8.2.5 Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem 40](#_Toc140146737)

[8.2.6 Prva pomoč in nujna medicinska pomoč 41](#_Toc140146738)

[8.2.7 Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje 42](#_Toc140146739)

[9 OSEBNA IN VZAJEMNA ZAŠČITA 43](#_Toc140146740)

[10 RAZLAGA POJMOV IN OKRAJŠAV 44](#_Toc140146741)

[10.1 Pomen pojmov 44](#_Toc140146742)

[10.2 Razlaga okrajšav 45](#_Toc140146743)

[11 SEZNAM PRILOG IN DODATKOV 47](#_Toc140146744)

[11.1 Seznam skupnih prilog 47](#_Toc140146745)

[11.2 Seznam posebnih priloge 48](#_Toc140146746)

[11.3 Seznam skupnih dodatkov 48](#_Toc140146747)

[11.4 Seznam posebnih dodatkov 48](#_Toc140146748)

# NESREČA ZRAKOPLOVA

## Uvod

Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo, verzija 3.0 je spremenjena verzija regijskega načrta zaščite in reševanja ob letalski nesreči, verzija 2.0, ki ga je Izpostava URSZR Koper izdelala 2010

Regijski načrt je izdelan na podlagi Regijske ocene ogroženosti iz leta 2006 in dopolnjene leta 2010 in 2019, Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, štev. 51/06-UPB1, 97/10 in 21/18-ZNOrg), Uredbe o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja (Uradni list RS, št. 24/12, 78/16 in 26/19), Uredbe o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 92/07, 54/09, 23/11 in 27/16) in drugih izvedbenih predpisov.

Regijski načrt je izdelan na podlagi spremembe Ocene ogroženosti RS zaradi nesreče zrakoplova, ažurirana verzija 1.1 – 2010, ažurirana in dopolnjena verzija 1.2 – 2013 in 1.3 – 2017 ter spremembe Ocene ogroženosti ob nesreči zrakoplova v Obalni regiji, verzija 1.0, ažurirana verzija 1.1 – 2010, ažurirana in dopolnjena verzija 1.2. – 2019.

## Zračni promet v Obalni regiji

Zračni promet na letališču Aerodrom Portorož se je od leta 2002 stalno spreminjal. Konstantno povečavanje in upadanje števila operacij je od leta 2002 dalje. Največ operacij je bilo v letu 2013 (14.974), največje število prepeljanih potnikov leta 2017 (25.350).

Največ zrakoplovov pristane in vzleti od aprila do oktobra. V tem času se odvija večina vsega prometa zrakoplovov (od 24.000 do 53.000 potnikov), najmanj pa od novembra do marca. Na letališču Aerodrom Portorož prevladujejo mednarodni prihodi in odhodi. Na podlagi podatkov se ugotavlja, da je letališče, glede na naravo in kategorijo, namenjeno prevozu potnikov.

Največ zrakoplovov na Aerodromu Portorož je do teže 1500 kg. Glede na velikost zrakoplovov lahko pričakujemo na Aerodromu Portorož nesreče manjšega obsega, glede na gostoto prebivalstva pa so možne tudi nesreče večjega obsega. Velikost letališkega območja je 230 km2, na tem območju živi 74.718 prebivalstva, stoji 17.008 objektov, od tega 13.368 stanovanjskih. Gostota prebivalstva na km2 je 324.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor Obalne regije, ne moremo izključiti nastanka nesreče zrakoplova večjega obsega zaradi strmoglavljenja posameznega zrakoplova ali trka dveh zrakoplovov, pri katerem bi bilo lahko udeleženo večje število potnikov (padec zrakoplova na naseljeno območje, nesreča na težko dostopnem terenu, iskanje pogrešanega zrakoplova, nesreče zrakoplova, ki prevažajo nevarne snovi ali padec zrakoplova v morje).

V Obalni regiji ni drugih športnih letališč ali vzletišč, ki bi lahko pomenila nevarnost za nastanek nesreče zrakoplova.

## Letališča in vzletišča

Mednarodno letališče Aerodrom Portorož leži v prijetnem in mirnem okolju, na robu Sečoveljskih solin, na meji med Slovenijo in Hrvaško, oddaljeno le šest kilometrov od Portoroža. V bližini se nahajajo drugi počitniški kraji, npr. Izola (13 km), Koper (20 km) in Umag (15 km). Letališče je namenjeno prevozu potnikov, športnim, turističnim in poslovnim poletom. Opremljeno je z najsodobnejšo opremo in izpolnjuje vse potrebne pogoje za varen in prijeten polet.

Leži na dveh metrih nadmorske višine, površina vzletno-pristajalne steze meri 1200 x 30 metrov in je tudi opremljena za nočno letenje. Razpolaga s sodobno opremo, s tehnično in bencinsko službo (Avgas 100LL, JET-A1), restavracijo, prodajalno, rent-a-car, taxi in drugimi storitvami, ki omogočajo gostom prijetno počutje.

Uvrščamo ga v II. C kategorijo po mednarodni razvrstitvi letališč. Lahko sprejema in odpravlja vsa eno in več motorna batna, reakcijska in turbopropelerska letala in helikopterje kapacitete do 50 potnikov in do 27 ton največje dovoljene vzletne mase.

Na ploščadi je prostora za parkiranje devetih zrakoplovov generalne kategorije in dve mesti za večja potniška zrakoplova (DASH 7, ATR-42). Na travnatih površinah je 28 mest za parkiranje zrakoplovov do 1500 kg z varovalnimi sidri in 20 mest brez varovanja.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Mednarodno  letališče | max. teža (kg) zrakoplova | število potnikov | tovor (kg) | gorivo (kg) |
| Letališče Portorož | 27.000 | 50 | 1500 | 11.728 |

Opomba: podatki veljajo za zrakoplov A380, ki bi lahko pristal le izjemoma

Tabela 2 : Zmogljivost mednarodnega letališča Portorož (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

Na območju Obalne regije imamo 1 vzletišče, ki pa trenutno ni registrirano kot vzletišče pri Agenciji RS za civilno letalstvo, tj. Vzletišče Črnotiče. Ker na vzletišču ne potekajo nobene letalske operacije, ne predstavlja vira tveganja za nastanek nesreče.

V Obali regiji imamo evidentiran tudi 1 na novo zgrajen heliport, in sicer Heliport Splošne bolnišnice Izola. Heliport je svetlobno voden, kar omogoča tudi nočno vzletanje in pristajanje, opremljen je z ustrezno protipožarno opremo ter meteorološkimi napravami.

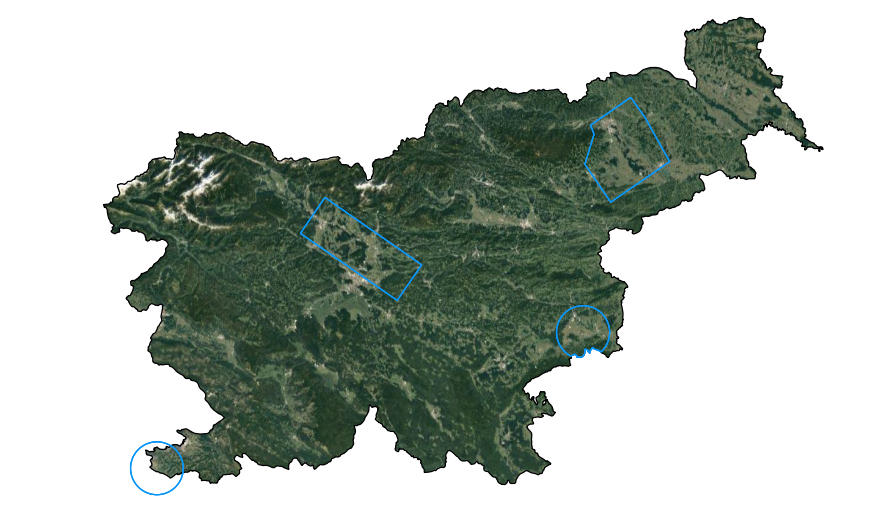
Heliport SB Izola je primeren največ za pristajanje helikopterja Eurocopter AS 322.

## Nadzorovana cona (CTR) letališča Portorož

Območje nadzorovane cone Aerodroma Portorož obsega območje občine Piran, Izole in del MO Koper. Velikost območja meri 137 km2.Ima obliko valja s središčem na letališču Portorož. Radij obsega območje skoraj do Koštabone, Kampela in Izole ter nadaljuje pot po Piranskem zalivu. Ker se v bližini nahaja meja z Republiko Hrvaško, sega tudi na njeno območje. Letališka kontrola ima dovoljenje za vodenje zrakoplovov nad področjem Republike Hrvaške (Buje – Umag), kjer se zrakoplov preda kontroli letenja Pula in obratno.

Na območju nadzorovane cone prebiva 35.437 prebivalcev v 5.659 objektih.

Nadzorovana cona (CTR) letališča Aerodrom Portorož sega na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin, ki vsebuje elemente kulturne dediščine. V primeru nesreče zrakoplova na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin je potrebna čim hitrejša zaščita in nadaljnja preprečitev poškodb kulturne dediščine.



Slika 1: Območja CTR treh mednarodnih letališč in mešanega Letališča Cerklje ob Krki (Vir: Geografsko informacijski sistem Ujme (v nadaljevanju GIS Ujme), 14.6.2017)



Slika 2: Nadzorovana cona mednarodnega letališča Portorož z Heliportom Izola.

## Splošno o nevarnosti nesreč zrakoplovov na območju Obalne regije

Delež potniškega prometa z zrakoplovi v mednarodnem pomenu znaša okoli 15 %. Kar se večina nesreč zrakoplova zgodi na letališčih ali njihovi neposredni bližini, predvsem pri vzletanju in pristajanju, so v Obalni regiji najbolj ogroženi prebivalci, ki živijo v neposredni bližini letališča. Zato morajo imeti letališča izdelane svoje operativne načrte, ki zagotavljajo takojšen odziv na vse vrste nevarnosti in druge neobičajne razmere, da bi tako zmanjšali možnost nesreče in obseg osebne ali druge škode na letališču.

Posledice nesreče so skoraj vedno katastrofalne saj največkrat pomenijo popolno katastrofo, kar z drugimi besedami povedano pomeni mnogo smrtnih žrtev.

Možne žrtve nesreč zrakoplova niso samo potniki zrakoplova ali posadka, ampak tudi ljudje in živali, na območju, kjer pride do nesreč zrakoplova. Posledice nesreče, neposredne in posredne, prizadenejo tudi svojce žrtev, člane reševalnih ekip, kulturno dediščino, okolje infrastrukturo in podobno.

Glede na velikost zrakoplova, ki pristajajo na mednarodnem letališču Portorož, lahko pričakujemo nesreče zrakoplova večjega obsega.

Zaradi številnih zračnih poti preko slovenskega zračnega prostora lahko v Obalni regiji pričakujemo tako nesreče zrakoplova manjšega kot tudi večjega obsega, ne moremo pa tudi izključiti nesreč zrakoplova, v kateri bi bili udeleženi dva velika zrakoplova.

Večina nesreč, ki so se pripetile v Obalni regiji, so bile nesreče manjšega obsega. Samo v enem primeru imamo nesrečo v kateri sta bili poškodovani dve osebi, pri čemer je ena kasneje podlegla poškodbam.

Pregled nesreč zrakoplova:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Leto (1998-2018) | Zrakoplovi vzletne mase do 5.700 kg\* | Zrakoplovi vzletne mase nad 5.700 kg\*\* | Skupaj |
| Skupaj: | 21 | 1 | 22 |

Tabela 1: Nesreče zrakoplova od leta 1998 do 2018 (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)

\* nesreča manjšega obsega, kjer je bila manjša materialna škoda ter brez poškodovanih potnikov in posadk

\*\* nesreča z večjo materialno škodo in brez poškodovanih ljudi (F-16)

V povprečju se na Aerodromu Portorož zgodi ena manjša nesreča letno.

## Značilnosti nesreče zrakoplova

**Za nesrečo zrakoplova je značilno, da:**

* se običajno zgodi brez opozorila, nenadno in nepričakovano,
* so pogosto žrtve nesreče vsi potniki in člani posadke,
* se lahko pripeti na krajih, ki niso takoj ali zlahka dostopni in
* so lahko žrtve tudi prebivalci, če zrakoplov pade na naseljeno območje.

**Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem**:

* tehnični in drugi vzroki (napaka motorja ali konstrukcije zrakoplova, izguba nadzora nad zrakoplovom, napaka kontrole zračnega prometa, človeški in drugi dejavniki),
* naravne in druge nesreče (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga) in
* teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

**Nesreče zrakoplovov lahko delimo glede na**:

* **vrsto zrakoplova:** nesreča potniškega, tovornega ali vojaškega zrakoplova,
* **kraj nesreče:** 
  + nesreča zrakoplova na naseljeno območje,
  + nesreča zrakoplova na težko dostopnem terenu,
  + nesreča zrakoplova na vodnih površinah,
  + nesreča zrakoplova na območju letališča.
* **posledice nesreče**:
  + žrtve,
  + uničena ali poškodovana infrastruktura, stavbe in kulturna dediščina ter
  + vpliv okolja.

## Vzroki nastanka nesreče

Glavni vzroki nesreč zrakoplovov so predvsem:

* človeški, tehnični in drugi vzroki (napaka motorja ali konstrukcije zrakoplova, izguba nadzora, pomanjkljiva kontrola letenja),
* naravne in druge nesreče (neugodne vremenske razmere, požar, nesreče pri prevozu nevarnega blaga, potres) in
* teroristični napadi in druge oblike množičnega nasilja.

Nesreče se najpogosteje dogajajo zaradi napake pilota, sledijo jim nesreče zaradi mehanskih napak, vremena, sabotaž in drugih človeških napak.

Med vire nevarnosti za območje regije lahko štejemo vzlet, prelet in pristanek zračnih plovil, potniški promet, tovorni promet (predvsem prevoz nevarnih snovi), športno letenje, zračni nadzor NATO zrakoplovov in vojaško urjenje.

Aerodrom Portorož je namenjen predvsem prevažanju potnikov. Na letališču vzletajo zrakoplovi do teže 1500 kg. Glede na velikost zrakoplovov lahko pričakujemo na Aerodromu Portorož nesreče manjšega obsega, glede na gostoto prebivalstva pa so možne tudi nesreče večjega obsega.

## Dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka nesreče zrakoplova

### Geografske značilnosti

Aerodrom Portorož ima specifično lego med vsemi letališči v Sloveniji. Obdajajo ga:

* + naseljeni kraji, ki so v neposredni bližini letališča,
  + državna meja z Republiko Hrvaško,
  + morje in
  + težko prehodne soline.

Poti in smeri zrakoplovov, ki imajo namen pristajanja na Aerodromu Portorož (visual approach chart) so:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Iz smeri Hrvaške:** | **Iz smeri Italije:** | **Iz smeri notranjosti Slovenije:** |
| * Buje (PW1) | * VICKY (določena točka na morju med Italijo in Slovenijo, kjer kontrola preda letalo drugi kontroli) | * Črni kal (PE1) |
| * Umag (PS1) | * Piran (PN1) | * Koper (PE2) |

Iz Instrument approach charta, so razvidne poti in smeri zrakoplovov, ki imajo namen instrumentalnega prihoda na Aerodrom Portorož. Točke javljanja teh zrakoplovov so vedno na tako imenovanih poteh zrakoplovov in so definirane glede na oddaljenost od radio navigacijskega sredstva.

|  |  |
| --- | --- |
| **Iz smeri Italije:** | **Iz smeri notranjosti Slovenije:** |
| * VICKY (določena točka na morju med Italijo in Slovenijo, kjer kontrola preda letalo drugi kontroli) | * Ilirska Bistrica |
| * ROTAR |  |

Poti zrakoplovov za prihod in odhod zrakoplovov iz letališča Aerodrom Portorož potekajo nad naseljenimi kraji, s tem pa tudi obstaja možnost nesreče zrakoplovov nad naseljenimi kraji.

