



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM

NEMZETI VÉSZHELYZETI TERV

Jóváhagyom:

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, positioned above a horizontal line.

László János
közlekedési miniszter

Elfogadom:



Pintér Sándor
belügyminiszter



Szalay-Bobrovniczky Kristóf
honvédelmi miniszter



Szijjártó Péter
külgazdasági és külügyminiszter



TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezető, a terv célja.....	1
2. Fogalmak, meghatározások.....	3
3. Érintett szervezetek és hatásköreik a tervben	9
4. A Terv hatálya.....	12
5. A Terv módosítása, karbantartása	13
6. A Terv aktiválása	14
6.1. Kényszerhelyzetek	14
6.1.1. Készenléti állapot	14
6.1.2. Légijármű várható kényszerhelyzete	15
6.1.3. Bekövetkezett légijármű esemény.....	15
6.2. Egészségügyi kényszerhelyzet.....	17
6.3. Berakodás előtti előzetes áruinformáció (PLACI).....	17
6.3.1. Magyarország vámhatósága által kiadott DNL jelölés.....	17
6.3.2. Magyarország légtérét érintő átrepülés figyelmen kívül hagyott DNL esetén	18
7. Kényszerhelyzetek.....	19
7.1. Bizonytalanság állapota.....	20
7.2. Légijármű várható kényszerhelyzete	20
7.3. Bekövetkezett légijármű esemény	20
7.3.1. Repülőtéren kívül	21
7.3.2. Repülőtéren belül.....	23
7.4. Nemzeti referens	23
8. Egészségügyi válsághelyzet.....	25
8.1. Alapelvek.....	25
8.2. A járvány szakaszai és a szükséges intézkedések.....	25
9. Berakodás előtti előzetes áruinformáció (PLACI)	27
9.1. Jogellenes beavatkozás bekövetkezése, elhárítására irányuló eljárások.....	27
10. Segítségnyújtás a légiközlekedési balesetek áldozatainak és hozzátartozóinak	28
11. Kommunikáció	32
12. Gyakorlatok.....	35
13. Mellékletek.....	36

1. Bevezető, a terv célja

A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU (európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 996/2010/EU rendelet) 21. cikk (1) bekezdésében foglaltak alapján, a tagállamok gondoskodnak egy légi balesetek esetére szóló nemzeti szintű vészhelyzeti terv létrehozásáról, amely kiterjed a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó segítségnyújtásra.

A közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló, 2015. november 5-i (EU) 1998/2015 európai bizottsági rendelet (a továbbiakban: (EU) 1998/2015 rendelet) 6.8.7.9. pontja alapján, amennyiben harmadik országból az Unió vámterületére Magyarország, vagy más Európai Unió tagállam vámhatósága által kiadott Do Not Load (a továbbiakban: DNL) jelöléssel ellátott áru vagy postaküldemény érkezik légi úton Magyarországra, abban az esetben gondoskodni kell egy erre az esetre szóló vészhelyzeti terv létrehozásáról.

A nemzeti polgári repülésről Chicagóban, az 1944. december hó 7. napján aláírt Egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) Függelékének kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvényben kihirdetett, Annex 9. Egyszerűsítések 8.16. pontja értelmében nemzetközi jelentőségű közegészségügyi kockázatot vagy közegészségügyi vészhelyzetet jelentő, fertőző betegségek által okozott járványokra való felkészülés céljából nemzeti légiközlekedési vészhelyzeti tervet kell létrehozni.

A nemzeti vészhelyzeti terv (a továbbiakban: NVT) és az Áldozatokat, hozzátartozókat támogató program (a továbbiakban: ÁHTP) *a polgári légiközlekedésben alkalmazandó nemzeti vészhelyzeti tervről és a légitársasági segítségnyújtási tervről* szóló 455/2022. (XI. 9) Korm. rendelet (a továbbiakban: 455/2022. Korm. rendelet) 1. § (2) bekezdésben felsorolt szervezetek együttműködési kötelezettségének módját szabályozza technikai- és szakmai előírások megállapításával. A 455/2022. Korm. rendelet alapján, ezen szervezetek saját kényszerhelyzeti terveik megvalósítása figyelembevételével, szakmai tevékenységük összehangolására kötelesek.

E Terv létrehozásával az aláírók célja az egyes érintett szervezetek vonatkozó terveinek összehangolása, légiközlekedési baleset, berakodás előtti egyes áruinformációk, valamint egészségügyi kényszerhelyzetek esetén együttműködésük koordinálása, egyúttal a vonatkozó jogszabályoknak, valamint a vonatkozó ICAO függeléknek és dokumentációnak való megfelelés biztosítása.

