



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

UPRAVA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA ZAŠČITO IN REŠEVANJE

Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana

T: 01 471 33 22

F: 01 431 81 17

E: gp.dgzs@urszr.si

www.sos112.si

Številka: 843-63/2018-88 - DGZR

Datum: 28. 11. 2019

POROČILO O IZVEDBI VAJE

»VAJA LETALSKA NESREČA KARAVANKE 2019«

	ORGAN	DATUM	PODPIS
IZDELAL	Robert Skrinjar vodja vaje	November 2019	
SPREJEL	Darko But generalni direktor	November 2019	

Kranj, november 2019

KAZALO

1. UVOD	3
2. NAMEN IN CILJI VAJE.....	4
3. PODATKI O VADBENCIH IN OSTALIH SODELUJOČIH NA VAJI.....	5
4. OCENA NAČTOVANJA IN VODENJA VAJE	7
5. UGOTOVLJENE NEPRAVILNOSTI OZIROMA POMANJKLJIVOSTI	7
5.1 Ugotovitve ocenjevalcev	7
5.2 Ugotovitve ostalih sodelujočih	7
6. PREDLOG IZBOLJŠAV ALI DOPOLNITEV	10
6.1 Predlogi ocenjevalcev	10
6.2 Predlogi ostalih sodelujočih	10
7. OBVEŠČANJE JAVNOSTI O VAJI	12
8. STROŠKI VAJE	12
9. ANALIZA.....	13
10. Izkušnje pridobljene na vaji	13
11. ZAKLJUČEK.....	13
12. PRILOGE.....	13

1. UVOD

Poročilo o vaji je izdelano na podlagi Pravilnika o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS št. 104/2008, z dne 3. 11. 2008), načrta za izvedbo vaje »VAJA LETALSKA NESREČA KARAVANKE 2019« (Vlada RS, št. 84300-5/2019/4 z dne 18. 7. 2019), sklepa VRS o izvedbi vaje (št.: 84300-5/2019/4 dne 18.7.2019) in Analize vaje »Vaja letalska nesreča Karavanke 2019« (št.: 843-63/2018-86-DGZR, dne 7.11.2019). Vaja je bila vključena tudi v Načrt vaj v obrambnem sistemu in sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami v letu 2019 (št. 84300-1/2019/4, datum: 24. 1. 2019).

Vaja se je organizirala z namenom krepitve čezmejnega sodelovanja med slovenskimi, italijanskimi in organi avstrijske zvezne dežele Koroške, pristojnimi za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami ter silami za zaščito, reševanje in pomoč (ZRP), na področjih: pripravljenosti (ukrepanje, koordinacija, vodenje in komunikacije), medsebojnega obveščanja, nudenja mednarodne pomoči, nudenja prve pomoči in interoperabilnosti reševalnih enot ter služb pri odzivanju na nesreče, urjenja v vodenju velikih nesreč in medsebojnega sodelovanja preiskovalnih ter drugih služb.

Vaja se je pripravila in izvedla na predpostavki, da je potniško letalo (s približno 70 ljudmi na krovu, skupaj s člani posadke) na letu iz Münchna v Zagreb zašlo v težave. Posadka letala ob približno 6.30 uri obvesti avstrijsko podjetje za kontrolo zračnega prometa Austrocontrol o tehničnih težavah. Po prejemu obvestila kontrolor zračnega prometa ne more več vzpostaviti stika s posadko letala, ki obenem izgine z radarskega zaslona. Glede na predvidevanje, da je letalo strmoglavilo in zadnjo znano lokacijo letala, podjetje za kontrolo zračnega prometa Austrocontrol predvideva, da je letalo lahko padlo na območju Slovenije in o tem takoj obvesti pristojne službe v Avstriji (Policijo in ostale službe v skladu z njihovim načrtom) in Sloveniji (Kontrolo zračnega prometa). V obeh državah stečejo postopki za iskanje pogrešanega letala. Ob nesreči je na avstrijski strani izbruhnil tudi večji požar. Avstrija je za gašenje požara za pomoč prosila Italijo, ki je v ta namen takoj poslala letalo tipa Canadair.

Vajo so organizirali:

- Ministrstvo za obrambo, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje,
- Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Generalna policijska uprava,
- Ministrstvo za obrambo, Generalštab Slovenske vojske,
- Ministrstvo za obrambo, Inšpektorat Republike Slovenije za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami in
- Ministrstvo za zdravje.

Vajo na slovenski strani je vodilo vodstvo vaje, ki je bilo zadolženo za pripravo in izvedbo vaje, informiranje javnosti in pripravo analize vaje:

- Robert Skrinjar, URSZR, vodja vaje,
- Robert Prešeren, poveljnik Gasilske zveze Jesenice, namestnik vodje vaje.

Načrt za izvedbo vaje je pripravila skupina za pripravo načrta vaje v sestavi:

- Robert Skrinjar, URSZR, vodja skupine,
- Robert Prešeren, poveljnik Gasilske zveze Jesenice, namestnik vodje skupine,
- Eva Piskrnik, Ministrstvo za notranje zadeve, Policija
- Matjaž Hudobivnik, Ministrstvo za notranje zadeve, Policija,
- Miha Vencelj, GŠSV,
- Robert Šegula, KZPS,
- Tatjana Črnologar, Javna agencija za civilno letalstvo,
- Robert Kejžar, GARS Jesenice,
- Igor Arh, poveljnik CZ občine Jesenice,
- Robert Sušanj, Društvo GRS Jesenice,