Heliport Izola leži na nadmorski višini 112 metrov. Severni in južni sektor zračnega prostora sta ugodna za izvajanje pristankov in vzletov helikopterjev v vizualnih meteoroloških pogojih (VMC) po dnevi (VFR) in po noči (night VFR).

Osnovna funkcija heliporta je zračna povezava, ki je namenjena za potrebe nujne medicinske pomoči, med Splošno bolnišnico Izola in Kliničnim centrom Ljubljana, slednji uporablja svoj registrirani heliport.

Heliport se bo uporabljal v vizualnih oziroma neinstrumentalnih pogojih vidnosti (VMC), podnevi in ponoči.

Vzletno pristajalni koridorji so brez naravnih in umetnih ovir in omogočajo varno vzletanje in pristajanje na heliportu.

Mikrolokacija heliporta glede na razporeditev objekta bolnišnice in urgentnega centra kot najbolj ugodno smer omogoča dva vzletno-pristajalna koridorja in sicer 023°geo in 203°geo, ki sta medsebojno oddaljena ločno 180°. Dolžina direktne smeri (straight portion) je 305 metrov. Glede na najbolj pričakovani promet med heliporti bolnišnice Izola in UKC Ljubljana se pričakuje, da bo vizualna vstopna točka „KILO“ nad mestom Koper in se bo za standardni finalni prilet uporabljala smer 203°geo. Za vzlet se bo v največjem številu pričakovala smer 023°geo v severnem sektorju z zavojem nad Koprom. V odvisnosti o pogojev vidnosti in vetra bo lahko uporabljena tudi smer za pristajanje 023°geo oziroma 203°geo za vzletanje z zavijanjem proti Izoli vstopno izstopna točka „INDIA“.

|  |  |
| --- | --- |
| P – 14/1 | Smeri pristajanja in vzletanja zrakoplovov na Aerodromu Portorož |
| P – 14/2 | Instrument approach chart – ICAO |
| P – 14/3 | Visual approach char |
| P – 14/4 | Aerodrome chart and parking chart |
| P – 14/8 | Instrumental approach chart z lokacijo Heliporta Izola |
| P – 14/9 | Visual approach char z lokacijo Heliporta Izola |
| P – 14/10 | Vzletno-pristajalne ravnine Heliporta Izola |
| P – 14/11 | Tloris Heliporta Izola |

#### Državna meja z Republiko Hrvaško

Področje letališča Aerodroma Portorož neposredno meji na R Hrvaško. Zrakoplovi vsakodnevno, zaradi smeri in lege vzletno-pristajalne steze letališča, letijo nad področjem R Hrvaške. Kontrola zračnega prometa ima na letališču Aerodrom Portotož, dovoljenje za vodenje zrakoplovov nad ozemljem R Hrvaške (Buje – Umag), kjer se zrakoplovi predajo kontroli letanja Pula ter obratno.

#### Morje

Zračne poti potekajo tudi nad morjem, kar je razvidno iz slik (visual approach chart, instrument approach chart). Verjetnost nesreče padca zrakoplova v morje obstaja.

#### Težko prehodne soline

V smeri vzleta 33 in pristanka v smeri 15, zrakoplovi prečkajo območje solin. V solinah se nahajajo tako imenovani bazeni, ki so napolnjeni z morsko vodo. Področje je sorazmerno težko prehodno. Dostop z gasilsko–reševalnimi vozili je skoraj nemogoč, razen ob reki Dragonji in dostop mimo bivše tovarne Droga do uprave Solin. Vse ostale poti in dostopi so fizično zaprti zaradi Uredbe o Krajinskem parku Sečoveljske soline.

Iz statističnih rezultatov je razvidno, da se kar 95 % vseh nesreč zgodi pri vzletanju in pristajanju zrakoplovov in to v pristajalni ravnini, ki meri 15° levo in desno od centra VPS. Zato obstaja možnost nesreče zrakoplova na področju Sečoveljskih solin.

### Meteorološke značilnosti Letališča Portorož

Tabela 4: Število dni z meglo in meglo z vidnim nebom (obdobje 2004 – 2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mesec in leto | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | LETO v odstotkih |
| 2004 | 4 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 14 | 3,8 |
| 2005 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 11 | 3,0 |
| 2006 | 2 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5 | 1 | 19 | 5,2 |
| 2007 | 7 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 23 | 6,3 |
| 2008 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 21 | 5,8 |
| 2009 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1,1 |
| 2010 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 9 | 2,5 |
| 2011 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 14 | 3,8 |
| 2012 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0,5 |
| 2013 | 2 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 9 | 18 | 4,9 |
| 2014 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1,1 |
| 2015 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 4 | 18 | 4,9 |
| 2016 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 9 | 2,5 |
| 2017 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 8 | 2,2 |
| 2018 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 6 | 1,6 |
| Povprečno: | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 12 | 3,3 |

*Tabela 4: Število dni z meglo in vidnim nebom (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

Zmanjšana vidnost včasih, zlasti v jutranjih urah hladnejšega dela leta, lahko ovira promet. Povprečno je na leto 12 dni z meglo in meglo z vidnim nebom. V odstotkih to znaša 3,3 odstotkov.

Tabela 5: Število dni z nevihto (obdobje 2004–2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mesec in leto | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | %  LETO |
| 2004 | 2 | 1 | 1 | 3 | 7 | 7 | 4 | 13 | 5 | 7 | 1 | 0 | 51 | 14,0 |
| 2005 | 0 | 0 | 1 | 2 | 6 | 8 | 11 | 10 | 7 | 2 | 1 | 3 | 51 | 14,0 |
| 2006 | 0 | 1 | 0 | 3 | 6 | 3 | 6 | 16 | 1 | 1 | 1 | 1 | 39 | 10,7 |
| 2007 | 3 | 0 | 0 | 1 | 9 | 9 | 5 | 12 | 8 | 2 | 2 | 1 | 52 | 14,2 |
| 2008 | 0 | 0 | 3 | 5 | 4 | 7 | 6 | 6 | 5 | 8 | 8 | 2 | 50 | 13,7 |
| 2009 | 0 | 1 | 1 | 2 | 5 | 3 | 5 | 6 | 6 | 3 | 3 | 2 | 37 | 10,1 |
| 2010 | 1 | 0 | 2 | 3 | 7 | 3 | 8 | 6 | 5 | 2 | 4 | 1 | 42 | 11,5 |
| 2011 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 7 | 7 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 25 | 6,8 |
| 2012 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 4 | 4 | 2 | 6 | 6 | 4 | 0 | 36 | 9,9 |
| 2013 | 1 | 2 | 0 | 2 | 12 | 11 | 10 | 6 | 6 | 5 | 6 | 0 | 61 | 16,7 |
| 2014 | 2 | 4 | 2 | 6 | 3 | 7 | 15 | 13 | 3 | 4 | 7 | 1 | 67 | 18,4 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 6 | 4 | 8 | 5 | 4 | 1 | 0 | 31 | 8,5 |
| 2016 | 0 | 2 | 3 | 3 | 7 | 14 | 6 | 6 | 6 | 1 | 1 | 0 | 49 | 13,4 |
| 2017 | 0 | 1 | 0 | 3 | 4 | 8 | 4 | 4 | 17 | 2 | 2 | 3 | 48 | 13,2 |
| 2018 | 2 | 0 | 2 | 1 | 11 | 8 | 14 | 11 | 5 | 4 | 1 | 0 | 59 | 16,2 |
| Povprečno |  | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 46 | 12,7 |

*Tabela 5: Število dni z nevihto (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

Dan z nevihto, ko je zabeleženo grmenje, z ali brez bliskanja. Povprečno na leto je takih dni 46, v odstotkih to znaša 12,7 odstotka.

Nevihte (in z njimi v zvezi turbolenca, zaledenitev in striženje vetra) so relativno pogoste.

Poleti so bolj pogoste, predvsem termičnega porekla, trajajo do približno 90 minut in so izolirane.

Tabela 6: Število dni s točo ali sodro (obdobje 2004 – 2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | %  LETO |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0,5 |
| 2006 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,8 |
| 2007 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,5 |
| 2008 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2009 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2010 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 1,1 |
| 2011 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,5 |
| 2012 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2013 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 1,9 |
| 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 1,9 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2016 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2017 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2018 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| Povprečno: | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 2 | 0,5 |

*Tabela 6: Število dni s točo ali sodro (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

Toča je zelo redka ovira za promet. Na leto sta povprečno taka dneva samo dva, kar v odstotkih znaša 0,5 odstotka.

Tabela 7: število dni s snegom (obdobje 2004–2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mesec in leto | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | %  LETO |
| 2004 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,5 |
| 2005 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,8 |
| 2006 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,8 |
| 2007 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2008 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0,3 |
| 2009 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0,8 |
| 2010 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 2,2 |
| 2011 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2012 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0,3 |
| 2013 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1,4 |
| 2014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2015 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2016 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2017 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| 2018 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0,5 |
| Povprečno: | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 2 | 0,5 |

*Tabela 7: Število dni s snegom (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

Sneg je zelo redka ovira za promet. Na leto sta povprečno taka dneva samo dva, kar v odstotkih znaša 0,5 odstotka.

Tabela 8: Število dni z vetrom 6 bof do 8 bof (10,8-13,8 m/s do 17,2-20,7 m/s ali 22-25 KTS do 34-40 KTS) (obdobje 2004 – 2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mesec in leto | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | %  LETO |
| 2004 | 11 | 9 | 10 | 11 | 12 | 7 | 8 | 7 | 10 | 8 | 7 | 4 | 104 | 28,5 |
| 2005 | 4 | 11 | 5 | 10 | 6 | 5 | 9 | 6 | 5 | 2 | 7 | 9 | 79 | 21,6 |
| 2006 | 4 | 8 | 6 | 10 | 10 | 11 | 9 | 6 | 6 | 10 | 3 | 7 | 90 | 24,7 |
| 2007 | 5 | 5 | 14 | 3 | 8 | 10 | 12 | 6 | 10 | 6 | 7 | 6 | 92 | 25,2 |
| 2008 | 6 | 10 | 12 | 10 | 9 | 4 | 9 | 6 | 14 | 12 | 9 | 6 | 107 | 29,3 |
| 2009 | 8 | 9 | 9 | 11 | 7 | 12 | 6 | 6 | 6 | 10 | 5 | 10 | 99 | 27,1 |
| 2010 | 6 | 10 | 6 | 7 | 12 | 7 | 9 | 5 | 6 | 9 | 11 | 9 | 97 | 26,6 |
| 2011 | 7 | 11 | 16 | 10 | 10 | 9 | 12 | 5 | 7 | 10 | 2 | 5 | 104 | 28,5 |
| 2012 | 6 | 18 | 6 | 17 | 11 | 7 | 14 | 11 | 11 | 7 | 10 | 7 | 125 | 34,2 |
| 2013 | 2 | 12 | 7 | 5 | 12 | 8 | 13 | 9 | 5 | 6 | 12 | 4 | 95 | 26,0 |
| 2014 | 16 | 13 | 13 | 7 | 7 | 8 | 8 | 3 | 5 | 8 | 9 | 7 | 104 | 28,5 |
| 2015 | 7 | 8 | 12 | 9 | 5 | 6 | 6 | 0 | 14 | 10 | 5 | 0 | 82 | 22,5 |
| 2016 | 4 | 10 | 7 | 7 | 5 | 4 | 4 | 7 | 2 | 2 | 4 | 1 | 57 | 15,6 |
| 2017 | 7 | 5 | 5 | 8 | 5 | 5 | 4 | 4 | 9 | 3 | 6 | 8 | 69 | 18,9 |
| 2018 | 3 | 10 | 9 | 3 | 2 | 5 | 2 | 3 | 2 | 7 | 9 | 3 | 58 | 15,9 |
| Povprečno: | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 91 | 23,9 |

*Tabela 8: Število dni z vetrom več kot 6 boforov (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

Letno je povprečno 91 dni oziroma 23,9 odstotkov z vetrom močnejšim od 6 bof in 8 bof. Od tega je približno 40 % primerov bočnega vetra (NE in ENE-burje, oziroma SW in WSW), ki ovirajo promet.

Veter je lahko potencialni razlog za nesrečo zrakoplova pri vzletanju in pristajanju, pri manj izkušenih pilotih.

Tabela 9: **Število dni z viharnim vetrom več kot 8 bof** (17,2-20,7 m/s ali 34-40 KTS) (obdobje 2013 – 2018).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mesec in leto | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | JUL | AVG | SEP | OKT | NOV | DEC | LETO | %  LETO |
| 2013 | 4 | 4 | 4 | 1 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 1 | 4 | 2 | 27 | 7,4 |
| 2014 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 19 | 5,2 |
| 2015 | 0 | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 16 | 4,4 |
| 2016 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0,8 |
| 2017 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 3 | 2 | 21 | 5,8 |
| 2018 | 1 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 10 | 2,7 |
| Povprečno: | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | 16 | 4,4 |

*Tabela 9: Število dni z viharnim vetrom več kot 8 boforov (Vir: Aerodrom Portorož d.o.o.)*

### Meteorološke značilnosti Heliporta Izola

Za lokacijo heliporta Izola so dostopni samo podatki o vetru meteorološke lokacije Koper Markovec. Iz rože vetrov je razvidno, do so dominantni vetrovi v smereh morje, kopno in obratno. Povprečne vrednosti vetra kot jih registrira ARSO imajo nizke vrednosti in ne predstavljajo omejitveni faktor za operacije vzleta in pristanka.

Na splošno so klimatološki pogoji slovenske obale zelo ugodni glede vetra. Pričakovati je določene omejitve letenja v primeru burje v zimskem času. Meteorološka postaja Koper pa jih ne zaznava.

Tehnika letenja helikopterja omogoča pristajanje in vzletanje pod različnimi koti pristajanja in vzletanja helikopterjev tako, da veter ne predstavlja omejitveni faktor.

Heliport je opremljen z vetrnico (wind cone) v skladu z letalskimi predpisi in kaže smer in jakost vetra, meteorološka postaja na Aerodromu Portorož pa pilote oskrbuje s podatki.

## Prevozi nevarnih snovi

Na Aerodromu Portorož se ne izvajajo prevozi nevarnih in jedrsko radioaktivnih snovi. Zaradi posebnih varnostnih ukrepov in majhne količine prepeljanih nevarnih snovi, je verjetnost nesreče zrakoplova pri prevozu teh snovi v Obalni regiji zelo majhna. V kolikor pride do take nesreče, je prevoznik tisti, ki mora zavarovati, pobrati ali odstraniti nevarno snov ali kako drugače poskrbeti, da ni več nevarnosti. Če prevoznik tega ne more storiti, mora poklicati pristojno organizacijo pooblaščeno za reševanje nesreč z nevarnimi snovmi, da to stori na njegove stroške.

## Terorizem in druge oblike množičnega nasilja

Teroristična dejanja na Aerodromu Portorož so možna.

Aerodrom Portorož ima izdelan integralni načrt varnostnega sistema, ki temelji na izdelavi varnostnih dokumentov, usposabljanju zaposlenih, logističnih postopkih in izvajanju stalnih vaj zaposlenih. V programih so zajeti vsi izredni primeri napovedanih oziroma predvidljivih dogodkov in nenapovedanih oziroma nepredvidljivih dogodkov, ki ogrožajo varnost prometa zrakoplova.