Az e tervet aláíró miniszterek gondoskodnak arról, hogy a felügyeletük, szakmai irányításuk alá tartozó érintett szervezetek, gazdasági társaságok a szükséges mértékig megismerjék jelen terv tartalmát.

2. Fogalmak, meghatározások

1. *Áldozat*: a légitársaságon, vagy azon kívül tartózkodó minden olyan személy, aki véletlenszerűen, közvetlenül részesévé válik a légiközlekedési balesetnek.
2. *Áldozatokat, hozzátartozókat támogató program*: a légitársaságok, valamint a kormány által működtetett családsegítő program. A programnak különösen figyelembe kell vennie a polgári légiközlekedési balesetek áldozatainak és hozzátartozóinak nyújtott pszichológiai támogatást, és lehetővé kell tennie a légitársaság számára a súlyosabb balesetek kezelését.
3. *Bajba jutott légitársaság*:
 - a) az eltűnt,
 - b) a kényszerhelyzetbe került, vagy
 - c) a légiközlekedési balesetet szenvedett légitársaság.
4. *Behozatali ellenőrző rendszer- Import Control System 2 - (a továbbiakban: ICS2)*: A Közösség azon vámrendszere, amelyet alapvetően az áruk EU-ba való beérkezése előtti biztonsági és védelmi kockázatelemzésére hoztak létre. A rendszer fő célján túl támogatja az EU légiközlekedésének biztonságát egy berakodás előtti légiközlekedés biztonsági kockázatértékelés lefolytatásával.
5. *Belépési pont*: a repülőtéri kényszerhelyzetek felszámolásában résztvevő külső együttműködő szervek járműveinek a repülőtérre való bejutását biztosító hely.
6. *Berakodás előtti előzetes áruinformációk - Preloading Advance Cargo Information (a továbbiakban: PLACI)*: a belépési gyűjtő áruvilágítás azon minimális - 7+1 adatot tartalmazó - adatkészlete, amely alapján a berakodás előtti légiközlekedés biztonsági kockázatértékelés elvégezhető.
7. *Berakodást megtiltó értesítés- Do Not Load (a továbbiakban: DNL)*: Az első belépési vámhivatal (vagy más EU tagállam) vámhatósága PLACI kockázatelemzés elvégzését követően megalapozottan gyanítja, hogy az Unió vámterületére légi úton belépő szállítmány súlyos kockázatot jelent a légiközlekedés biztonságára, berakodást megtiltó értesítést ad ki, amelynek értelmében a szállítmányt nem lehet berakodni a légitársaságba, ha már berakodták gondoskodni kell annak kirakodásáról.
8. *(Fegyveres) Biztonsági Őrség (a továbbiakban: FBŐ)*: A repülőtér üzemben tartójának azon szervezeti egysége, vagy az általa megbízott azon szervezet, amelynek feladata a repülőtér védelmének ellátása, a repülőtérre történő beléptetés végrehajtása, kényszerhelyzet során a repülőtér zárása vagy az abban való közreműködés, valamint a külső beavatkozó erők helyszínre jutásának biztosítása.
9. *Call center*: telefonos tájékoztató központ, amelyet az eseményben érintett légitársaság, vagy annak megbízásából más légitársaság, adott esetben a repülőtér működtet, és amely fogadja a balesetet szenvedett légitársaság baleset utasai hozzátartozóinak, ismerőseinek érdeklődő telefonhívását.
10. *Egészségügyi válsághelyzet*: Az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. törvényben (a továbbiakban: Eütv.) meghatározott körülmények esetén kerül elrendelésre.