- Klemen Šmid, poveljnik CZ Gorenjske regije,
- Uroš Lampič, OZG, HNMP Brnik,
- Žiga Jensterle, OZG, Nujna medicinska pomoč (NMP) Jesenice,
- Gregor Turnšek, URSZR,
- Aleksander Planinc, URSZR,
- Nataša Kozmik, URSZR,
- Neja Pavlica, URSZR,
- Gregor Haring, Enota za identifikacijo mrtvih, Medicinska fakulteta Univerze v Ljubljani, Inštitut za sodno medicino in
- Gorazd Rednak, Inšpektorat Republike Slovenije za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

2. NAMEN IN CILJI VAJE

Namen in cilj vaje je bil, da se pri letalski nesreči v visokogorju in gašenju večjega požara (ki je nastal pri nesreči) preveri:

- opazovanje, obveščanje in aktiviranje na lokalni, regijski, državni in mednarodni ravni, s poudarkom na preverjanju učinkovitosti sistema postopkov aktiviranja in obveščanja na regijski ter državni ravni, kot tudi mednarodno obveščanje,
- usposobljenost in delovanje sil za ZRP pri gašenju požarov v naravi in odpravljanju posledic požara, iskanje in reševanje preživelih ponesrečencev iz letala, njihova prva oskrba in transport do bolnišnične oskrbe, možnost meddržavnega sodelovanja pri gašenju požara in reševanju oseb na obmejnem območju z možnostjo neomejenih poletov helikopterjev čez državno zeleno mejo med gašenjem požara in reševanjem,
- sistem vodenja intervencij pri gašenju in reševanju na vseh ravneh, sprejemanja ter razporejanja prihajajočih enot za gašenje in reševanje ter spremljanje izvajanja nalog na podlagi delovnih nalogov,
- učinkovitost rešitev v državnem načrtu zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, aktiviranja in uporabe državnih zrakoplovov za nujne naloge ZRP ob naravnih in drugih nesrečah, za nujno medicinsko pomoč ter za iskanje in reševanje zrakoplovov,
- postopke aktiviranja in obveščanja v primeru najave izginulih zrakoplovov,
- ustreznost vodenja intervencije v smislu koordinacije, enotnega poročanja, komuniciranja in podobno,
- operativna opremljenost in usposobljenost sil za ZRP za skupno delovanje v aktivnostih, ki so vezane na ukrepanje v primeru nesreče zrakoplova ter ostalih služb, ki sodelujejo v vaji,
- komuniciranje in sodelovanje med posameznimi enotami in službami ter posadkami zrakoplovov v zraku,
- mednarodno sodelovanje med udeleženci iz treh držav (Avstrije, Slovenije in Italije) oziroma možnost meddržavnega sodelovanja pri izvajanju ZRP ob nesreči na mejnem območju s poudarkom na krepitvi čezmejnega sodelovanja med slovenskimi, italijanskimi in avstrijskimi organi ter silami za ZRP na področju pripravljenosti, medsebojnega obveščanja in interoperabilnosti pri iskanju in reševanju,
- sodelovanje preiskovalnih organov Avstrije in Slovenije, tako z reševalci kot ostalimi sodelujočimi,
- postopke zavarovanja kraja nesreče in omejevanje dostopa nepoklicanim osebam,
- postopke zagotavljanja radijskih zvez ZARE v terenskih pogojih vključno z uporabo mobilnih repetitorjev, izdelavo radiotelefonskega imenika ter upravljanjem radijskega prometa ob veliki nesreči,
- vzpostavitev internetnega omrežja v terenskih pogojih ob velikih nesrečah,
- usposobljenost predstavnikov organov ter sil za ZRP za vodenje in delovanje v operativnih štabih in

- logistične zmogljivosti Civilne zaščite (v nadaljnjem besedilu: CZ) in sil za ZRP pri zagotavljanju ustreznih materialno tehničnih sredstev, vključno s postavitvijo baznega tabora in oskrbo reševalcev.

Za vse sodelujoče enote in službe je veljalo, da sodelujejo s sorodnimi službami iz Avstrije in Italije, pri čemer naloge izvedejo v skladu s svojimi pristojnostmi in pooblastili.

Glede na navedeno, je treba pri vaji posebno pozornost posvetiti pravočasnemu odkrivanju mesta nesreče, obveščanju in tihemu aktiviranju enot in služb, načinu vodenja intervencij pri gašenju in reševanju ter odpravljanju posledic, uporabi ustrezne gasilske tehnike, tehnike za reševanje v visokogorju, druge opreme in sredstev. Pomembno je tudi sodelovanje med gasilskimi enotami in drugimi silami za ZRP ter preiskovalnimi službami, izvajanje zaščitnih ukrepov, zagotavljanje varnosti na terenu in v prometu, oskrba sil za ZRP ter sodelovanje na lokalni, regijski, državni in meddržavni ravni.

3. PODATKI O VADBENCIH IN DRUGIH SODELUJOČIH NA VAJI

Na vaji je sodelovalo 219 vadbencev in 64 ostalih oseb, skupno 283 oseb. Vadbenci so se na kraj vaje pripeljali z 75. vozili, ostali sodelujoči pa z 18. vozili, med katerimi niso všteta vozila gostov.