Poleg obveznih policijskih enot ima Aerodrom Portorož tudi posebno varnostno službo. Obe službi sta odgovorni za izvajanje varnostnega načrta.

## Verjetnost nastanka verižne nesreče

Ob nesreči zrakoplova na Aerodromu Portorož ni pričakovati večjega števila ranjenih in mrtvih, lahko pa se to število bistveno poveča zaradi možnih različnih verižnih nesreč.

Ob nesreči zrakoplova izven letališča pa lahko pričakujemo tudi večje število ranjenih in tudi veliko smrtnih žrtev, predvsem takrat, ko bi prišlo do trka dveh večjih zrakoplovov ali pri strmoglavljenju večjega zrakoplova, ki potujejo po zračnih poteh preko Obalne regije. Padec zrakoplova na naseljeno območje ali zrakoplova, ki prevaža nevarne snovi, bi lahko povzročil poškodbe infrastrukture, požare in eksplozije.

Nevarnost za verižno nesrečo predstavljajo tudi viri večjega tveganja za okolje (Luka Koper d.d., Petrol d.d., Instalacija Srmin, Istrabenz Plini d.o.o., Titus d.o.o. Dekani) in viri manjšega tveganja za okolje (Butan plin d.d., PE Izola).

## Potresna ogroženost

Potres lahko ogrozi tudi zračni promet, s poškodovanjem letališke infrastrukture. Aerodrom Portorož in Heliport Izola ležita na območju, kjer lahko pričakujemo potres VI. stopnje po evropski potresni lestvici (EMS).

## Sklepne ugotovitve

Na ožjem območju letališča Aerodrom Portorož in Heliporta Izola, lahko pričakujemo predvsem nesreče manjšega obsega, na celotnem območju Obalne regije pa tudi nesreče večjega obsega, ki bi imele za posledice večje število ranjenih in mrtvih, zaradi strmoglavljenja posameznega zrakoplova ali trka dveh zrakoplovov, pri katerem bi bilo lahko udeleženo večje število potnikov (padec zrakoplova na naseljeno območje, nesreča na težko dostopnem terenu, iskanje pogrešanega zrakoplova, nesreče zrakoplova, ki prevažajo nevarne snovi ali padec zrakoplova v morje).

Večino nesreč se zgodi med pristajanjem ali vzletanjem zrakoplova, zato je padec zrakoplova na naseljeno področje manj verjeten. Veliko bolj verjeten je padec zrakoplova v morje ali v soline, kar bi predstavljalo zelo zahtevno reševanje, zaradi težke prehodnosti solin.

Področje letališča Aerodrom Portorož je tudi v Krajinskem parku Soline, zato se je pri reševanju potrebno povezati z Zavodom za varstvo naravne dediščine. V primeru reševanja zrakoplova iz morja je potrebno vključiti tudi sosednjo državo.

Nesreče s prevozom nevarnih snovi so na Aerodromu Portorož izključene, ker to letališče ne sprejema takega tovora. Ne moremo pa izključiti nesreče z nevarnimi snovmi na območju celotne Obalne regije.

Kljub izdelanemu varnostnemu programu, terorizem na letališču Aerodrom Portorož ni izključen, vendar je malo verjeten.

Glede na statistiko nesreč je Aerodrom Portorož dokaj varno letališče, saj se od leta 1993 ni zgodila niti ena večja nesreča (nesreča v katero je vključen zrakoplov vzletne mase večje od 5.700 kg in pri kateri nastane velika škoda), beležimo le dve težje poškodovani osebi, od katere je ena podlegla poškodbi. V povprečju je ena manjša nesreča na leto.

Na Heliportu Izola ni beležiti nesreč, saj je le-ta na novo zgrajeno in predano v uporabo novembra leta 2019.

# OBSEG NAČRTOVANJA

## Temeljne ravni načrtovanja

Načrt zaščite in reševanja v primeru nesreče zrakoplova v Obalni regiji izdelajo:

* **regijski načrt** - Izpostava URSZR Koper v sodelovanju z drugimi pristojnimi regijskimi organi,
* **občinski** - občine, ki so na območju nadzorovane cone (CTR) letališča Aerodrom Portorož (Piran, Izola in Koper)
* **obratni načrt** – mednarodno letališče Aerodrom Portorož d.o.o.

Občina Ankaran, ki se nahaja izven nadzorovane cone in ne izdeluje občinskega načrta zaščite in reševanja, pripravi le posamezne dele načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, v katerih predvidi obveščanje in sodelovanje v primeru zrakoplova v sili (iskanje pogrešanega zrakoplova) ter izdela posamezne ukrepe in naloge, ki bi jih izvajali v primeru nesreče zrakoplova s pristojnimi organi in službami.

Temeljni načrt je državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, z njim pa morajo biti usklajeni vsi ostali načrti na nižjih nivojih. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova je podrobneje razdelan državni načrt in usklajen z državnim načrtom ob nesreči zrakoplova.

Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova je izdelan za zrakoplov v sili oziroma za nesrečo zrakoplova večjega obsega, ki se zgodi na območju Obalne regije oziroma, če se iskanje pogrešanega zrakoplova izvaja na tem območju. Regijski načrt temelji na trenutno razpoložljivih silah in sredstvih potrebnih za ukrepanje ob nesrečah zrakoplova. Manjkajoče nujne sile in sredstva postopno zagotavljajo organizacije, pristojne za zaščito, reševanje in pomoč. Ob nesrečah, ki presegajo možnost ukrepanja regijskih sil za zaščito in reševanje, štab CZ za Obalno regijo lahko zaprosi za pomoč sosednjo regijo in državo.

Zaščito, reševanje in pomoč ob nesreči zrakoplova na javnih letališčih za mednarodni promet znotraj letališke ograje izvajajo upravljavci letališča s svojimi silami, oziroma na območju 3000 m od letališke ograje. V času intervencije mora biti letališče Aerodrom Portorož zaprto. Pomoč pri izvajanju zaščite, reševanja in pomoči, Aerodrom Portorož zaprosi preko ReCO Koper.

Iskanje pogrešanega zrakoplova oziroma delovanje ob nesrečah zrakoplovov manjšega obsega, glede na območje iskanja, potrebne sile v zraku in na zemlji ter število pogrešanih, izvaja policija v sodelovanju z javnimi reševalnimi službami in SV.

Občinski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova je izdelan za zrakoplov v sili oziroma za nesrečo zrakoplova večjega obsega. Izvajanje tega načrta, se v skladu z načelom postopnosti, dopolnjuje k regijskemu oziroma državnemu načrtu.

## Temeljna načela zaščite, reševanja in pomoči

ZRP se ob nesreči zrakoplova organizira v skladu z načeli, ki jih določa Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami. Ob nesreči zrakoplova se upoštevajo predvsem načelo pravice do varstva, načelo pomoči, načelo javnosti, načelo preventive, načelo odgovornosti in načelo postopnosti pri uporabi sil in sredstev.

# KONCEPT ZAŠČITE, REŠEVANJA IN POMOČI OB NESREČI ZRAKOPLOVA

## Temeljne podmene načrta

Temeljne podmene načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova so:

1. Varstvo pred posledicami nesreče zrakoplova zagotavljajo v okviru svojih pristojnosti Aerodrom Portorož, Splošna bolnišnica Izola, prevozniki, resorno ministrstvo, prebivalci kot posamezniki, prebivalci organizirani v prostovoljne reševalne sestave ter druge nevladne organizacije, ki se ukvarjajo z zaščito in reševanjem, javne reševalne službe, podjetja, zavodi in druge organizacije, katerih dejavnost je pomembna za zaščito in reševanje ter lokalne skupnosti in državni organi skladno s svojimi pristojnostmi.
2. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo izdela Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Koper v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi in drugimi pristojnimi organi.
3. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo je izdelan za primer zrakoplova v sili oziroma za ukrepanje ob nesreči zrakoplova večjega obsega v Obalni regiji. Iskanje pogrešanega zrakoplova (zrakoplov v sili) se prične, ko:

* RS sprejme signal Emergency Locator Transmitor (ELT),
* zrakoplov ne prileti na namembni kraj,
* zrakoplov javi težave in ni več dosegljiv ali
* zrakoplov izgine iz radarskega zaslona ali
* zrakoplov z okvaro oziroma težavo, kar bi pomenilo problem za varen pristanek ali polet.

1. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo obravnava zrakoplov v sili in nesrečo civilnega, vojaškega ali tujega vojaškega zrakoplova.
2. Vsem udeležencem v nesreči morajo pristojni organi in službe zagotoviti takojšno in ustrezno pomoč.
3. Za vsak primer zrakoplova v sili oziroma nesreče zrakoplova je potrebno obvestiti CORS.
4. V primeru zrakoplova v sili oziroma ob nesreči vojaškega oziroma tujega vojaškega zrakoplova, Slovenska vojska (SV) skupaj s policijo in poveljnikom CZ za Obalno regijo izvaja aktivnosti iskanja in reševanja zrakoplova. Če je v nesreči zrakoplova udeležen vojaški zrakoplov tuje države, se izvajajo postopki reševanja skladno z veljavnimi predpisi ob sodelovanju države udeleženke.
5. Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo je izdelan za ukrepanje ob nesreči zrakoplova, ko je treba za omilitev ali odpravo posledic nesreče poleg rednih služb aktivirati tudi sile za ZRP na območju regije. Življenja prebivalcev so ob nesreči zrakoplova ogrožena, če zrakoplov pade na naseljeno območje ali če se zgodi nesreča zrakoplova, ki prevaža nevarno blago. Prebivalci prizadetih območij morajo biti o pričakovani nevarnosti, možnih posledicah, načrtih in ukrepih za zmanjšanje in odpravo posledic ter o ravnanju ob nesreči, pravočasno in objektivno obveščeni, še posebno, če okolju grozi večja nevarnost oziroma bi nesreča zrakoplova povzročil večjo materialno škodo na urbanem območju.
6. Obveščanje, ki je sestavni del Regijskega načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova velja za zrakoplov v sili in za nesrečo zrakoplova.
7. Po prejemu obvestila o zrakoplovu v sili oziroma o nesreči zrakoplova se določi pristojno reševalno enoto, vodja intervencije pa zagotovi, da so nemudoma izvedeni vsi ukrepi za zmanjšanje števila žrtev in drugih posledic nesreče zrakoplova. Vodji intervencije so neposredno podrejene vse sile, ki sodelujejo pri izvajanju nalog na terenu. Izven letališča je vodja intervencije predstavnik gasilcev najvišje kategorizirane enote širšega pomena, vodja podvodne reševalne službe, če se nesreča zgodi na vodnih površinah ali druga pristojna oseba.
8. V primeru nesreče zrakoplova na letališču/heliportu mora letališče oziroma upravljalec heliporta zagotoviti potrebno tehnično opremo in sredstva za odstranitev zrakoplova oziroma njegovih ostankov in razbitin z vzletno-pristajalne steze ter manevrskih površin. Letališče se ob nesreči zrakoplova, glede na razmere ali po potrebi, lahko zapre za zračni promet. Stroške reševanja zrakoplova ali odstranjevanje razbitin nosi lastnik zrakoplova.
9. V primeru, da ob nesreči zrakoplova lastne sile in sredstva ne zadostujejo se postopoma zaprosi za pomoč najprej sosednje regije preko poveljnika CZ RS.

## Zamisel izvedbe zaščite in reševanja

### Koncept odziva zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova

Koncept odziva zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova je odvisen od pričakovanih posledic oziroma od posledic nesreče zrakoplova, človeških žrtev in materialne škode.

Iskanje in reševanje pogrešanega zrakoplova v skladu z mednarodnimi predpisi usklajuje CAA.

V primeru zrakoplova v sili oziroma ob nesreči vojaškega (tujega vojaškega) zrakoplova, izvaja iskanja SV skupaj s policijo ter Poveljnikom CZ za Obalno regijo (sodelovanje države udeleženke).

Zrakoplov v sili oziroma nesreča zrakoplova sta opredeljena kot:

1. **nesreča manjšega obsega:**
   * pri kateri je uničen zrakoplov z vzletno maso pod 5.700 kg ali je v njem umrlo ali se težje poškodovalo manj kot 12 oseb in okolju ne grozi večja nevarnost ali če gre za tak zrakoplov v sili in
   * ki jo praviloma lahko obvladujejo javne reševalne službe, reševalne službe letališč, če se nesreča zgodi na enem izmed letališč in prevoznik in
   * pri kateri iskanje pogrešanega zrakoplova oziroma delovanje ob nesrečah zrakoplovov manjšega obsega glede na območje iskanja, potrebne sile v zraku in na zemlji ter število pogrešanih, vodi policija v sodelovanju z javnimi reševalnimi službami ter po potrebi s SV in
   * pri kateri se izvede obveščanje pristojnih organov in javnosti, iskanje pogrešanega zrakoplova, ocena stanja na terenu, vzpostavitev stanja pripravljenosti za ukrepanje ter aktiviranje sil za ZRP v omenjenem obsegu, izvajanje zaščitnih ukrepov in nalog ter nadaljnje spremljanje dogodkov.
2. **nesreča večjega obsega, ki se zgodi na območju ene regije oziroma, če se iskanje pogrešanega zrakoplova izvaja na območju ene regije pri kateri:**
   * je uničen zrakoplov z vzletno maso nad 5.700 kg ali je v njem umrlo ali se težje poškodovalo 12 in več oseb ali gre za tak zrakoplov v sili ali okolju grozi večja nevarnost zaradi:
     + nesreče zrakoplova na letališču ali
     + nesreča zrakoplova na naseljeno območje ali
     + nesreča zrakoplova, ki se zgodi na težko dostopnem ali
     + nesreča zrakoplova na vodnih površinah ali
     + nesreča zrakoplova z nevarnim blagom,
   * je potrebno za nadzor in obvladovanje takšne nesreče uporabiti poleg javnih reševalnih služb, služb letališča in prevoznika tudi druge sile in sredstva za ZRP,
   * naloge iskanja pogrešanih oseb, tudi v primeru, da gre za sum pogrešanega zrakoplova usmerja in usklajuje MZI, iskanje pa v skladu z Zakonom o policiji, vodi policija v sodelovanju s poveljnikom CZ za Obalno regijo ter drugimi regijskimi organi in organizacijami. Pri iskanju in reševanju sodeluje tudi SV. Takoj, ko je najden zrakoplov, policija zavaruje kraj nesreče, delo in vodenje nalog zaščite, reševanja in pomoči pa prevzame in usklajuje poveljnik CZ za Obalno regijo, v sodelovanju s pristojnimi reševalnimi in drugimi službami,
   * se izvede obveščanje pristojnih organov in javnosti, iskanje pogrešanega zrakoplova, aktiviranje sil za ZRP na osnovi napovedi poteka nesreče in ocena situacije ter določitev zaščitnih ukrepov in nalog in
   * so v skladu z načelom postopnosti poleg regijskega načrta aktivirani posamezni deli občinskega načrta.
3. **nesreča večjega obsega, ki se zgodi na območju dveh ali več regij oziroma, če se iskanje pogrešanega zrakoplova izvaja na območju dveh ali več regij pri kateri:**

* je uničen zrakoplov z vzletno maso nad 5.700 kg ali je v njem umrlo ali se težje poškodovalo 12 in več oseb ali gre za tak zrakoplov v sili ali okolju grozi večja nevarnost in
* je za nadzor in obvladovanje takšne nesreče potrebno uporabiti poleg javnih reševalnih služb, služb letališča in prevoznika tudi druge sile in sredstva za ZRP in
* naloge iskanja pogrešanih oseb, tudi v primeru, da gre za sum pogrešanega zrakoplova usmerja in usklajuje MZI, iskanje pa v skladu z Zakonom o policiji, vodi policija v sodelovanju s poveljnikom CZ RS ter z drugimi državnimi organi in organizacijami. Pri iskanju in reševanju sodeluje tudi SV. Takoj, ko policija najde zrakoplov in zavaruje kraj nesreče, delo in vodenje nalog zaščite, reševanja in pomoči prevzame in usklajuje **poveljnik CZ RS**, v sodelovanju s poveljnikom CZ za Obalno regijo oziroma reševalnimi in drugimi službami,
* se izvede obveščanje pristojnih organov in javnosti, iskanje pogrešanega zrakoplova, aktiviranje sil za ZRP na osnovi napovedi poteka nesreče in ocena situacije ter določitev zaščitnih ukrepov in nalog in
* sta v skladu z načelom postopnosti poleg državnega načrta aktivirana še regijski in občinski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova.