Vadbenci v Republiki Slovenije so bili:

- Ministrstvo za obrambo, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje (URSZR),
- Ministrstvo za notranje zadeve, Policija,
- Ministrstvo za obrambo, Generalštab slovenske vojske (GŠSV),
- Ministrstvo za obrambo, Služba za preiskavo letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov,
- Poveljnik CZ Republike Slovenije, Poveljnik CZ za Gorenjsko in Poveljnik CZ občine Jesenice,
- Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o. (KZPS),
- Ministrstvo za infrastrukturo, Služba za preiskavo letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov,
- Javna agencija za civilno letalstvo (CAA),
- Osnovno zdravstvo Gorenjske (OZG), Splošna bolnišnica Jesenice in helikopterska nujna medicinska pomoč (HNMP) na Brniku,
- Gasilsko reševalna služba (GARS) Jesenice in Gasilsko poveljstvo občine (GPO) Jesenice s prostovoljnimi gasilskimi društvi (PGD),
- Enote CZ Gorenjske,
- Rdeči križ Slovenije (RKS), Območno združenje Jesenice,
- Občina Jesenice - enote CZ Jesenice in
- Enota za identifikacijo mrtvih, Medicinska fakulteta Univerze v Ljubljani, Inštitut za sodno medicino,
- Gorska reševalna služba (v nadaljnjem besedilu: GRS) - vodniki reševalnih psov, postaje GRS Jesenice, GRS Radovljica, GRS Kranjska gora, GRS Mojstrana in GRS Rateče,
- Kinološka zveza Slovenije (KZS) in
- Zveza vodnikov reševalnih psov Slovenije (ZRPS),

Številčni pregled sodelujočih:

Zap. št.	Sodelujoči	Število oseb	Vozila
1.	Uprava RS za zaščito in reševanje, Izpostava URSZR Kranj	6	2
2.	ReCO Kranj	2	0
3.	CORS	1	0
4.	OKC PU Kranj	1	0

5.	OKC GPU	1	0
6.	Štab CZ RS	4	2
7.	Štab CZ za Gorenjsko	7	4
8.	CZ Gorenjske regije	28	12
9.	PP Jesenice	10	2
10.	GPE PU Kranj	8	4
11.	PPIU PU Kranj	2	1
12.	UKP GPU	1	1
13.	PU Kranj, štab	6	3
14.	DVI Policija	5	2
15.	Inštitut za sodno medicino, Enota za identifikacijo mrtvih	3	1
16.	Agencija za civilno letalstvo	1	1
17.	Ministrstvo za infrastrukturo	1	0
18.	CZ občine Jesenice	1	1
19.	RKS OZ Jesenice	6	2
20.	Gasilsko reševalna služba Jesenice	7	2
21.	PGD Javorniški Rovt	11	2
22.	PGD Koroška Bela	8	1
23.	PGD Blejska Dobrava	8	1
24.	PGD Hrušica	5	1
25.	PGD Jesenice	4	1
26.	PGD Planina pod Golico	6	1
27.	DGRS Jesenice	22	5
28.	DGRS Kr. Gora	3	2
29.	DGRS Radovljica	5	1
30.	DGRS Rateče	3	1
31.	SKP	2	1
32.	SPLNIVZRS	6	3
33.	Služba za preisk. letalskih, pom. in žel. nesreč in incidentov	1	1
34.	Okrožno sodišče Kranj	1	0
35.	Okrožno državno tožilstvo	1	1
36.	GRZS vodniki lavinskih psov	3	2
37.	KVRP	2	1
38.	ZRPS	3	2
39.	NMP Jesenice	3	1
40.	Splošna bolnišnica Jesenice	3	0
41.	151. HEESK	5	1
42.	LPE Brnik	4	1
43.	ekipa HNMP Brnik	2	2
44.	GRZS letalec reševalec	1	1
45.	Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.	1	0
46.	ELME - MRL, Institut Jožef Stefan	5	2
SKUPAJ:		219	75

Zap. št.	Sodelujoči	Število oseb	Vozila
1.	Število imitatorjev	5 + (12 lutk)	2
2.	Skupina za vodenje imitatorjev in imitacijo	7	3
3.	Ocenjevalci	8	6
4.	Novinarji, fotografi, snemalci, dron	12	7
5.	Število ostalih (povabljeni gostje, opazovalci, itd.)	32	?
SKUPAJ:		64	18 + ?
VSI SKUPAJ:		283	93 + ?

4. OCENA NAČRTOVANJA IN VODENJA VAJE

Opazovanje in ocenjevanje vaje je zagotovil Inšpektorat RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami v sodelovanju s strokovnjaki s področja gasilstva in policije.

Vodja ocenjevalcev je bil mag. Gorazd Rednak, inšpektor Inšpektorata RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Skupna ocena vaje je: **ZADOVOLJIVO**.