Shema 1: Koncept odziva ob nesreči zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova

## Uporaba načrta

Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo se aktivira v primeru zrakoplova v sili oziroma, ko pride do nesreče zrakoplova večjega obsega na območju Obalne regije in se za omilitev ali odpravo posledic nesreče poleg rednih služb, aktivirajo tudi sile za ZRP v omejenem obsegu.

V primeru, ko se aktivira Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo, se v skladu z načelom postopnosti, aktivira tudi:

* občinski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, če do nesreče pride na območju nadzorovane cone (CTR) letališča Portorož ali
* obratni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova letališča Portorož (Aerodrom Portorož, d.o.o.), če se nesreča zgodi za ograjo letališča Portorož oziroma v oddaljenosti okoli 3000 m od letališča in
* Načrt dejavnosti Splošne bolnišnice Izola.

V primeru, ko se aktivira Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, se aktivira tudi Regijski načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo.

Odločitev o aktiviranju Regijskega načrta zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova za Obalno regijo sprejme poveljnik CZ za Obalno regijo oziroma njegov namestnik.

|  |  |
| --- | --- |
| D - 19 | Vzorec sklepa o aktiviranju načrta ZiR ob nesreči |

# SILE, SREDSTVA IN VIRI ZA IZVAJANJE NAČRTA

## Pregled organov in organizacij, ki sodelujejo pri izvedbi nalog iz regijske pristojnosti

### Organi regije:

* + Izpostava URSZR Koper,
  + Policijska uprava Koper,
  + Splošna bolnišnica Izola, Zdravstveni domovi Koper, Izola in Piran,
  + Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Piran,
  + Zavod za varstvo naravne dediščine Slovenije, Območna enota Piran,
  + pristojne inšpekcijske službe.

### Sile za zaščito, reševanje in pomoč regije:

* **Organi vodenja Civilne zaščite regije:**
* poveljnik CZ za Obalno regijo,
* namestnik poveljnika CZ za Obalno regijo,
* štab CZ za Obalno regijo v operativni sestavi.
* **Enote in službe Civilne zaščite regije:**
  + logistični center,
  + informacijski center
  + služba za podporo (ekipa za oskrbo, ekipa za prevoz, ekipa za informacijsko podporo in ekipa za administrativno podporo).
* **Gasilske enote, službe društev in drugih nevladnih organizacij:**
  + prostovoljna gasilska društva,
  + enote reševalnih psov – društvo Burja in Obala,
  + enote za postavitev začasnih bivališč (taborniki, skavti),
  + Rdeči križ Slovenije – območna združenja Koper, Izola, Piran,
  + Podvodna reševalna služba – Reševalna postaja Koper,
  + Slovenska Karitas.
* **Poklicne sile:**
* JZ GB Koper,
* ZD Koper,
* ZD Izola,
* ZD Piran.
* **Druge organizacije:**
* Aerodrom Portorož d.o.o,
* letalski prevozniki,
* SLKZP.

### Lokalna raven pomoči

V primeru nesreče zrakoplova bi imele poleg sil za zaščito in reševanje samoupravnih lokalnih skupnosti pomembno vlogo tudi druge občinske javne službe in podjetja. Njihova vloga in naloge se opredelijo v občinskih načrtih zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 1 | Podatki o poveljniku, namestniku poveljnika in članih štaba CZ |
| P - 3 | Pregledi sil za ZRP |
| P - 7 | Pregled javnih in drugih služb, ki opravljajo dejavnosti pomembne za zaščito in reševanje |
| P - 24 | Pregled enot, služb in drugih operativnih sestavov društev in nevladnih organizacij, ki sodelujejo pri reševanju |
| P - 25 | Pregled človekoljubnih organizacij |

## Materialno-tehnična sredstva za izvajanje načrta

Materialno-tehnična sredstva se načrtuje za:

* + zaščitno in reševalno opremo ter orodje (sredstva za osebno in skupinsko zaščito, oprema, vozila ter tehnična in druga sredstva, ki jih potrebujejo strokovnjaki, reševalne enote, službe in reševalci),
  + materialno tehnična sredstva iz državnih rezerv.

Za izvajanje zaščite, reševanja in pomoči se uporabljajo obstoječa sredstva, ki se zagotavljajo na podlagi predpisanih meril za organiziranje, opremljanje in usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč. O pripravljenosti in aktiviranju sredstev iz popisa za potrebe regijskih enot in služb CZ ter drugih sil ZRP na območju Obalne regije odloča poveljnik CZ za Obalno regijo.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 6 | Pregled osebne in skupne opreme ter sredstev pripadnikov enot za ZRP |

## Predvidena finančna sredstva za izvajanje načrta

Finančna sredstva se načrtujejo za:

* + stroške operativnega delovanja (povračilo stroškov za aktivirane pripadnike Civilne zaščite in drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč),
  + stroške usposabljanja enot in služb,
  + materialne stroške, storitve, itd.

|  |  |
| --- | --- |
| D - 1 | Načrtovana finančna sredstva za izvajanje načrta ZiR |

# OPAZOVANJE, OBVEŠČANJE IN ALARMIRANJE

## Opazovanje

Nadzor zračnega prostora RS, ki se izvaja neprekinjeno, zagotavlja pristojna enota SV, MO, vodenje in usmerjanje zračnega prometa pa KZPS d.o.o..

Kontrolo zračnega prometa na območju RS KZPS d.o.o.. KZPS d.o.o. na letališču Portorož (Služba letališke kontrole zračnega prometa Portorož) vodi, usmerja in koordinira zračni promet zrakoplovov, ki pristajajo, vzletajo, vozijo po tleh ali preletavajo območje letališča. Posledično je KZPS vir informacij, kje je zrakoplov in v kakšnih težavah se nahaja.

Pri izvajanju posameznih nalog nadzora zračnega prostora lahko sodelujejo, v skladu s skupnimi načrti na podlagi mednarodnih pogodb, tudi vojaški sistemi, službe in zrakoplovi zavezniških držav.

## Posredovanje podatkov in obveščanje prebivalcev na prizadetem območju

Pristojni organi in službe se obvešča v primeru:

* zrakoplova v sili in
* za nesrečo zrakoplova.

Podatke o zrakoplovu v sili oziroma nesreči prejme ReCO Koper na telefonsko številko 112 od:

* + pristojne službe letališča,
  + prevoznika,
  + posameznika, ki opazi nesrečo,
  + KZPS d.o.o.

Po sprejemu podatka o nesreči zrakoplova ReCO Koper najprej preveri verodostojnost obvestila pri Službi letališke kontrole zračnega prometa na letališču Portorož ter o tem obvesti CORS.

Obvestilo o nesreči zrakoplova, ki ga dobi ReCO Koper, mora vsebovati podatke o:

* + vrsti zrakoplova,
  + državi prevoznika,
  + prevozniku zrakoplova,
  + vrsti nevarnosti – nesreča ali zrakoplov v stiski,
  + položaju zrakoplova,
  + kraju vzleta in pristanka zrakoplova,
  + UTC času poteka dogodka,
  + številu oseb v zrakoplovu (potnikov in posadke),
  + vrsti in količini blaga,
  + izvedenih ukrepih in
  + potrebni pomoči.

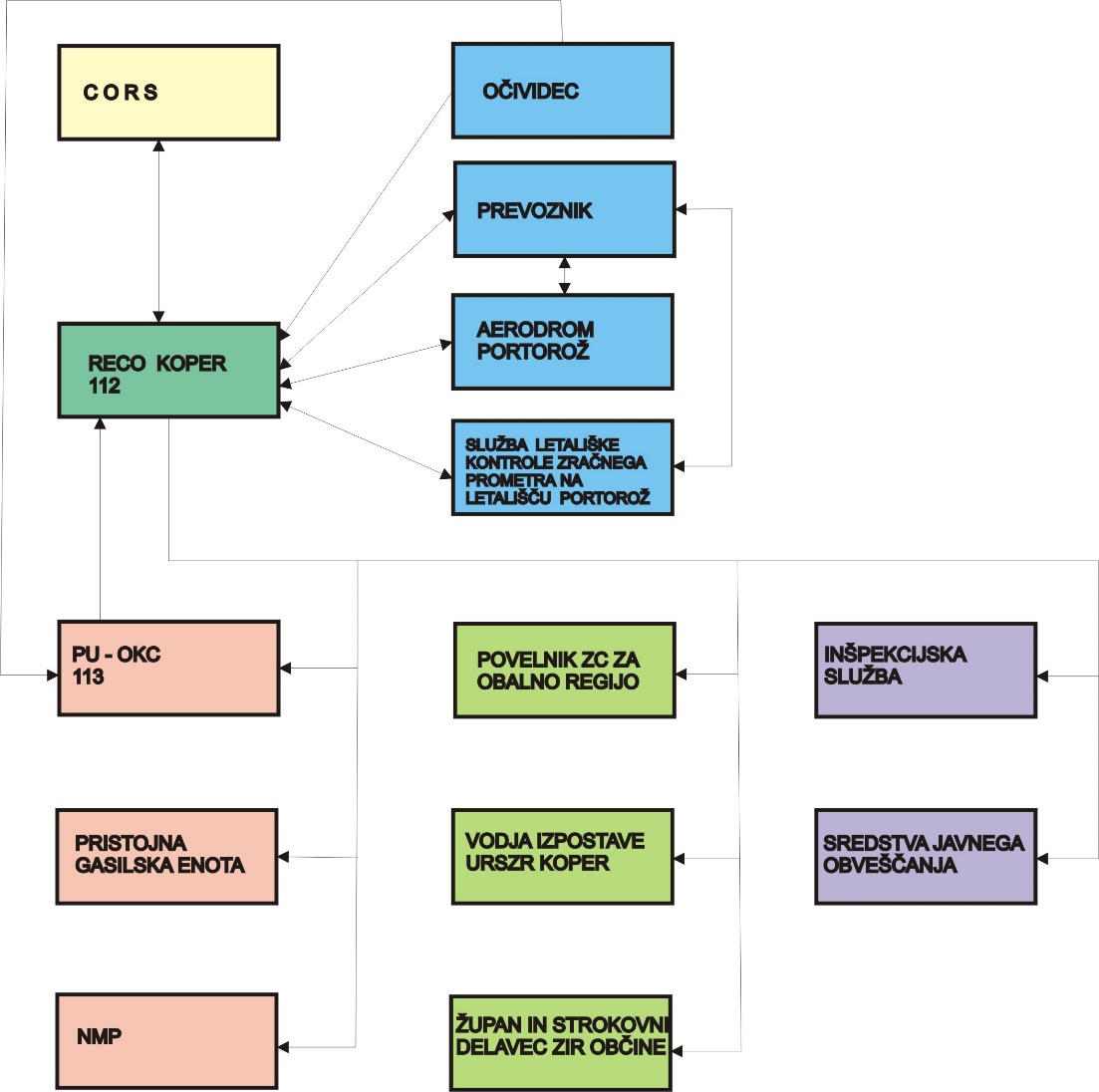
|  |  |
| --- | --- |
| P - 14/5 | Obrazec za obveščanje CORS/ReCO o nesreči zrakoplova |

Ob nesreči zrakoplova ReCO Koper obvesti:

* KZPS d.o.o.,
* Aerodrom Portorož d.o.o.,
* prevoznika,
* Center za obveščanje Republike Slovenije (CORS),
* JZ GB Koper,
* poveljnika CZ Obalne regije oziroma njegovega namestnika,
* Izpostavo URSZR Koper (vodjo in odgovorne delavce),
* OKC PU Koper,
* pristojno reševalno službo NMP,
* župana in strokovnega delavca za CZ občine, kjer se je zgodila nesreča,
* sredstva javnega obveščanja,
* pristojne inšpekcijske službe.

Za sprotno obveščanje lokalnih skupnosti, URSZR in drugih izvajalcev o stanju in razmerah na kraju nesreče, sprejetih ukrepih in poteku zaščite in reševanja, skrbi Izpostava URSZR Koper preko ReCO Koper, s tem da:

* pripravlja občasne širše pisne informacije,
* pripravlja in izdaja regijski informativni bilten,
* objavlja informacije preko spletne strani URSZR in drugih medijev.



Shema 2: Obveščanje o nesreči zrakoplova

|  |  |
| --- | --- |
| P – 14/6 | Načrt ZiR ob nesreči zrakoplova Aerodrom Portorož |
| P – 14/7 | Navodila ob nesreči zrakoplova Aerodrom Portorož |
| P – 14/12 | Načrt ZiR ob nesreči zrakoplova Splošna bolnišnica Izola |
| P – 14/13 | Navodila ob nesreči zrakoplova Splošna bolnišnica Izola |

## Obveščanje javnosti

Obveščanje javnosti ob nesreči zrakoplova obsega:

* obveščanje svojcev udeležencev nesreče in obveščanje ogroženih prebivalcev na naseljenem območju, na katero je strmoglavil zrakoplov ter
* obveščanje širše javnosti, ki zajema obveščanje javnosti o poteku zaščitno-reševalnih aktivnosti.

### Obveščanje svojcev udeležencev nesreče in obveščanje ogroženih prebivalcev

V primeru nesreče zrakoplova večjega obsega, če je v nesreči zrakoplova umrlo ali se teže poškodovalo več oseb, Izpostava URSZR Koper po potrebi vzpostavi informacijski center v sodelovanju s prevoznikom, RKS, MZI, zdravstveno službo, policijo, socialno službo, po potrebi tudi z MZZ in drugimi. Informacijski center mora preko sredstev javnega obveščanja v čim krajšem času po nesreči objaviti telefonsko številko na katero lahko prebivalci na prizadetem območju in drugi dobijo informacijo o posledicah nesreče. V informacijskem centru RKS izvaja poizvedovalno službo po načrtovanih postopkih ob pomoči policije.

Za obveščanje prebivalcev o nevarnosti in dajanje napotkov za izvajanje zaščitnih ukrepov na območju, kjer je prišlo do nesreče zrakoplova ali v primeru padca zrakoplova na naseljeno območje, je pristojna občina in Izpostava URSZR Koper. Informacije o tem se posredujejo preko javnih medijev in na druge, krajevno običajne načine, ki jih določijo v načrtu zaščite in reševanja.

### Obveščanje širše (domače) javnosti

Za obveščanje javnosti o izvajanju nalog zaščite, reševanja in pomoči je v skladu z svojimi pristojnostmi odgovoren štab CZ za Obalno regijo. Naloge na področju obveščanja javnosti organizira poveljnik CZ za Obalno regijo skupno s članom štaba, odgovornim za odnose oziroma stike z javnostjo.

S tem namenom v sodelovanju z občinskimi nivoji:

* pripravlja skupna poročila za javnost,
* organizira in vodi novinarske konference.

Obveščanje javnosti ob nesrečah poteka v medijih, ki so po Zakona o medijih (Uradni. list RS, št. 110/06-UPB1) in Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami dolžni na zahtevo državnih organov, javnih podjetij in zavodov brez odlašanja brezplačno objaviti nujno sporočilo v zvezi z resno ogroženostjo življenja, zdravja ali premoženja ljudi, kulturne dediščine ter varnosti države. V takih primerih se sporočilo najprej pošlje za takojšnjo objavo:

1. STA,
2. Radiu Slovenija – I vsi programi,
3. TV Slovenija – vsi programi,
4. lokalnim radijskim in TV postajam.

O zrakoplovu v sili oziroma o nesreči zrakoplova javnost lahko seznanjajo tudi:

* pristojni poveljnik CZ (občine, regije),
* vodja intervencije,
* župan prizadete občine,
* vodja Izpostave URSZR Koper,
* druge pooblaščene osebe.

### Obveščanje drugih držav

Obveščanje sosednje Republike Italije in Republike Hrvaške, se o zrakoplovu v sili oziroma o nesreči zrakoplova, izvaja preko CORS, v skladu z mednarodnimi dvostranskimi in večstranskimi sporazumi o sodelovanju pri varstvu pred naravnimi in civilizacijskimi nesrečami.

## Alarmiranje

V primeru zrakoplova v sili, ob nesreči zrakoplova pri prevozu nevarnega blaga, ko pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje (nevarnost eksplozije ali požara), ter v primeru strmoglavljenja zrakoplova na naseljeno območje, ko je neposredno ogroženo življenje ali zdravje ljudi in živali, je treba takoj začeti z izvajanjem določenih zaščitnih ukrepov in prebivalstvo opozoriti na neposredno nevarnost z alarmiranjem, v skladu z Uredbo o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja (Ur. list RS, št. 105/07).

Alarmiranje javnosti praviloma izvede ReCO Koper na zahtevo:

* pristojnega vodje intervencije,
* poveljnika CZ za Obalno regijo oziroma njegovega namestnika,
* župana ogrožene občine,
* poveljnika ali namestnik štaba CZ ogrožene občine.

Operater v ReCO Koper mora takoj po znaku za neposredno nevarnost posredovati obvestilo po radiju, televiziji oziroma na drug predviden način o vrsti nevarnosti, napotke za osebno in vzajemno zaščito in napotke za izvajanje zaščitnih ukrepov.

Predvsem se ogroženim prebivalcem posreduje podatke o:

* vzroku za uporabo alarmnega znaka,
* ogroženem območju,
* napotkih za osebno in vzajemno zaščito,
* napotkih za izvajanje zaščitnih ukrepov,
* napotkih za ravnanje prebivalcev ob nesreči zrakoplova.

Glede na to, da v Obalni regiji lahko pride do zrakoplova v sili, nesreče zrakoplova, ki prevaža nevarno blago oziroma nesreče zrakoplova, ki se zruši na naseljeno območje v obmejnem pasu in če se v ta namen izvede opozarjanje prebivalstva z alarmnim znakom, mora CORS o tem obvestiti sosednji center za obveščanje v sosednji državi, ki nato obvešča pristojne centre za obveščanje na regijskem nivoju.

# AKTIVIRANJE SIL IN SREDSTEV

## Aktiviranje organov in njihovih strokovnih služb

O pripravljenosti in aktiviranju Civilne zaščite in drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč iz regijske pristojnosti v primeru nesreče zrakoplova oziroma nesreče zrakoplova v sili, odloča poveljnik Civilne zaščite za Obalno regijo oziroma njegov namestnik.

Poveljnik Civilne zaščite za Obalno regijo iz poročila s prizadetega območja oceni nastalo situacijo. Predvidi možen razvoj dogodkov ter glede na zahteve prizadetih občin v regiji po pomoči, sprejme odločitev o aktiviranju regijskih organov, pristojnih za operativno, strokovno vodenje zaščite, reševanja in pomoči in o uporabi regijskih sil zaščite, reševanja in pomoči.

Glede na možen razvoj dogodkov lahko poveljnik CZ za Obalno regijo aktivira:

* štab Civilne zaščite za Obalno regijo,
* regijske sile za zaščito, reševanje in pomoč,
* Izpostavo URSZR Koper (odgovorne delavce).

Za zagotavljanje komunikacijske in informacijske podpore se Regijski center za obveščanje Koper okrepi z dodatnimi delavci.

## Aktiviranje regijskih sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč

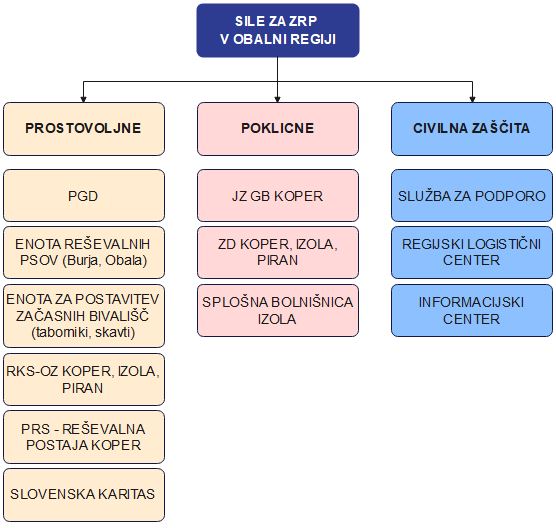
O pripravljenosti in aktiviranju sil za zaščito, reševanje in pomoč na območju Obalne regije odloča poveljnik CZ za Obalno regijo.

Glede na oceno in napoved dogodkov lahko aktivira štab CZ za Obalno regijo.

Pozivanje pripadnikov CZ in drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč izvaja Izpostava URSZR Koper. Izpostava opravlja tudi vse zadeve v zvezi z nadomestili plač in povračili stroškov, ki jih imajo pripadniki pri opravljanju dolžnosti v CZ, oziroma na področju zaščite in reševanja.

V kolikor obstaja potreba (zahteva vodje intervencije, zdravnika, policista ali druge pooblaščene osebe), se preko ReCO Koper prenese zahteva za sodelovanje oziroma uporabo zrakoplovov Letalske enote SV ali Letalske policijske enote v CORS.

Za zagotavljanje varnosti sodeluje policija, ki zavaruje območje nesreče, ureja cestni promet za intervencijska vozila, zavaruje izvajanje posameznih zaščitnih ukrepov, sodeluje pri urejanju prometa in izvaja nadzor nad upoštevanjem začasne in stalne prometne signalizacije.



Shema 3 : Pregled sil za zaščito, reševanje in pomoč v regiji ob nesreči zrakoplova

|  |  |
| --- | --- |
| P - 5 | Seznam zbirališč sil ZRP |
| D - 14 | Vzorec odredbe o aktiviranju sil in sredstev za ZRP |

## Zagotavljanje pomoči v materialnih in finančnih sredstvih

Materialna pomoč ob nesreči zrakoplova obsega:

* pomoč v zaščitni in reševalni opremi,
* pomoč v finančnih sredstvih,
* posredovanje pri zagotavljanju specialne opreme.

O uporabi materialnih sredstev iz državnih rezerv za pomoč prizadetim ob nesreči zrakoplova odloča poveljnik CZ RS ali njegov namestnik, na predlog regijskega poveljnika CZ ali njegovega namestnika, o finančni pomoči prizadetim občinam pa Vlada RS na predlog poveljnika CZ RS ali njegovega namestnika. Vlada odloča tudi o uporabi sredstev proračuna RS za dodatni nakup omenjenih sredstev materialne pomoči.

Izpostava URSZR Koper in Štab CZ za Obalno regijo sodelujeta pri zbiranju potreb po materialnih in finančnih sredstvih na podlagi prošenj za pomoč iz prizadetih občin ter pri organizaciji razdelitve pomoči na prizadeta območja.

Prispela pomoč iz RS se zbira v logističnem centru od koder se organizira razdelitev na prizadeta območja. Razdelitev pomoči poteka po navodilu o organiziranju in delovanju ReLC Izola.

Mednarodno pomoč usklajuje URSZR. Naloge izpostave so predvsem sodelovanje pri sprejemanju in razdeljevanju mednarodne pomoči prizadetim na območju regije.

# UPRAVLJANJE IN VODENJE

## Organi in njihove naloge

Vodenje sil za zaščito, reševanje in pomoč je urejeno z Zakonom o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06-UPB). Po tem zakonu se varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami organizira in izvaja kot enoten sistem na lokalni, regionalni in državni ravni.

Posamezni organi vodenja na regijski ravni imajo ob nesreči zrakoplova naslednje naloge:

### Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Koper

* upravlja upravne in strokovne naloge zaščite, reševanja in pomoči iz svoje pristojnosti,
* spremlja nevarnosti,
* organizira komunikacijski sistem za delovanje regijskih sil za zaščito, reševanje in pomoč ter usmerja delovanje ReCO Koper,
* obvešča pristojne organe o nesreči,
* zagotavlja informacijsko podporo organom vodenja na regijski ravni,
* zagotavlja pogoje za delo štaba CZ obalne regije,
* izdeluje ocene ogroženosti in načrtuje ukrepe za preprečevanje ter zmanjšanje posledic (v sodelovanju z drugimi ministrstvi),
* zagotavlja logistično podporo pri delovanju regijskih sil,
* po potrebi organizira logistični center ob nesreči,
* usmerja in usklajuje izvajanje ZRP ob nesreči,
* opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Poveljnik CZ za Obalno regijo

* vodi operativno-strokovno delo pripadnikov Civilne zaščite in drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč iz regijske pristojnosti,
* obvešča poveljnika Civilne zaščite Republike Slovenije o posledicah in stanju na prizadetem območju ter daje mnenja in predloge v zvezi z zaščito, reševanjem in pomočjo ter odpravljanjem posledic nesreče,
* pripravi končno poročilo o nesreči ter ga pošlje v sprejem poveljniku Civilne zaščite Republike Slovenije,
* skrbi za povezano in usklajeno delovanje vseh sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesreči zrakoplova,
* določa vodje intervencije.

### Štab CZ za Obalno regijo

* zagotavlja strokovno pomoč pri vodenju zaščitnih in reševalnih akcij ob nesreči zrakoplova,
* opravlja strokovno-operativne naloge zaščite, reševanja in pomoči ob nesreči zrakoplova,
* zagotavlja informacijsko podporo Občinskim štabom Civilne zaščite,
* zagotavlja logistično podporo regijskim silam za zaščito, reševanje in pomoč,
* opravlja druge naloge po odredbi Poveljnika CZ za Obalno regijo.

### Policijska uprava Koper

* varuje življenja ljudi, premoženje ter vzdržuje javni red na prizadetem območju,
* varuje določene osebe, objekte, organe in okoliše,
* v primeru nesreče zrakoplova obvešča ReCO Koper,
* nadzira in ureja promet v skladu z določenim prometnim režimom in omogoča intervencije silam za zaščito, reševanje in pomoč,
* sprejema ukrepe za ustrezno varovanje državne meje in opravlja mejne kontrole,
* preprečuje, aktivira in preiskuje kazniva dejanja in prekrške, odkriva in prijema storilce kaznivih dejanj in prekrškov, druge iskane osebe ter jih izroča pristojnim organom,
* sodeluje pri izvajanju humanitarnih, oskrbovalnih, izvidniških in drugih nalogah,
* vzpostavlja komunikacijsko-informacijsko povezavo z drugimi državnimi organi,
* sodeluje pri identifikaciji žrtev,
* opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o. – Služba letališke kontrole zračnega prometa Portorož

* KZPS d.o.o. (Služba letališke kontrole zračnega prometa Portorož) skrbi za varno premikanje letal na letališču na vzletno pristajalni ter vozni stezi,
* na podlagi predvidenih dogodkov in možnih posledic nesreče zrakoplova določijo vrsto in obseg nesreče,
* izdaja informativne okrožnice (AIC), če so v njeni pristojnosti,
* ob nesreči zrakoplova na mednarodnem letališču izdaja sporočilo letalcem (NOTAM) o zaprtosti letališča, če je to potrebno,
* vodi kontrolo letenja in usklajuje zračni promet ter vzpostavlja prometni režim glede na razmere,
* v primeru zrakoplova v sili oziroma nesreče zrakoplova obvešča ReCO,
* opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Piran

* izdela oceno posledic ogroženosti kulturne dediščine na prizadetem območju,
* usmerja aktivnosti za zaščito in reševanje kulturne dediščine, določi ustrezne lokacije, zagotavlja delovno silo, materialna sredstva ter rešitve za zavarovanje kulturne dediščine,
* organizira in usposablja strokovne ekipe za zaščito in obnovo kulturne dediščine,
* izdela program celovite obnove poškodovanih kulturnih spomenikov in
* opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Zavod za varstvo naravne dediščine Slovenije, Območna enota Piran

* izdela oceno posledic ogroženosti naravne dediščine na prizadetem območju
* usmerja aktivnost za zaščito in reševanje naravne dediščine, določi ustrezne lokacije, zagotavlja delovno silo, materialna sredstva ter rešitve za zavarovanje naravne dediščine,
* organizira in usposablja strokovne ekipe za zaščito in obnovo naravne dediščine,
* izdela program celovite obnove poškodovane naravne dediščine in
* opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Osnovno zdravstvo Obalne regije

* organizira dajanje prve pomoči ter bolnišnično oskrbo poškodovanih in obolelih,
* spremlja stanje, določa prednosti in usmerja aktivnosti pri oskrbi z zdravili in sanitetnim materialom,
* sodeluje pri zagotavljanju pogojev identifikacije mrtvih, opravlja druge naloge iz svoje pristojnosti.

### Nevladne organizacije

RKS-OZ, Slovenska Karitas, gasilci, kinologi, potapljači, taborniki, skavti ter druge nevladne organizacije, katerih dejavnost je pomembna za zaščito, reševanje in pomoč, izvajajo naloge iz svoje pristojnosti. Vključujejo se v skupne akcije zaščite, reševanja in pomoči na podlagi odločitev Poveljnika CZ za Obalno regijo.

|  |  |
| --- | --- |
| D - 22 | Načrti dejavnosti (PU Koper, Letališče Portorož d.o.o., ZD Koper, Izola, Piran, Splošna bolnišnica Izola) |

## Operativno vodenje

Operativno strokovno vodenje sil za ZRP izvaja Poveljnik CZ za Obalno regijo, ob pomoči Štaba CZ za Obalno regijo kot njegov svetovalni organ, vodje intervencij in vodje reševalnih enot.

Operativno vodenje in izvajanje nalog ZRP v primeru zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova je prikazano na naslednji shemi:



Shema 4 : Potek aktivnosti operativnega vodenja

Po obvestilu zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova na Aerodromu Portorož se aktivirajo intervencijske enote pristojnega letališča ter javne reševalne službe.

Za operativno izvajanje nalog ZRP, na kraju nesreče, je odgovoren vodja intervencije, ki so mu neposredno podrejene vse sile, ki sodelujejo pri izvajanju nalog na terenu. V kolikor vodja intervencije presodi, da navedene sile ne zadoščajo, lahko v skladu z načelom postopnosti zaprosi za pomoč poveljnika CZ občine, poveljnika CZ regije oziroma poveljnika CZ RS, ki organizira potrebno dodatno pomoč.