5. UGOTOVLJENE NEPRAVILNOSTI OZIROMA POMANJKLJIVOSTI

5.1 Ugotovitve ocenjevalcev

- Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova (dopolnjena verzija 4.1 – september 2010), je potrebno ustrezno dopolniti v točkah 1.2., 1.3.
- V državnem načrtu je zapisano, da v primeru, da se zgodi nesreča večjega obsega (uničen zrakoplov več kot 5.700 kg vzletne teže, oziroma več kot 12 poškodovanih ali mrtvih), reševanje in pomoč prevzame in usklajuje poveljnik CZ RS. V primeru »Vaja letalska nesreča Karavanke 2019«, je vajo vodil vodja izpostave URSZR.
- V Načrtu za izvedbo vaje je med vadbenci na vaji zapisano tudi Osnovno zdravstvo Gorenjske. Poleg tega je na vaji sodelovala tudi ekipa NMP Gorenjske in HNMP iz Brnika. Za to področje ni bilo določenega ocenjevalca, ker so za ocenjevanje želeli denarno nadomestilo.
- Delavci ReCO Kranj ob prevzemu sporočila o nesreči (na začetku vaje) ni pridobil vseh relevantnih podatkov o letalski nesreči, ni bil dovolj vztrajen. Tudi pri aktiviranju štaba CZ za Gorenjsko regijo se je pokazalo, da ReCO ne poseduje vseh ažurnih podatkov o sestavi regijskega štaba (Dejan Tripkovič iz SV),
- Pri komuniciranju delavcev ReCO z ostalimi sodelujočimi na vaji, ni bilo dovolj poudarjeno, da gre za vajo (protokol komuniciranja ni bil dovolj izdelan ali pa posredovan do vseh sodelujočih na vaji),
- Enote ZRP na Planini Seča od prihoda na mesto nesreč niso imele zveze z vodstvom vaje oz. mestom poveljnika CZ za Gorenjsko regijo. Komunikacija je bila (na kanalu ZaRe 21) otežena vsaj do 09.30 ure, ko se je prišlo na drugi kanal. Od takrat dalje je bila komunikacija dobra. Če ne bi imeli vadbenci pri sebi mobilnih telefonov, preko katerih so komunicirali, bi se vaja po predvidenem scenariju težko odvijala.
- Gasilske enote so na prizorišče (zaradi poznavanja terena), prišle po najkrajši poti in na ta način prihranili vsaj pol ure, kar je zaradi nujenja pomoči ranjencem zelo dobro. Je pa dejstvo, da so avstrijske enote bil aktivirane eno uro prej (ne istočasno kot je bilo zapisano v scenariju) in na ta način ni bilo mogoče organizirati skupnega dela na delovišču. Na ta način ni bilo mogoče preveriti interoperabilnosti enot ZRP, kar je bil med cilji vaje.
- Organizacija dela na štabnem mestu na Pristavi, kjer je deloval regijski štab CZ Gorenjske je bilo pomanjkljivo, štabno mesto je bilo nepregledno, na začetku so se dogodki pričeli pisati na »Dnevnik dogodkov, na steni, po koncu vaje, pa so na tem mestu imeli zapisane štiri dogodke. Kljub vsemu, da je bil aktiviran celotni regijski štab, so v štabu bile samo tri osebe.

Nekateri cilji vaje sploh niso bili doseženi, saj med samo vajo ni bilo vzpostavljena komunikacija z italijansko stranjo (razen ko je letalo Canader delalo »nalete« iz slovenske na avstrijsko stran), ni bilo sodelovanja med preiskovalnimi organi R Avstrije in R Slovenije, ni bilo vzpostavljen internetno omrežje v terenskih pogojih ipd..

5.2 Ugotovitve ostalih sodelujočih

Negativne ugotovitve:

- ni bilo jasnega in usklajenega začetka vaje z avstrijske strani, vaja se je začela pri njih ob 6:00,
- za enote ni bilo aktivacij od »doma«, ki so večinoma že pripravljene čakale na poziv, s tem je izpadel postopek realne aktivacije enot in služb,
- prva pridobljena informacija o nesreči ob 6.40 in od A SAR centra ob 6.44 uri,

- KZPS d.o.o. sta se javila samo helikopter LPE Brnik in Cougar SV, avstrijski helikopterji se niso javljali po radijski zvezi niti ne italijanski Canader,
- pravilno najavo preleta meje so opravili samo trije helikopterji avstrijske vojske, medtem ko policijski niso izvedli najave,
- Canader ni imel najave leta z SLO zračnem prostoru, vodo je dvakrat odvrigel na SLO ozemlje, kar ni bilo planirano,
- zaradi težav s helikopterji je bil na vaji uporabljen helikopter LPE Brnik, ki je bil dežurni helikopter za reševanje v gorah in je med vajo odletel na intervencijo,
- v času vaje je bil kljub pravočasno izdanem NOTAMu prepovedi letenja dvakrat prelet jadralnih letal, ki sta ogrožala aktivnosti zrakoplovov na vaji,
- začetek vaje je bistveno odstopal od dogovorjenega, avstrijska stran je večkrat spremenila uro začetka vaje,
- avstrijci so sprožili signal na frekvenci ELT, kar ni bilo v scenariju.
- pričakovanega sodelovanja SLO in A enot na mestu nesreče z nekaterimi službami ni bilo, zato se poraja vprašanje ali so bili cilji za te enote uspešno izvedeni,
- kljub dogovoru na Planini Seča ni bilo avstrijskega kontrolorja letov za koordinacijo, slovenski prisoten.
- težave pri aktivacijah posameznih služb in njihovo časovno zaporedje, večkratna aktivacija preko ReCO Kranj, CORS, OKC PU Kranj, OKC GPU,
- težave pri zahtevkih za aktivacijo, ker so bile enote že videne v bazi se jih ni aktiviralo preko ReCO Kranj,
- po opravljeni nalogi so na Planini Seča čakali na prevoz v dolino. Za čas čakanja bi bilo potrebno za enote urediti zavetje.
- sodelovanja z avstrijsko stranjo EMI ni bilo kljub dogovoru.
- v štabu ni bilo "briefinga" za celotno DVI enoto, to je združeno policijsko – sodnomedicinsko enoto. Enota v štabu ni bila seznanjena z območjem nesreče, obliko in težavnostjo terena, številom mrtvih in pogrešanih oseb.
- ob vrnitvi v štab je manjkal "debriefing" o opravljenem delu, težavah, številu najdenih trupel in delov trupel. Pomembno za nadaljnje delo EIM.
- ReCO KR je sporočil ne dovolj natančno lokacijo ob aktivaciji ekipe NMP (zelo blizu sta dve Kočni)
- ekipa Vaja HNMP je bila aktivirana preko ReCO Kranj posredno preko dežurne ekipe HNMP na Brniku, čeprav se je ekipa HNMP (sodelujoča na vaji) nahajala na Pristavi in predhodno sporočila način komunikacije.
- težave v komunikaciji štaba s HNMP, GRS, Gasilci – izpad repetitorskega kanala 21 Dovška baba, počasno sporočanje rezervnega mobilnega kanala s pomočjo policije,
- opažene pomanjkljivosti v organizaciji dela ELME – MRL ob sodelovanju na večjih dogodkih ob koordinaciji,
- občasna neusklajenost GRS, HNMP, NMP – verjetno posledica specifičnosti vaje (kdo ima kakšno funkcijo - kdo je vodja intervencije NMP in kdo vodja oskrbe, polet vojaškega helikopterja s poškodovancev, slaba komunikacije z zdravnikom GRS in vodjo intervencije NMP)
- boljši pregled nad prizoriščem nesreče bi bil, če bi policijski helikopter z ekipo najprej preletel prizorišče in šele nato odložil ekipo,
- primernejši način reševanja v gorah bi bila uporaba vitle, prislona helikopterja na pobočje ali vsaj izkrcaje združene ekipe HNMP GRZS na grebenu nad mestom nesreče, saj bi bil dostop do poškodovancev lažji, manj naporen in hitrejši. Ker so se ekipe na slovenski strani držale Načrta vaje in zato primernejših načinov dostopa do poškodovanih niso uporabile (za razliko od avstrijskih), se je združena ekipa izkrcala na Planini Seča, od koder je bil dostop do poškodovancev daljši in napornejši (navkreber). Avstrijske ekipe so delovale s podvesno vrvjo.
- ekipe, ki so jih na kraj nesreče prepeljali s helikopterjem ob menjavi, so bile ekipe gasilcev in šele okrog pol ure za njimi ekipe GRZS, kar za reševanje v gorah ni optimalno,
- večina zdravstvenih delavcev ni usposobljena za reševanje v gorah – nujno sodelovanje GRS in HNMP
- ekipa HNMP Brnik v bazi na Brniku nima razen dodatnega zdravniškega nahrbtnika in rezervnega ventilatorja nikakršne opreme, specifične za delovanje v množični nesreči. Za primer vaje si je označbe za predstavnike NMP na nesreči (telovnike), opomnike za različne funkcije NMP in kartončke za označbo udeleženih v množični nesreči izposodila v