Ob nesreči zrakoplova na mednarodnem letališču Portorož vodi sprva aktivnosti zaščite in reševanja vodja intervencije gasilsko reševalne službe Aerodroma Portorož. V tem času so mu podrejene vse sile za zaščito in reševanje. Kasneje vodenje prevzame letališki krizni štab Aerodrom Portorož, v katerem sta direktor Aerodroma Portorož in poveljnik CZ za Obalno regijo. Vodja intervencije gasilsko reševalne službe Aerodrom Portorož pa še vedno ostaja vodja intervencije. Postopek reševanja ponesrečenega zrakoplova na letališču poteka v skladu z Načrtom zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova na Letališču Portorož.

Direktor Aerodroma Portorož prevzame funkcijo koordinatorja med:

* službami, ki sodelujejo pri nesreči zrakoplova,
* policijo,
* letalsko inšpekcijo,
* Ministrstvom za promet,
* prevoznikom, ki je bil udeležen v nesreči,
* novinarji in tiskovnimi predstavniki.

Vodja intervencije v primeru zrakoplova v sili oziroma nesreči zrakoplova izven letališča je predstavnik gasilcev najvišje kategorizirane enote širšega pomena, ki sodeluje pri reševanju ob nesreči zrakoplova. V primeru, da se nesreča zgodi na vodnih površinah, je vodja intervencije vodja podvodne reševalne službe ali druga pristojna oseba.

Ob nesreči zrakoplova z nevarnim blagom ali ob nesreči zrakoplova na naseljeno območje poveljnik Civilne zaščite občine samostojno ali v skladu z odločitvami poveljnika CZ za Obalno regijo, glede na posledice, odredi aktiviranje ustreznih organov in sil za zaščito, reševanje in pomoč občine. Ob nesreči zrakoplova z nevarno snovjo ali ob padcu zrakoplova na naseljeno območje se v aktivnosti zaščite in reševanja vključijo sile Civilne zaščite občine.

Poveljnik Civilne zaščite RS spremlja stanje in izvajanje zaščite, reševanja in pomoči na prizadetem območju. Glede na posledice nesreče in potrebo po pomoči, zagotovi pomoč države.

Poveljnik CZ za Obalno regijo pri izvajanju ukrepov in nalog ZRP sodeluje s pristojnim poveljnikom CZ občine in sproti obvešča Poveljnika CZ RS, če je aktiviran.

Logistično podporo državnim silam za zaščito, reševanje in pomoč, ki obsega zagotavljanje zvez, opreme, materiala, prevoza, informacijske podpore, prehrane, zdravstvenega in drugega varstva, zagotavlja regijski logistični center, Izpostava URSZR Koper in URSZR.

### Preiskovanje nesreče zrakoplova

Nesreče zrakoplovov in resne incidente civilnih zrakoplovov preiskuje Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov (SPLNI) pri MZI. Preiskave nesreč in incidentov zrakoplovov, vpisanih v register vojaških zrakoplovov, in tujih vojaških zrakoplovov na ozemlju oziroma v zračnem prostoru Republike Slovenije vodi preiskovalni organ, ki je organiziran pri ministrstvu, pristojnem za obrambo.

Mesto nesreče civilnega zrakoplova, območje razbitin ter sledi in predmetov iz zrakoplova sprva zavarujejo policisti in sicer do zaključka njihovega ogleda oziroma do zaključka ogleda preiskovalnega organa MZI. Policija o prvih izvedenih ukrepih obvešča preiskovalni organ in državnega tožilca. Po prenehanju varovanja s strani policije se po potrebi na zahtevo glavnega preiskovalnega preiskovalca MZI, nadaljuje z varovanjem. To varovanje zagotovi MZI in se preneha šele po izdaji pisnega sklepa glavnega preiskovalca.

Vstop na območje nesreče oziroma na območje razbitin je dovoljen le osebam, ki jim to dovoli glavni preiskovalec MZI. Ob ogledu ni dovoljeno dotikati se in premikati razbitine oziroma spreminjati območje nesreče, brisati ali spreminjati sledi nesreče zrakoplova, premeščati predmete ter drugo vsebino iz zrakoplova vse do konca varovanja območja nesreče oziroma območja razbitin.

Pri izvajanju aktivnosti zaščite in reševanja pride na mesto nesreče veliko število prvih posredovalcev (gasilci, reševalci, policisti ...), ki opravljajo svoje delo, zato je za kvalitetno preiskovanje nesreče potrebno zagotoviti čim bolj ohranjene sledi nesreče, katere lahko prvi posredovalci pri svojem delu nevede ali nehote poškodujejo ali celo uničijo. Zato morajo prvi posredovalci upoštevati navodilo za zavarovanje sledov nesreče zrakoplova, s katerim jih seznani PU Koper oziroma MNZ.

V primeru nesreče s smrtnim izidom ali hujšimi telesnimi poškodbami ali pri kateri nastane precejšna škoda na zrakoplovu ali lastnini, ki se ne prevaţa na krovu, mora vodja zrakoplova ali lastnik oziroma uporabnik le-tega v najkrajšem moţnem času obvestiti MZIP in mu predati pisno poročilo..

Zavarovanje območja nesreče vojaškega zrakoplova ali tujega vojaškega zrakoplova ter območja razbitin in sledi in predmetov, ki so izven območja vojaških objektov izvede vojaška policija v sodelovanju s civilno policijo. Vojaška policija izvaja varovanje po navodilih glavnega preiskovalca Stalne komisije MO vse do zaključka preiskave oziroma do pisnega sklepa o prenehanju varovanja, ki ga izda glavni preiskovalec.

## Organizacija zvez

Pri vzpostavljanju telekomunikacijskih zvez za vodenje akcij zaščite, reševanja in pomoči se poleg javnega telefonskega omrežja, obvezno uporablja radijsko omrežje ZARE.

Omenjene radijske povezave pridejo še posebej do izraza v vseh neobičajnih razmerah, ko naročniki javnega telefonskega omrežja zasedejo vse razpoložljive zmogljivosti in pride morda celo do kratkotrajnega izpada samega omrežja, ki ne zmore tako močno povečanega prometa.

### Sistem radijskih zvez

Posamezni funkcionalni sistemi delujejo v okviru svojih internih radijskih povezav na način, kot je to opredeljeno v njihovih načrtih zvez. Pri tem so mišljene brezžične zveze posameznih uporabnikov, pristojnega letališča, Policije in uporabnikov sistema zvez ZARE.

Prenos podatkov in komuniciranje med organi vodenja, reševalnimi službami in drugimi izvajalci ZRP poteka s pomočjo:

* radijskih zvez v sistemu zaščite in reševanja (ZARE, ZARE-PLUS, ZARE DMR),
* elektronski pošti,
* telefaksu,
* intranetu ZiR,
* internetu,
* sistem javne fiksne in mobilne telefonije.

Sistem radijskih zvez ZARE, ki ga uporabljajo CZ ter reševalne službe, temelji na uporabi določenega števila semidupleksnih ter simpleksnih kanalov. Posamezne kanale dodeljujejo posameznim uporabnikom operativni delavci ReCO.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 19 | Radijski imenik sistema ZARE, ZARE+ |

# UKREPI IN NALOGE ZAŠČITE, REŠEVANJA IN POMOČI

Pri izvajanju ukrepov in nalog zaščite, reševanja in pomoči je glavna vloga regije na povezovanju in koordiniranju nalog in aktivnosti med lokalnimi skupnostmi, drugimi organi in službami regijskega pomena, letališčem, na katerem se zgodi nesreča, prevoznikom in državnim nivojem (Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje). Po potrebi se napoti v prizadeto občino pomoč v kadrih-osebo za povezavo, ki pomaga občinski upravi pri izvajanju njihovih nalog.

## Ukrepi zaščite, reševanja in pomoči

Od zaščitnih ukrepov se v primeru zrakoplova v sili oziroma ob nesreči zrakoplova izvajajo naslednji ukrepi:

* prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi,
* zaščita kulturne in naravne dediščine,
* radiološka, kemična in biološka zaščita,
* evakuacija,
* sprejem in oskrba ogroženega prebivalstva.

### Prostorski, urbanistični, gradbeni in drugi tehnični ukrepi

V primeru, da bi se zgodila nesreča večjega obsega na gosto naseljenem območju bi bilo potrebno izvesti:

* evakuacijo prebivalcev iz neuporabnih objektov in ogroženih območij,
* rušenje neuporabnih objektov,
* odstranjevanje ruševin,
* nastanitev v primerne objekte.

Občine morajo v svojem načrtu bolj podrobno opredeliti kako bo potekala evakuacija, kdo bo rušil neuporabne objekte, kdo bo odstranjeval ruševine, določiti deponije za ruševine, določiti in urediti lokacije za zbiranje in začasno skladiščenje nevarnih snovi iz gospodinjstev, industrijske in druge dejavnosti in predvideti postopke za nastanitev ljudi v primerne objekte.

V primeru potrebe regijska enota za tehnično reševanje sodeluje pri odstranjevanju ruševin, regijska služba za podporo pa skrbi za preskrbo na prizadetem območju.

### Zaščita kulturne in naravne dediščine

Nadzorovana cona (CTR) mednarodnega letališča Portorož sega na območje Krajinskega parka Sečoveljskih solin, ki vsebuje elemente kulturne dediščine. V primeru nesreče zrakoplova na območju Krajinskega parka Sečoveljskih solin ali v primeru poškodbe katerekoli druge kulturne dediščine z območja RS, je potrebna čim hitrejša zaščita in nadaljnja preprečitev poškodb kulturne dediščine.

Zaščita kulturne dediščine obsega priprave in izvajanje ukrepov za zmanjšanje nevarnosti ter preprečevanje škodljivih vplivov nesreče zrakoplova na kulturno dediščino. Izvajajo jih strokovnjaki s področja varstva kulturne dediščine.

Kulturna dediščina se identificira na osnovi predhodno posredovanih podatkov o kulturni dediščini, ki jih pripravljajo strokovne javne službe.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 31 | Pregled kulturne dediščine |

### Radiološka, kemična in biološka zaščita

Na mednarodnem letališču Aerodrom Portorož ne pristajajo tovorni zrakoplovi. Pri nesreči zrakoplova lahko pride do izteka kerozina in ostalih naftnih derivatov v zemljo, kar bi pomenilo ekološko nesrečo za Krajinski park Sečoveljskih solin.

Ob nesreči zrakoplova obstaja nevarnost, da zaradi poškodbe zrakoplova, lahko pride do nenadzorovanega uhajanja teh snovi v okolje. Poleg življenj potnikov na zrakoplovu, ljudi na letališču, so ogrožena tudi življenja ljudi in živali, ki živijo na območju nesreče in okolje. Če do tega pride, je potrebno na prizadetem območju poostriti nadzor nad nevarnimi snovmi in ravnanje z njimi.

Izvajanje ukrepov ZRP ob nesreči zrakoplova, v primerih, ko je prisotno nevarno blago, lahko opravlja letališka gasilska enota ali JZ GB Koper.

Ob nesreči zrakoplova, ko so zaradi nevarnega blaga ogrožene podtalnica, kmetijske, gozdne in vodne površine, ReCO Koper o tem obvesti tudi pristojnega inšpektorja Inšpektorata za okolje in prostor ter pristojnega inšpektorja Inšpektorata Republike Slovenije za kmetijstvo, gozdarstvo, lovstvo in ribištvo.

Če pride do kontaminacije širšega območja kot sekundarna posledica nesreče zrakoplova, se izvajajo zaščitni ukrepi v skladu z Regijskim načrtom zaščite in reševanja ob jedrski nesreči ali načrtom zaščite in reševana ob nesreči z nevarnimi snovmi.

Vsi pripadniki sil, ki intervenirajo na ogroženem območju morajo imeti zagotovljeno osebno zaščitno opremo in biti ustrezno opremljeni.

Občine morajo v svojih načrtih bolj podrobno opredeliti kako bo potekalo obveščanje o nevarnostih v zvezi nevarnimi snovmi, kateri zaščitni ukrepi se bodo izvajali in kako se bodo ti ukrepi izvajali.

### Evakuacija

Če bi ob nesreči zrakoplova prišlo do večjega požara oziroma do nenadzorovanega uhajanja nevarnih snovi v okolje in bi to ogrožalo življenje in zdravje ljudi ter živali, bi bilo potrebno izvesti umik oziroma, če pade zrakoplov na gosto naseljeno območje, je potrebno izvesti evakuacijo.

Evakuacijo prebivalcev iz naselij, ki se nahajajo na ogroženem območju načrtujejo in izvajajo občine v delih občinskih načrtov zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, na podlagi podatkov, ki jih posreduje letalska družba in prevoznik nevarnega blaga, odredi pa jo župan prizadete občine oziroma poveljnik CZ občine, v nujnih primerih pa tudi vodja intervencije.

Vodja intervencije lahko odredi umik iz ogroženega območja, če so neposredno ogrožena življenja ljudi zaradi požara, eksplozije ali druge nevarnosti in traja toliko časa, dokler nevarnost ni odpravljena.

Občine morajo v svojem načrtu ali delu načrta ZIR podrobno opredeliti, kje bodo lokacije evakuacijskih zbirališč, kako bo potekala in kdo vse sodeluje pri evakuaciji ljudi in živali iz neuporabnih objektov in ogroženih območij, postopek evidentiranja prebivalcev, ki se jih evakuira, postopek razporejanja ogroženih v nastanitvene enote in postopek sprejema, nastanitve in oskrbe ogroženih prebivalcev.

### Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev

Za nastanitev evakuiranih prebivalcev z ogroženih območij poskrbi prizadeta občina, ki tudi izvede evakuacijo.

Nastanitev evakuiranih prebivalcev z ogroženih območij občine je možna na neogroženih območjih v zaledju občin in se izvaja po načrtih občin.

Nastanitev se izvede v primerne objekte, kjer so zagotovljeni osnovni pogoji za življenje (ogrevanje, voda, elektrika, sanitarije). V ta namen se običajno uporabijo športni objekti (dvorane), šolske telovadnice, počitniške zmogljivosti izven sezone in drugi za to primerni objekti.

Naloge na tem področju opravljajo službe CZ za podporo, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije, ki razpolagajo z nastanitvenimi in prehrambnimi zmogljivostmi, enote tabornikov in skavtov, Območna združenja Rdečega križa Slovenije, Slovenska Karitas in druge humanitarne organizacije, CSD Južna Primorska s svojimi enotami in druge socialne službe ter občani v okviru sosedske pomoči.

Občine morajo v svojem načrtu ZIR ob nesreči zrakoplova bolj natančno opredeliti kdo zbira podatke o ljudeh, ki so bili evakuirani, kdo odloča o nastanitvenih zmogljivostih, kje in kako se bo pridobilo dovoljenje za postavitev začasnih bivališč, kako in kdo je odgovoren za oskrbo v nastanitvenih enotah, postopek zbiranja in razdeljevanja humanitarne pomoči in na kakšen način bo potekal nadzor preskrbe z življenjskimi sredstvi.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 20 | Pregled sprejemališč za evakuirane prebivalce |
| P - 21 | Pregled objektov, kjer je možna začasna nastanitev ogroženih prebivalcev in njihove zmogljivosti, ter lokacije primerne za postavitev zasilnih prebivališč |
| P - 22 | Pregled organizacij, ki zagotavljajo prehrano |
| P - 26 | Pregled centrov za socialno delo |

## Pregled nalog zaščite, reševanja in pomoči, ki se izvajajo ob nesreči zrakoplova

Ob zrakoplovu v sili oziroma nesreči zrakoplova se izvajajo naslednje naloge ZRP:

* iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb,
* gašenje in reševanje ob požarih,
* prva pomoč in nujna medicinska pomoč,
* reševanje iz ruševin,
* reševanje na vodi in iz vode,
* pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem,
* zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje.

Podrobneje se naloge ZRP razdelajo v občinskih načrtih zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova.

### Iskanje pogrešanega zrakoplova in oseb (zrakoplov v sili)

Vse razpoložljive podatke, ki so pomembni za ugotovitev mesta nesreče in lahko pripomorejo pri izvedbi reševanja zagotavljata KZPS d.o.o. in CNKZP SV.

Iskanje in reševanje pogrešanega civilnega zrakoplova v skladu s predpisi in mednarodnimi sporazumnimi akti usklajuje CAA, medtem, ko SV, MO usklajuje akcijo iskanja in reševanja pogrešanega vojaškega zrakoplova oziroma tujega vojaškega zrakoplova. CAA določi pogoje in način iskanja in reševanja zrakoplova ter izda navodila, ki jih je treba sprejeti v primeru, ko je zrakoplov pogrešan, je v nevarnosti, je prišlo do nesreče ali ko prometu zrakoplovov grozi nevarnost.

Policija, SV, sile za ZRP, KZPS d.o.o., lastniki ali uporabniki zrakoplova ter osebe, ki opravljajo dolžnosti na krovu zrakoplova ali na letališčih ali drugih zmogljivostih, sodelujejo pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova. Pri iskanju pogrešanega zrakoplova iz zraka lahko sodelujejo poleg zrakoplovov policije in SV tudi drugi domači in tuji zrakoplovi, katere, če je treba, kontrolorji zračnega prometa (KZPS d.o.o.) usmerjajo na mesto nesreče.

Na terenu pogrešan zrakoplov iščejo policijske enote ter druge sile za ZRP. Vsi udeleženci v akciji iskanja pogrešanega zrakoplova morajo imeti enotne Državne topografske karte RS 1:25.000.

Pri iskanju pogrešanega zrakoplova lahko sodelujejo naslednje sile za ZRP:

* enota za reševanje v vodi in na vodi, ki išče pogrešane in rešuje ponesrečene ob nesreči zrakoplova na vodnih površinah,
* enote reševalcev z reševalnimi psi, katerih naloga je iskanje in reševanje pogrešanih oseb ter nudenje pomoči preživelim,
* poizvedovalna služba RK, ki poizveduje za izginulimi oziroma pogrešanimi osebami, prenaša družinska sporočila in navezuje stike s svojci, sodeluje pri združevanju družin, evakuacijah ter vodi registre razseljenih oseb in evakuirancev in
* prostovoljci (gasilci, lovci ...).

Delovanje sil za ZRP ob iskanju ali nesreči zrakoplova v skladu z načelom postopnosti uporabe sil za ZRP usklajuje Poveljnik CZ za Obalno regijo. Glede na oceno posledic nesreče Poveljnik CZ za Obalno regijo odloča o obsegu in vrsti sil za ZRP, ki jih bo vključil ob iskanju ali nesreči zrakoplova.

V kolikor pride do nesreče in iskanje na prostoru dveh ali več regij, v skladu z načelom postopnosti uporabe sil za ZRP, usklajuje uporabo sil poveljnik CZ RS. Glede na oceno posledice nesreče poveljnik CZ RS odloča o obsegu in vrsti vključenih sil ZRP.

Poleg naštetih sil za ZRP, lahko sodelujejo tudi:

* Jamarska reševalna služba, ki lahko sodeluje pri zaščiti in reševanju tudi ob drugih nesrečah v skladu z organizacijo in sposobnostmi službe,
* Gorska reševalna služba, ki išče in poizveduje za pogrešanimi v primeru nesreče zrakoplova v višje ležečem svetu.

Občine bolj podrobno opredelijo katere sile bodo uporabile za iskanje pogrešanega zrakoplova in v kakšnem številu.

|  |  |
| --- | --- |
| D – IV/6 | Navodilo za iskanje in reševanje zrakoplova (civilnega, vojaškega ali tujega vojaškega) z določitvijo nalog in odgovornosti med organizacijami in službami, ki sodelujejo pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova (MZI) |

### Gašenje in reševanje ob požarih

Naloge gašenja požarov in reševanja na zrakoplovu ali mednarodnem letališču, skladno z načrti zaščite in reševanja posameznega letališča izvajajo:

* gasilska služba Aerodroma Portorož, ki je usposobljena za gašenje in reševanje posameznih tipov zrakoplovov,
* JZ Gasilska brigada Koper,
* PGD Sečovlje, ki lahko v najkrajšem času nudi pomoč gasilski službi letališča.

Gasilske enote izvajajo:

* gašenje požarov in reševanje ob požarih in eksplozijah,
* reševanje ukleščenih in blokiranih potnikov,
* pomoč pri prenosu ponesrečencev s kraja nesreče in s težje dostopnih predelov,
* pomoč pri pripravi ponesrečenih za prevoz in
* druge splošne reševalne naloge.

Za gašenje in reševanje na težko dostopnem terenu ali iz morja se lahko sile in sredstva za reševanje (reševalci, gasilci, potapljači in druga intervencijska vozila) do kraja nesreče prepeljejo s helikopterji Policije ali SV.

V primeru požara, ki nastane ob padcu zrakoplova, ReCO Koper obvesti Aerodrom Portorož in njegovo gasilsko enoto.

Če pride do požara izven območja Aerodroma Portorož in presega zmožnosti letališke gasilske enote, vodja intervencije preko ReCO Koper zahteva dodatne sile (po potrebi JZ GB Koper, pristojno PGD in enote sosednjih PGD).

Če pride do požara izven nadzorovane cone letališča, se letališka gasilska enota ne aktivira.

Pri izvajanju naloge gašenje in reševanje ob požarih, kakor tudi pri ostalih zaščitnih ukrepih in nalogah, mora vodja intervencije sile za ZRP ob nesreči vojaškega zrakoplova opozoriti na možnost prevoza streliva in sprožitve katapultnega sedeža.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 11 | Pregled gasilskih enot s podatki o poveljnikih in namestnikih poveljnikov |
| P - 12 | Pregled gasilskih enot širšega pomena in njihovih pooblastil s podatki o poveljnikih in namestnikih poveljnikov |

### Reševanje iz ruševin

Tehnično reševanje obsega izvidovanje in tehnično reševanje

Tehnično reševanje ob nesreči večjega obsega zajema:

* odkrivanje ponesrečencev v razbitinah (iskanje zasutih ljudi v ruševinah z geofoni in drugimi tehničnimi sredstvi oziroma psi za iskanje v ruševinah)
* reševanje ljudi in materialnih dobrin iz razbitin, iz vode in težko dostopnih predelih
* premoščanje vodnih in drugih ovir
* zavarovanje poti in prehodov na težko dostopnih terenih in
* izvajanje drugih nalog iz svoje pristojnosti.

Ob nesreči zrakoplova na težko dostopnem predelu ali na naselje se za iskanje ponesrečenih aktivirajo naslednje sile za zaščito, reševanje in pomoč:

* potapljaško društvo PLK Koper,
* tehnično-reševalno enoto,
* enoti reševalcev z reševalnimi psi (Obala, Burja),
* JZ GB Koper in gasilska društva,
* poizvedovalna služba RK,
* prostovoljci (gasilci, lovci ...).

Ob nesreči zrakoplova se po potrebi za prevoz opreme za tehnično reševanje lahko uporabi helikopter Policije in SV.

Vodja intervencije organizira umik ranjenih, preživelih in mrtvih s kraja nesreče ter iskanje utopljencev oziroma pogrešanih. Intervencija se zaključi, ko ni več neposredne nevarnosti za življenje in zdravje ljudi.

Delovanje organov, enot in služb ter drugih sil za zaščito, reševanje in pomoč v skladu z načelom postopnosti vodi, usmerja in usklajuje poveljnik CZ za Obalno regijo in štab CZ za Obalno regijo.

Pri izvajanju navedenih nalog je prepovedano:

* dotikati se in premikati razbitine, ruševine ter druge vsebine zrakoplova brez predhodnega dovoljenja komisije za preiskovanje letalske nesreče in ustreznega dokumentiranja in
* spreminjati kraj nesreče in brisati sledi nesreče.

Gasilske enote sodelujejo pri različnih oblikah reševanja iz ruševin:

* reševanje ukleščenih in blokiranih potnikov,
* pomoč pri prenosu ponesrečencev s kraja nesreče in s težje dostopnih predelov,
* pomoč pri pripravi ponesrečenih za prevoz in
* druge splošne reševalne naloge.

### Reševanje na vodi in iz vode

Iskanje in reševanje ponesrečenih iz vode in na vodi ter sodelovanje pri reševanju na vodi ob padcu zrakoplova v morje izvajajo, skladno s predpisi in svojimi aktivnostmi, naslednje enote:

* potapljaško društvo PLK Koper,
* JZ Gasilska brigada Koper,
* Uprava RS za pomorstvo s koordinacijskim centrom za iskanje in reševanje na morju,
* Sektor za varovanje obalnega morja URSP z izvajalskimi organizacijami,
* CZ s tem, da se reševanje izvaja usklajeno med različnimi reševalnimi službami in enotami.

### Pomoč ogroženim in prizadetim svojcem oziroma prebivalcem

Izpostava URSZR Koper v sodelovanju z zdravstveno službo, policijo, socialno službo, duhovniki in drugimi organi po potrebi ustanovi informacijski center, če je v nesreči zrakoplova umrlo ali se teže poškodovalo 12 ali več oseb. Informacijski center lahko ustanovijo tudi občine. Informacijski center mora preko sredstev javnega obveščanja v čim krajšem času po nesreči objaviti telefonsko številko na kateri lahko prebivalci na prizadetem območju dobijo informacije o posledicah nesreče.

Naloge poizvedovalne službe, prevajalske službe in naloge obveščanja svojcev udeležencev nesreče prevzame informacijski center, ki ga ustanovi Izpostava URSZR Koper.

Informacijski center posreduje informacije o nesreči, daje napotke prebivalcem na prizadetem območju, zbira, obdeluje in posreduje podatke o mrtvih in poškodovanih, ki jih nato posreduje Štabu CZ za Obalno regijo, ta pa naprej Štabu CZ RS (če je aktiviran) in drugim pristojnim organom in organizacijam in službam. Informacijski center nudi tudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim in svojcem žrtev, pomoč pri oskrbi in nastanitvi nepoškodovanih in svojcev ter preživelim pri vzpostavitvi stikov s svojci.

Psihološko pomoč ob nesreči zrakoplova preživelim nudijo predvsem psihologi, terapevti, duhovniki in tudi drugi strokovnjaki.

Psihološko pomoč ob nesreči zrakoplova v okviru informacijskega centra organizirajo občine v sodelovanju s strokovnimi službami oziroma strokovnjaki (psihologi, terapevti, duhovniki idr.). Občine morajo zato v svojih načrtih zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova oziroma delih načrtov opredeliti katere strokovne službe bodo organizirale psihološko pomoč, kje bo psihološka pomoč dostopna, oceniti potrebno število strokovnjakov ter jih evidentirati.

Za potrebne psihološke pomoči po nesreči zrakoplova se za preživele že v naprej pripravi material, kako naj si pomagajo in kje lahko dobijo strokovno pomoč, če jo potrebujejo.

Prav tako morajo biti v vse programe usposabljanj pripadnikov sil za ZRP vključene vsebine prve psihološke pomoči.

Ob nesreči zrakoplova, ko je veliko število ljudi poškodovanih ali mrtvih, je potrebno zagotoviti tudi duhovno pomoč, ki jo nudijo predstavniki verskih skupnosti, odvisno od verskega prepričanja ljudi, udeleženih v nesreči in drugih nevladnih organizacij, ki lahko svojo pomoč prizadetim nudijo z različnimi oblikami organiziranih dejavnosti, s katerimi pomagajo ljudem v njihovih najrazličnejših stiskah in potrebah. Informacijski center, ki ga ustanovijo občine in Izpostava URSZR Koper nudi psihološko in duhovno pomoč prizadetim v nesreči zrakoplova. V ta namen so podpisane pogodbe o delu s strokovnjaki za psihološkopomoč, na državnem nivoju.

### Prva pomoč in nujna medicinska pomoč

Ranjenim in poškodovanim ob nesreči večjega obsega pomagajo preživeli in pripadniki reševalnih služb, ki prvi prispejo na kraj nesreče. V Sečovljah deluje v okviru ZD Piran Splošna ambulanta Sečovlje in zasebna zobna ambulanta. Ambulanta je od letališča oddaljena za približno 100 metrov.

Če se nesreča zgodi zunaj letališča, na morju ali težje dostopnem terenu, pomagajo tudi potapljači, gasilci in druge ekipe sil za zaščito, reševanje in pomoč, prenesti poškodovane do

MZO, ki naj bo na območju, od koder je možen helikopterski prevoz.

V okviru nujne medicinske pomoči se v MZO izvajajo le:

* najnujnejša zdravstvena oskrba in priprava preživelih za prevoz v zdravstvene ustanove,
* psihološka pomoč,
* registracija udeležencev v nesreči in ugotavljanje smrti ter
* komunikacije.

Iz MZO se prevažajo ponesrečenci do zdravstvenih postaj in Splošne bolnišnice Izola, po potrebi tudi do Ortopedske bolnišnice Valdoltra oziroma tudi druge zdravstvene ustanove.

Pri nesreči zrakoplova manjšega obsega, ko je le nekaj mrtvih in so trupla razpoznavna, opravljajo identifikacijo mrtvih redne službe, kot so zdravstvo in policija na podlagi osebnih dokumentov žrtev.

Ob nesreči zrakoplova večjega obsega, ko je več deset mrtvih ali so trupla neprepoznavna, se poleg rednih služb, ki opravljajo identifikacijo mrtvih, aktivira tudi enoto za identifikacijo mrtvih pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

Identifikacija mrtvih obsega:

* zbiranje in prevoz trupel ponesrečenih,
* zbiranje podatkov o ponesrečenih,
* identifikacijo trupel,
* obveščanje svojcev,
* obveščanje javnosti.

Zbiranje trupel opravljajo reševalne enote in pogrebne službe. Pred prevozom je potrebno vsa trupla in njihovo lastnino evidentirati.

Ko so žrtve identificirane se o smrti obvesti svojce in sproti javnost obvešča o številu smrtnih žrtev.

Delovanje zdravstvene službe ob naravnih in drugih nesrečah je urejeno s predpisi Ministrstva za zdravje o delu zdravstvene službe ob naravnih in drugih nesrečah.

Občine v svojem načrtu natančno opredelijo kako poteka prijava poškodbe, kako poteka prva (laična pomoč), razdelati morajo napotitev v zdravstveno ustanovo, doreči z zdravstvenimi ustanovami kako bo potekal zdravniški pregled, triaža in specialistična pomoč, kdo bo izvajal higiensko proti epidemične ukrepe in oskrbo z zdravili, sanitetnim materialom in opremo kako bodo aktivirane redne službe za identifikacijo mrtvih in kako bodo zaprosile za pomoč enoto za identifikacijo mrtvih pri Inštitutu za sodno medicino pri Medicinski fakulteti.

|  |  |
| --- | --- |
| P - 27 | Pregled zdravstvenih domov, zdravstvenih postaj in reševalnih postaj |
| P - 28 | Pregled splošnih in specialističnih bolnišnic |

### Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje

Osnovni pogoji za življenje bodo vzpostavljeni takrat, ko bodo izpolnjeni pogoji za preklic odrejenih zaščitnih ukrepov.

Zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje ob nesreči zrakoplova obsega:

* nujno zdravstveno oskrbo ponesrečencev in odstranitev trupel ter drugih ljudi in živali na ogroženem območju,
* nastanitev in oskrbo prizadetih prebivalcev z osnovnimi potrebščinami (pitna voda, hrana, zdravila, ipd.),
* zagotovitev nujnih prometnih povezav,
* zaščita kulturne dediščine.