NMP ZD Kranj, dodatna nosila, imobilizacijska sredstva, obvezilni material in zaščito pred mrazom pa pri URSZR.

- premajhna razdalja med štabnim mestom in sprejemnim mestom 3 za helikopterski transport, nabrala se je prevelika množica reševalcev, ki je motila delo štaba,
- na vaji ni bilo s strani Ministrstva za zdravje ocenjevalcev, ki bi ocenili delovanje pripadnikov zdravstva.
- kljub predhodnim opozorilom in prošnjam, da se upošteva navodila in ukaze se še vedno pojavljajo posamezniki, ki ne upoštevajo navodil,
- ni bilo izdanih navodil in zbiralnikov za prevzem kontaminirane zaščitne opreme in oblačil na kraju nesreče,
- nerazpoznavnost članov štaba, ni označevalnih brezrokavnikov,
- težave s preblizu montiranimi radijskimi postajami v ReCO KR, (letalska in rezervna za GRS 1),
- premajhen operativni prostor RECO Kranj, motenje operaterjev med seboj, hrup, ni ustreznega prostora za spremljanje dela operaterjev za vodjo centra

Pozitivne ugotovitve:

- kljub zahtevnemu visokogorskemu terenu izvrstno pripravljeno območje vaje,
- ekipi NMP Jesenice in združena ekipa HNMP GRZS sta na vaji delovali skladno s Smernicami za delovanje sistema nujne medicinske pomoči ob množičnih nesrečah Ministrstva za zdravje RS. Združena ekipa HNMP GRZS je v OZG edina usposobljena za delovanje v gorah in drugih težko dostopnih terenih, ekipa NMP Jesenice pa je prevzela naloge, ki so ji bile dodeljene v štabu na Javorniškem rovtu skladno z njenimi pristojnostmi in usposobljenostjo.
- vstopne in izstopne točke z območja nesreče so bile jasno opredeljene. Ob vstopu in izstopu so bili vsi popisani.
- odlično usklajeno delo ob helikopterskem transportu opreme med posadko helikopterja, letalcem GRS in pripadniki CZ,
- helikopterski transport reševalcev, gasilcev, policistov in preiskovalnih organov je potekal po načrtu brez težav, lista potnikov se je vodila za vsak let posebej,
- EIM je ob pomoči policije na kraju nesreče našla pokojne osebe in jih po protokolu pregledali in označili. Gasilci in gorski reševalci so pokojne odnesli na zbirno mesto.
- dostop do štaba in sprejem sta bila ustrezna.
- dobra komunikacija znotraj štaba, upoštevanje različnih predlogov, takojšnja pomoč pri reševanju problema.
- dokaj hitro odpravljanje nastalih težav v komunikaciji, ob 8:23 v štabu zaznana težava z 21 kanalom ob 9:00 prehod na mobilni repetitor na 31 kanal – pomoč policije pri vzpostavitvi stika s prizoriščem nesreče in kasneje obveščanje vseh prisotnih služb na prizorišču nesreče o spremembi kanala.
- dobro je bilo poskrbljeno za udeležence s hrano in pijačo, tudi na terenu.
- dobra koordinacija prometa od SB Jesenice do prizorišča in nazaj, urejen prostor za obračanje reševalnega vozila kljub razmočenemu terenu.
- na vajo so se zdravstvene ekipe pripravljale s smernicami za delovanje NMP ob množičnih nesrečah, vendar je šlo za zelo specifično vajo (vodja NMP intervencije ne ve, kaj se dogaja na prizorišču, ne gre za klasično razdelitev vlog kot je zapisano v smernicah, sodelovanje helikopterja, zelo malo število sodelujočih ekip NMP ...). V pomoč je bil tudi načrt vaje.
- ekipa HNMP oz. združena ekipa HNMP GRZS ima ustrezno zaščitno in tehnično opremo za množično nesrečo v visokogorju. Primerno so skrbeli za lastno varnost in varnost sodelujočih.
- zelo dobro je bilo zavarovano pristajališče za helikopter na Javorniškem rovtu– prisotni le sodelujoči (posadka), »check point« med štabom in ostalimi šotori ter pristajališčem za helikopter.
- odlično izvedena kontrolna točka za vstop na območje transporta s helikopterjem,
- vstopne in izstopne točke z območja nesreče so bile jasno opredeljene. Ob vstopu in izstopu so bili popisani.
- ustna komunikacija ekipe HNMP z avstrijskimi reševalci je potekala dobro. Komunikacija je potekala z avstrijskim vodjem intervencije in koordinatorjem prevozom. Našo ekipo so obvestili o fazi reševanja na njihovi strani, sami nesreči in nevarnostih na mestu nesreče (z