Za izvajanje nalog na področju zagotavljanja osnovnih pogojev za življenje so zadolžene občine, javne službe in druge gospodarske družbe s področja infrastrukture, občinski poveljniki Civilne zaščite in poveljnik Civilne zaščite za Obalno regijo.

Občine morajo v svojih načrtih bolj podrobno opredeliti katere javne službe bodo za kaj zadolžene in katere druge organizacije s področja infrastrukture bodo ob letalski nesreči tudi vključene v zagotavljanje osnovnih pogojev za življenje. Treba je načrtovati postopke sodelovanja med občino, javnimi službami in drugimi organizacijami.

# OSEBNA IN VZAJEMNA ZAŠČITA

Osebna in vzajemna zaščita obsega vse ukrepe, ki jih preživeli potniki in ogroženi prebivalci izvajajo za preprečevanje in ublažitev posledic nesreče zrakoplova za njihovo zdravje in življenje.

Z ukrepi, ki jih morajo izvesti potniki ob nesreči zrakoplova za zavarovanje svojih življenj in imetja je dolžan potnike seznaniti prevoznik.

Če nesreča zrakoplova ogroža tudi ljudi in živali, ki živijo izven letaliških con, so občine dolžne v okviru osebne in vzajemne zaščite dati napotke prebivalcem za izvajanje zaščitnih ukrepov.

V ta namen občine organizirajo ustrezno svetovalno službo, ki jo praviloma opravljajo prostovoljci, zlasti psihologi, sociologi, socialni delavci ter drugi.

|  |  |
| --- | --- |
| D - 7 | Navodilo prebivalcem za ravnanje ob nesreči |
| D - IV/2 | Navodilo potnikom ob nesreči zrakoplova |

# RAZLAGA POJMOV IN OKRAJŠAV

## Pomen pojmov

* **Javno letališče** je letališče, ki je namenjeno in odprto za zračni promet in javni zračni prevoz.
* **Kontroliran zračni prostor** je del zračnega prostora, določenih razsežnosti, v katerem je zagotovljena služba za vodenje zračnega prometa v obsegu, ki je opredeljen s klasifikacijo zračnega prostora.
* **Let zrakoplova** je gibanje zrakoplova od trenutka, ko se zrakoplov premakne z namenom vzleteti in do trenutka, ko se ustavi po pristanku.
* **Letalski prevoznik** pomeni podjetje za zračni prostor z veljavno operativno licenco.
* **Letališče** je določeno območje na kopnem ali v vodi (vključno z zgradbami, napeljavami in opremo), delno ali v celoti namenjeno za prihode in odhode zrakoplovov in za njihovo gibanje po tleh.
* **Nadzorovana cona letališča (CTR – Control Zone)** je določen kontroliran del zračnega prostora nad letališčem in okrog njega, namenjen varovanju letališkega prometa.
* **Zrakoplov v sili** je položaj zrakoplova, pri katerem so podane okoliščine, ki kažejo na to, da se je nesreča skoraj zgodila.
* **Mešano letališče** je vojaško letališče, na katerem je dovoljen tudi civilni zračni promet.
* **Nesreča** je po zakonu o letalstvu dogodek, povezan z obratovanjemzrakoplova, ki se zgodi tedaj, ko se ena ali več oseb oziroma stvari vkrca v zrakoplov, s katerim se namerava opraviti let, do tedaj, ko se opravi izkrcanje in zaradi katerega je
* ena ali več oseb smrtno ponesrečenih ali težje poškodovanih oziroma so stvari močno poškodovane ali uničene, kot posledica nahajanja v zrakoplovu, ali neposrednega stika z delom zrakoplova vključno z deli, ki so se oddvojili, ali izpostavljenosti reaktivnemu pišu, razen, če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če gre za samopoškodbe ali če poškodbe povzročijo druge osebe, ali so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj območij, ki so običajno namenjena potnikom in posadki,
* na zrakoplovu nastala poškodba ali napaka na strukturi, ki negativno vpliva na strukturno moč, delovanje ali letalne karakteristike zrakoplova in bi zahtevalo večje popravilo ali zamenjavo poškodovanega dela, razen okvare ali poškodbe motorja, ki je omenjena samo nanj, njegov pokrov ali dodatke, ali okvare propelerja, konca krila, antene, zračnice, zavor, aerodinamičnih prehodov, manjše zareze ali vbodne luknje na površini zrakoplova,
* zrakoplov izgubljen ali popolnoma nedostopen.
* **Nesreča** je po zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami dogodek ali vrsta dogodkov, povzročenih po nenadzorovanih naravnih in drugih silah, ki prizadenejo oziroma ogrozijo življenje ali zdravje ljudi, živali ter premoženje, povzročijo škodo na kulturni dediščini in okolju v takšnem obsegu, da je za njihov nadzor in obvladovanje potrebno uporabiti posebne ukrepe, sile in sredstva, ker ukrepi rednih dejavnosti, sile in sredstva ne zadostujejo.
* **Vzletišče** je določena kopenska ali vodna površina, ki je v celoti ali deloma namenjen za pristajanje, vzletanje ali gibanje zrakoplovov samo določenih vrst in kategorij.
* **Zračna pot** je kontroliran zračni prostor ali njegov del v obliki tridimenzionalnega koridorja, opremljen z radio navigacijskimi napravami.
* **Zračni promet** je gibanje zrakoplovov po zraku (let) in po letališčih ter vzletiščih.
* **Zračni prostor** RS obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi vodami, ki so pod suverenostjo RS. Zračne poti v Sloveniji so glede na razvrstitev zračnega prostora v RS razdeljene v razrede C, D, E in G. Razredi C, D in E predstavljajo nadzorovani zračni prostor, zračni prostor razreda G pa je sloj prostega letenja, v katerem ni organizirane službe kontrole letenja.
* **Zrakoplov** je vsaka naprava, ki se lahko obdrži v atmosferi zaradi reakcije zraka, razen reakcije zraka na zemeljsko površino.

## Razlaga okrajšav

|  |  |
| --- | --- |
| **ARSO** | Agencija Republike Slovenije za okolje |
| **CNKZP** | Center za nadzor kontrole zračnega prometa |
| **CORS** | Center za obveščanje Republike Slovenije |
| **CTR** | Control zone (nadzorovana cona) |
| **CZ** | Civilna zaščita |
| **ECAC** | Evropska konferenca civilnega letalstva |
| **ELME** | Ekološki laboratorij z mobilno enoto |
| **ELT** | Emergency Local Transmiter |
| **EMS** | Evropska potresna lestvica |
| **EU** | Evropska unija |
| **EUROCONTROL** | Evropska organizacija za varnost zračne plovbe |
| **IATA** | Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (International Air Transport Association) |
| **ICAO** | Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International  Civil Aviation Organization) |
| **IFR** | Instrument Flight Rules (pravila instrumentalnega letenja) |
| **ILS** | Sistem za instrumentalno letenje |
| **IPAD** | Informativna podpora in administrativno delo |
| **JAA** | Skupnost letalskih organov |
| **JZ GB Koper** | Javni zavod Gasilska brigada Koper |
| **JRKBO SV** | Enota za jedrsko, radiološko, kemično in biološko obrambo Slovenske vojske |
| **KZPS d.o.o.** | Kontrola zračnega prometa Slovenija d.o.o. |
| **KZS** | Kinološka zveza Slovenije |
| **LEBA** | Letalska baza |
| **LKZP** | Letališka kontrola zračnega prometa |
| **MEEL** | Mobilna enota ekološkega laboratorija Maribor |
| **MNZ** | Ministrstvo za notranje zadeve |
| **MOP** | Ministrstvo za okolje in prostor |
| **MZO** | Mesto za zdravstveno oskrbo |
| **MZI** | Ministrstvo za infrastrukturo |
| **NMP** | Nujna medicinska pomoč |
| **OKC PU** | Operativno komunikacijski center policijske uprave |
| **OKZP** | Območna kontrola zračnega prometa |
| **RKS-OZ** | Rdeči križ Slovenije – Območno združenje |
| **PGD** | Prostovoljno gasilsko društvo |
| **PU** | Policijska uprava |
| **ReCO** | Regijski center za obveščanje |
| **RKB** | Radiološka, kemična in biološko zaščita |
| **RKS** | Rdeči križ Slovenije |
| **RTV** | Radio televizija |
| **SLKZP** | Sektor za letalsko kontrolo zračnega prometa |
| **SPLNI** | Sektor za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov |
| **STA** | Slovenska tiskovna agencija |
| **SV** | Slovenska vojska |
| **TV** | Televizija |
| **URSZR** | Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje |
| **UTC** | Univerzalni svetovni čas |
| **ZA-RE** | Radijske zveze v sistemu zaščite in reševanja |
| **ZD** | Zdravstveni dom |
| **ZiR** | Zaščita in reševanje |
| **ZRP** | Zaščita, reševanje in pomoč |
| **ZTS** | Zveza tabornikov Slovenije |

# SEZNAM PRILOG IN DODATKOV

## Seznam skupnih prilog

|  |  |
| --- | --- |
| P - 1 | Podatki o poveljniku, namestniku poveljnika in članih štaba CZ |
| P - 2 | Podatki o dežurnih osebah na Izpostavi URSZR Koper |
| P - 3 | Pregledi sil za ZRP |
| P - 4 | Podatki o organih, službah in enotah CZ |
| P - 5 | Seznam zbirališč sil ZRP |
| P - 6 | Pregled osebne in skupne opreme ter sredstev pripadnikov enot za ZRP |
| P - 7 | Pregled javnih in drugih služb, ki opravljajo dejavnosti pomembne za zaščito in reševanje |
| P - 8 | Pregled materialnih sredstev iz državnih rezerv za primer naravnih in drugih nesreč |
| P - 9 | Pregled materialnih sredstev iz državnih blagovnih rezerv za primer naravnih in drugih nesreč |
| P - 10 | Pregled gradbenih organizacij |
| P - 11 | Pregled gasilskih enot s podatki o poveljnikih in namestnikih poveljnikov |
| P - 12 | Pregled gasilskih enot širšega pomena in njihovih pooblastil s podatki o poveljnikih in namestnikih poveljnikov |
| P - 13 | Pregled avtomobilskih lestev za gašenje in reševanje iz visokih zgradb |
| P - 14 | Pregled avtomobilskih cistern za prevoz pitne vode |
| P - 15 | Podatki o odgovornih osebah, ki se jih obvešča o nesreči |
| P - 16 | Pregled kontaktnih organov sosednjih držav in mednarodnih organizacij |
| P - 17 | Seznam prejemnikov informativnega biltena |
| P - 18 | Seznam medijev, ki bodo posredovala obvestilo o izvedenem alarmiranju in napotke o izvajanju zaščitnih ukrepov |
| P - 19 | Radijski imenik sistema ZARE, ZARE+ |
| P - 20 | Pregled sprejemališč za evakuirane prebivalce |
| P - 21 | Pregled objektov, kjer je možna začasna nastanitev ogroženih prebivalcev in njihove zmogljivosti, ter lokacije primerne za postavitev zasilnih prebivališč |
| P - 22 | Pregled organizacij, ki zagotavljajo prehrano |
| P - 23 | Pregled lokacij načrtovanih za potrebe zaščite in reševanja v občinskih prostorskih aktih |
| P - 24 | Pregled enot, služb in drugih operativnih sestavov društev in nevladnih organizacij, ki sodelujejo pri reševanju |
| P - 25 | Pregled človekoljubnih organizacij |
| P - 26 | Pregled centrov za socialno delo |
| P - 27 | Pregled zdravstvenih domov, zdravstvenih postaj in reševalnih postaj |
| P - 28 | Pregled splošnih in specialističnih bolnišnic |
| P - 29 | Pregled veterinarskih organizacij |
| P - 30 | Pregled stacionarnih virov tveganja zaradi nevarnih snovi (RS) |
| P - 31 | Pregled kulturne dediščine |
| P - 32 | Seznam članov komisije za ocenjevanje poškodovanosti objektov (RS) |
| P - 33 | Seznam članov komisije za ocenjevanje škode |

## 

## Seznam posebnih priloge

|  |  |
| --- | --- |
| P – 14/1 | Smeri pristajanja in vzletanja zrakoplovov na Aerodromu Portorož |
| P – 14/2 | Instrument approach chart – ICAO |
| P – 14/3 | Visual approach char |
| P – 14/4 | Aerodrome chart and parking chart |
| P – 14/6 | Načrt ZiR ob nesreči zrakoplova Aerodrom Portorož |
| P – 14/8 | Instrumental approach chart z lokacijo Heliporta Izola |
| P – 14/9 | Visual approach char z lokacijo Heliporta Izola |
| P – 14/10 | Vzletno-pristajalne ravnine Heliporta Izola |
| P – 14/11 | Tloris Heliporta Izola |
| P – 14/12 | Načrt ZiR ob nesreči zrakoplova Splošna bolnišnica Izola |
| P – 14/13 | Navodila ob nesreči zrakoplova Splošna bolnišnica Izola |

## Seznam skupnih dodatkov

|  |  |
| --- | --- |
| D - 1 | Načrtovana finančna sredstva za izvajanje načrta ZiR (RS/regije/občine) |
| D - 2 | Načrt URSZR/regije/občine za zagotovitev prostorskih in drugih pogojev za delo poveljnika CZ in Štaba CZ |
| D - 3 | Načrt organizacije in delovanja državnega/regijskega logističnega centra |
| D - 4 | Načrt zagotavljanja zvez ob nesreči |
| D - 5 | Priporočilo o organiziranju in vodenju informacijskega centra |
| D - 6 | Navodilo za izvajanje psihološke pomoči |
| D - 7 | Navodilo prebivalcem za ravnanje ob nesreči |
| D - 8 | Navodilo za obveščanje ob nesreči |
| D - 9 | Zaščitni ukrep evakuacija - priporočilo |
| D - 10 | Osnovni pogoji za življenje ob naravnih in drugih nesrečah – priporočilo |
| D - 11 | Zaščitni ukrep Sprejem in oskrba ogroženih prebivalcev – priporočilo |
| D - 12 | Postopkovnik: Podpora države gostiteljice mednarodni pomoči ob naravni in drugi nesreči v Republiki Sloveniji |
| D - 13 | Vzorec obrazca za povrnitev stroškov občinam ob nesreči |
| D - 14 | Vzorec odredbe o aktiviranju sil in sredstev za ZRP |
| D - 15 | Vzorec delovnega naloga |
| D - 16 | Vzorec zapisnika o poškodovanosti gradbenih objektov in infrastrukture |
| D - 17 | Zaščitni ukrep Zaklanjanje – priporočilo |
| D - 18 | Vzorec obrazca za obveščanje dežel in županij sosednjih držav |
| D - 19 | Vzorec sklepa o aktiviranju načrta ZiR ob nesreči |
| D - 20 | Vzorec sklepa o preklicu izvajanja zaščitnih ukrepov in nalog ZRP |
| D - 21 | Topografska karta |
| D - 22 | Načrti dejavnosti |

## Seznam posebnih dodatkov

|  |  |
| --- | --- |
| D - IV/2 | Navodilo potnikom ob nesreči zrakoplova (Aerodom portorož) |
| D - IV/6 | Navodilo za iskanje in reševanje zrakoplova (civilnega, vojaškega ali tujega vojaškega) z določitvijo nalog in odgovornosti med organizacijami in službami, ki sodelujejo pri iskanju in reševanju pogrešanega zrakoplova (MZI) |