vajo so začeli dobro uro prej). Praviloma je bil v vsaki avstrijski ekipi reševalec z znanjem slovenščine. Na žalost nismo prejeli tega občutka.

- Avstrijske ekipe ponudijo pomoč pri transportu poškodovancev.
- na zahtevo preiskovalca letalskih nesreč takojšen odziv enot in služb in sodelovanje v delu iskanja in identifikacije delov razbitine, dokaznega gradiva ob upoštevanju nevarnosti na terenu,
- vzpostavitev skupnega vodenja intervencije in štaba (gasilci, policija, NMP) je bilo časovno vzpostavljeno v realnem času, štab je pričel z delom ob 8:23.
- ob 9:00 vzpostavitev internega WIFI omrežja pod geslom,
- za varnost udeležencev na vaji je bilo dobro poskrbljeno, delovanje častnika za varnost,
- negativnih vplivov na okolje ni bilo zaznati,
- dobro sodelovanje z lastniki zemljišč iz Koroške Bele in Javorniškega Rovta, kjer je potekala vaja.

6. PREDLOGI IZBOLJŠAV ALI DOPOLNITEV

6.1 Predlogi ocenjevalcev

Pred vsako podobno vajo sil ZRP, kjer gre za meddržavno sodelovanje in v primerih, kjer se vaja odvija po državnih načrtih (potres, poplava, železniška nesreča, nesreča zrakoplova) je potrebno poskrbeti, da se državni načrti predhodno ažurirajo in ustrezno popravijo. Trenutno veljavni Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova (dopolnjena verzija 4.1 – september 2010), je dejansko zastarel. V njem je mogoče najti podatke iz leta 2013 (število operacij zrakoplovov), heliport v SB Jesenice v državnem načrtu sploh ni omenjen, v vaji pa je tam helikopter NMP dejansko pristal.

Delo policije je bilo ocenjeno kot dobro. Težava se pojavlja v tem, da policija nima v tem trenutku ustreznega štabnega vozila, ki bi vodji intervencije nudil optimalne pogoje za delo na intervenciji. V primeru vaje so si pomagali s t.i. »Shengen busom«.

Kot naslednja priporočilo oz. trenutna pomanjkljivost je ugotovljeno, da policijske enote niso opremljene s prenosnimi GPS terminali, ki bi v realnih razmerah ali na vaji pomagali označiti položaje ponesrečencev.

6.2 Predlogi ostalih sodelujočih

- Posodobiti Sporazum med Vlado Republike Avstrije in Vlado Republike Slovenije o sodelovanju pri preventivi in medsebojni pomoči pri katastrofah ali težkih nesrečah, Ljubljana, 28.6.1996
- Posodobiti Sporazum med Republiko Slovenijo in Republiko Avstrijo o poenostavitvi reševalnih prevozov ter iskalnih in reševalnih letov (BATPRP), (Ur. list 2/2003)
- Sporazume bi bilo potrebno posodobiti in dopolniti, da velja to tudi za vaje ZiR, ker glede na prakso, bo vsaj za zrakoplove SV v prihodnje zopet potrebno pridobivanje diplomatskih dovoljenj.
- Glede na to, da imamo v Sloveniji od leta 2015 ustaljeno prakso glede formalnih uveljavitev omejitev letenja na podlagi 11. člena Zakona o letalstvu, predlagamo, da se Vlada RS, ko se (prihodnjič) izreče o načrtovani vaji, za izvedbo katere je potrebna omejitev letenja, tudi s formalnim sklepom opredeli glede omejitve letenja za potrebe izvedbe vaje, da se zadosti zahtevi prvega odstavka 11. člena zakona.
- Državni načrt ob nesreči zrakoplova se ustrezno pregleda, popravi, dopolni. Dodati spisek revizija načrta in datum, kdaj ter kakšna sprememba je bila narejena.
- V skladu s 4. členom SERA agencija za civilno letalstvo lahko na lastno pobudo ali na zahtevo zadevnih subjektov tem posameznim subjektom ali kategorijam subjektov odobrijo izjeme od katere koli zahteve iz SERA uredbe za dejavnosti v javnem interesu in usposabljanje, ki je potrebno za varno izvajanje teh dejavnosti, in sicer tudi za iskanje in reševanje. V kolikor se bo v okviru analize vaje zaznala potreba po določitvi posamezne izjeme bo agencija preučila možnost določitve izjeme od pravil letenja za potrebe izvajanja iskalnih in reševalnih letov.

- Posodobiti državni načrt ob nesreči zrakoplova, upoštevajoč nacionalno Uredbo o izvajanju službe iskanja in reševanja zrakoplova, ICAO, obstoječi so v neskladju glede pristojnosti, natančneje urediti področje logistike in pomoči letalskemu preiskovalnemu organu upoštevajoč Pravilnik o logistični podpori preiskovalnemu organu – UL RS št. 25/13,
- Za potrebe letalskega preiskovalnega organa pridobiti ročne letalske radijske postaje, tudi nekaj drugih služb, ki so sodelovale na vaji so brez radijskih postaj,
- na mednarodnih vajah in reševanjih bi bilo potrebno z obeh strani sodelujočih držav zagotoviti policista z znanjem jezika druge države ali skupnega prevajalca,
- V podobne vaje prihodnjič aktivno vključi tudi predstavnike državnega tožilstva ter preiskovalnega sodnika. Pri delu so se odprla številna vprašanja pristojnosti in podobna.
- Nadaljevati z dodatnimi usposabljanji in izobraževanjem vseh sodelujočih struktur in vodij enot ZIR ter vodstvenih delavcev za delovanje v primerih obravnavanja večjih nesreč ali drugih dogodkov oziroma intervencij.
- nadaljnja usposabljanja vodij različnih sil ZIR za medsebojno mednarodno sodelovanje v večjih intervencijah;
- Kljub dobri osnovi, ki jo dajejo Smernice za delovanje sistema nujne medicinske pomoči ob množičnih nesrečah Ministrstva za zdravje RS, bi bila v gorah in drugih težko dostopnih terenih nujna prilagoditev smernic zaradi specifik delovanja v takem terenu.
- V realni situaciji sodelovanje zdravstvenih ekip drugih držav pri oskrbi in transportu (reševanje ne pozna državne meje).
- Nabaviti dodatno opremo v bazi HNMP Brnik za organizacijo množične nesreče (v nedostopnih terenih je realno pričakovati, da je helikopterska ekipa prva in dlje časa edina na kraju).
- O načinu dostopa do poškodovancev na kraju dogodka odloča posadka helikopterja v sodelovanju z ekipo HNMP/GRZS ob upoštevanju navodil preiskovalnih organov (uporaba vitla ali prisloni helikopterja daje reševanju bistveno boljše možnosti kot pristanek oz. le prevoz moštva).
- Preveriti je potrebno, ali ekipe NMP in HNMP prejmejo ustrezne napotke o lokaciji nesreče, napotke o komunikaciji po zvezah ter ali so člani teh ekip ustrezno usposobljeni za uporabo UKV zvez.
- Pri nesreči v gorah se poleg helikopterskih ekip GRZS in HNMP prednostno izvede transport moštva GRZS in šele nato gasilcev, razen v primerih, ko to zahtevajo posebne okoliščine, ki bi reševalce ali poškodovane dodatno ogrozile (požar, zastрупitev....) .
- Za namen sodelujočih na vaji (operativni delavci, priprava in analiza vaje, ocenjevanje pripadnikov zdravstva na vaji) naj Ministrstvo za zdravje v prihodnje nameni ustrezna finančna sredstva.
- Potrebno doreči posamezne podrobnosti, ki zadevajo delo po zaključku reševanja poškodovanih oseb.
- Helikopterja, namenjeni za sodelovanje na vaji, se istočasno ne uporabljajo za delo z dežurnimi helikopterskimi reševalnimi ekipami ali za druge naloge.
- Za radijski promet zrakoplovov bi bilo dobro , da se za čezmejno sodelovanje nekje v dokumentih določi skupna delovna frekvence zrak-zrak, ter način obveščanja druge strani o uradnih delovnih frekvencah zrak-zemlja držav SLO/AUT, da ne bi prihajalo do neljubih situacij, kot se je zgodila na vaji, ko avstrijski helikopter brez radijske povezave pristane na naši strani.
- Razmisliti o zagotavljanju mobilnih repetitorjev GSM signala na področjih kjer ni signala, oteženo delovanje preiskovalnih in drugih služb po reševanju,
- Nabaviti primeren poveljniški šotor za visokogorje z ogrevanjem.
- Nabaviti večje označevalne zastave za štab, vodjo intervencije, sprejemno mesto, ...,
- V primeru podobnih nesreč glede nedostopnega območja, bi se lahko uporabljali droni, s katerimi bi bistveno hitreje ugotovili razsežnosti nesreč, izbrali ustrezno opremo za posredovanje ter približno ocenili potrebno število intervencijskega moštva posameznih služb.
- Za podobne dogodke je potrebno urediti enoten sistem vpisovanja in evidentiranja dogodkov med gasilci, CZ in policijo (še vedno prihaja do odstopanj); nadaljevati z uvajanjem aplikacije NMP za evidentiranje poškodovanih in mrtvih oseb,
- Zagotoviti tehnična sredstva (zadostno število ustreznih in delujočih prenosnih računalnikov in druge tehnične opreme tako za policijo kot CZ.

- Po zaključku vaje bi vse evidence zapiske morala enota, služba, organ predati vodji vaje za nadaljnjo analizo oz. poročilo. (kopije)
- Na vaji je bil uporabljen helikopter LPE, ki je bil na ta dan zadolžen tudi za reševanje v gorah. Ker je med vajo prišlo do hude delovne nesreče na težko dostopnem območju Dražgoške gore, smo morali helikopter iz vaje preusmeriti na intervencijo. V tokratnem primeru ni bilo nobene časovne zamude pri prihodu helikopterja na kraj nesreče, vendar bi bilo v bodoče smotno zagotoviti dodaten helikopter samo za potrebe vaje.
- Obremenjenost operaterjev v ReCO KR na takšni vaji je zelo velika, poleg tega pa se je v tistem dnevu zgodila še vrsta drugih nesreč (reševanje izgubljenih planincev, požar gospodarskega poslopja in stanovanjske hiše, delovna nesreča na težko dostopnem kraju, požar traktorja, prometna nesreča kolesarja, reševanje psa v gorah, reševanje poškodovanega planinca, množica prevezav za NMP...). Vpoklic tretjega operaterja je v primeru večje vaje nujen, za zagotavljanje nemotenega poteka tako vaje kot rednega dela.

7. OBVEŠČANJE JAVNOSTI O VAJI

V pripravah na vajo se je posebno pozornost namenila informiranju javnosti in medijev, tako v Sloveniji kot Avstriji. Za obveščanje javnosti je bil dogovorjen poseben načrt obveščanja javnosti, ki je bil pripravljen skupno z organizatorji v Avstriji. Pred vajo je bilo zagotovljeno, da je bila javnost pravočasno obveščena o pripravah in izvedbi vaje preko oglasov oziroma obvestil v sredstvih javnega obveščanja, tako preko napovedi dogodka in informacij o vaji.

O pripravi in izvedbi vaje so javnost obveščali vodja vaje in njegov namestnik. Sredstvom javnega obveščanja je bila z vabilom za udeležbo na predstavitvi vaje in ogledu praktičnih aktivnosti vaje posredovana kratka informacija o aktivnostih vaje. Prav tako je bilo medijem na predstavitvi vaje na razpolago pripravljeno gradivo (predstavitev vaje). Vodstvo vaje je poskrbelo tudi za snemanje aktivnosti vaje.

Med vajo je bila glavna tiskovna konferenca v Avstriji, na kateri je bil prisoten namestnik generalnega direktorja URSZR. Tiskovna konferenca je bila organizirana tudi na Slovenski strani po predstavitvi vaje, na kateri je med drugimi sodeloval tudi minister za notranje zadeve RS.

8. STROŠKI VAJE (finančno poročilo)

Stroški vaje so se krili po načelu, da je vsak udeleženec v vaji kril lastne stroške udeležbe v vaji. Skupne stroške za pripravo in izvedbo vaje ter stroške zavarovanja splošne odgovornosti organizatorja vaje je krila Izpostava Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje Kranj.

topla prehrana	2250
sendviči	293,57
keksi Mlinotest	35,04
sadje	69,20
voda, sokovi	189,09 + 441,96
zavarovanje Zavarovalnica Adriatic	557,53
najem WC	102,3
skupaj	3938,69 EUR

9. ANALIZA VAJE

Prvo analizo vaje oziroma izmenjava prvih vtisov z vaje, na kateri so bili prisotni predstavniki organizatorjev vaje, vodje posameznih enot in služb v vaji ter vodja ocenjevalcev je izvedlo vodstvo vaje takoj po končani vaji.

Analiza vaje je bila izvedena 22.10.2019 v prostorih GARS Kranj.

10. IZKUŠNJE, PRIDOBLENE NA VAJI

Pri vseh vadbencih je bila prisotna velika želja in zavzetost, da svoje naloge hitro in čim bolj strokovno izvedejo in si zaslužijo vso pohvalo. Po splošni oceni sodelujočih je v vaji izstopalo strokovno, motivirano in zelo zavzeto sodelovanje vseh enot in služb. Usposobljenost vadbencev je dobra oziroma na nekaterih področjih odlična, nekje so zaznane posamezne pomanjkljivosti. Zastavljeni cilji vaje so bili doseženi razen delno doseženi za sodelovanje nekaterih enot in služb z avstrijskimi sorodnimi organi (preiskovalni organ in identifikacija mrtvih).

Delo posadk helikopterja LPE Brnik in Cougarja SV pri transportu oseb in tovora je potekalo po planu, usklajeno, celo nad pričakovanji odlično.

Na vaji, tam kjer so se pokazale manjše pomanjkljivosti, se bo le te v prihodnje poskušalo odpraviti, po odpravi pomanjkljivosti pa bomo lahko rekli, da je vaja odlična. Prav tako se je našlo nekaj pomanjkljivosti na stanju opreme, za katero se bo dalo predloge za nabavo.

Pokazalo se je, da vaja nudi dobre pogoje za urjenje, učenje in napredek tako posameznikov, kot enot in služb, predvsem na skupnem delu izvajanja vaje. Menimo torej, da je v bodoče treba tako prakso ohranjati in jo širiti tudi na druge sestave. Vaje zaščite in reševanja so zelo dobrodošle tudi za medsebojno spoznavanje oseb, ki bi v resnični intervenciji sodelovale med seboj.

11. ZAKLJUČEK

Izvedena vaja je pokazala dobro usposobljenost, usklajenost in odzivnost vseh struktur slovenskih enot in služb, ki so sodelovale na vaji, pomanjkljivosti pa so na uskladitvi delovanja enot in služb v smislu skupnega nastopa z avstrijskimi enotami in službami. V dveh primerih niso bili doseženi cilji vaje, na področju identifikacije mrtvih in na področju preiskave letalske nesreče. Zaradi sprememb zakonodaje v Sloveniji kot Evropi v zadnjih letih na področju letalstva je za nadaljnje delo na tem področju nujno potrebno ažurirati meddržavne sporazume, načrte ZiR in ostalo dokumentacijo v zvezi letalstva.

Vadbenci so v svojih delnih analizah vaje poudarili, da je bila vaja vsekakor koristna za njihov skupni nastop ter da bodo pridobljene izkušnje lahko uporabili za nadaljnje delo ob tovrstnih in podobnih nesrečah, predvsem kar se tiče sodelovanja s helikopterskimi posadkami in samo pripravo na let. Prav tako je bilo s strani vadbencev izpostavljeno, da so takšne vaje vsekakor zaželeno tudi v bodoče, saj zagotavljajo še večjo strokovnost posameznikov v vseh strukturah in s tem tudi večjo odzivnost in učinkovitost tako v vajah kot v realnosti.

12. PRILOGE

- Analize vaje »Vaja letalska nesreča Karavanke 2019« št.: 843-63/2018-86-DGZR, dne 7.11.2019,
- »Vaja letalska nesreča Karavanke 2019« - zaključna ocena, št.: 843-3/2019-19, dne 22.10.2019.