11. *Ellenőrző áteresztő pont:* a kényszerhelyzet helyszínének lezárása után a külső körzársvonalának egyedüli átlépési pontja. Helyét a kényszerhelyzet típusától függően a TV vagy az illetékes RK parancsnoka jelöli ki.
12. *Első belépési vámhivatal (a továbbiakban: ebvh):* Azon EU-s tagállam vámhatóságának vámhivatala, amely a DNL jelölést kiadta, vagy amely tagállamban a harmadik ország területéről érkező légi jármű először leszáll.
13. *Gyülekezési hely:* a kényszerhelyzet felszámolásában résztvevő külső együttműködő szervek járműveinek gyülekezési helye. Az a terület, ahonnan a repülőtéri figyelmeztető villogó jelzéssel ellátott repülőtér felügyeleti gépkocsik a külső együttműködőket a helyszínre (beavatkozás helyszínére, illetve a felállítási helyre) felvezetik. A gyülekezési helyet légiforgalmi irányítói engedély nélkül a repülőtér forgalmi területe irányába senki sem hagyhatja el.
14. *Hozzá tartozó:* a házastárs, az élettárs, az egyeneságbeli rokon, az örökbefogadott, a mostoha- és a nevelt gyermek, az örökbefogadó-, a mostoha- és a nevelőszülő és a testvér.
15. *Jelzés:* jelzésnek kell tekinteni minden olyan telefonon, EDR/URH rádión, elektronikus formában vagy személyesen adott információt, riasztást, amely légiközlekedési baleset bekövetkezését vagy bekövetkezésének lehetőségét jelzi. A jelzésnek a rendszer aktiválásához/működtetéséhez minden esetben el kell jutnia az érintett szolgálatokhoz, így ha bármely szervezet vagy személy tudomást szerez olyan eseményről, mely okot ad a mentők, tűzoltók, a rendőrség és/vagy a légi kutató- mentő rendszer riasztására, késedelem nélkül értesítse az érintett szervezeteket, illetve a többi szolgálatot.
16. *Katonai repülésirányító szolgálat (a továbbiakban: MATCS):* katonai légiforgalmi irányító vagy katonai légvédelmi irányító szolgálat.
17. *Kárhelyszíni egészségügyi parancsnok (a továbbiakban: EÜ. PK.):* A kényszerhelyzet egészségügyi felszámolásának ideje alatt a sérültek ellátásának egyszemélyi vezetője, az osztályozó pont és a sérült gyűjtőhely egyedüli parancsnoka. Feladatai közé tartozik a sérült gyűjtőhely kijelölése, a sérültek egy helyre történő gyűjtésének megszervezése, az osztályozás és az ellátás megszervezése a gyűjtőhelyen, halott-gyűjtőhely kijelölése, az egészségügyi kiürítés megszervezése, folyamatos, kétoldalú rádiókapcsolat biztosítása a kárhely és az egészségügyi szolgáltatók között.
18. *Kényszerhelyzeti csatorna:* bekövetkezett vagy várható kényszerhelyzet alkalmával a kényszerhelyzet felszámolásában résztvevő egységek egymás közötti információcseréjére használt (frekvencia) csatorna.
19. *Kényszerhelyzet:* Általában olyan helyzet, amely az általánostól eltérő módszerek, eljárások alkalmazását igényli. E terv alkalmazásában a 6. fejezet szerinti megfelelő eljárással kényszerhelyzetként kell kezelni
 - a) a légi jármű várható kényszerhelyzetét,
 - b) az e fejezet 31. pont szerinti riasztás fázisait,
 - c) ha okkal feltételezhető, hogy a légi jármű jogellenes cselekmény hatása alá kerülhet, jogellenes cselekmény hatása alatt lehet, vagy bebizonyosodott, hogy a légi jármű jogellenes cselekmény hatása alatt van,

- d) a légi jármű személyzete vagy a HC/AFIS/MATCS olyan rendellenességet észlel, mely elhárítás hiányában közvetlenül alkalmas lehet a várható vagy bekövetkezett légi jármű kényszerhelyzet kategóriájának előidézésére,
- e) a légiközlekedési balesetet.

20. *Készenléti állapot:* az a különleges eljárási rendet igénylő, nem kényszerhelyzeti kategória, amikor valamely információ alapján a repülőtéri tűzoltóság, illetve egyes repülőtéri és nem repülőtéri szolgálatok nagyobb figyelemmel kísérik egy-egy repülőgép műveletet, illetve külön eljárási rendben („Eljárás készenléti állapot elrendelésekor”) meghatározottak szerinti intézkedéseket foganatosítanak, hajtanak végre a beavatkozási idő csökkentése, valamint a felkészültség növelése érdekében.
21. *Központi irányító pont:* a légiközlekedési baleset helyszínén dolgozó szervezetek együttműködésének összehangolására szolgáló központi hely. Tagjai a kényszerhelyzet felszámolását végző szervezetek döntésre jogosult személyei.
22. *Kutatás:* A rendelkezésre álló erők és eszközök alkalmazásával végzett légi és földi tevékenységek összessége a bajba jutott légi jármű, annak személyzete, utasai és az esemény által veszélyeztetett személyek, anyagi javak, valamint légiközlekedési balesetek bizonyítékainak felderítésére.
23. *Légi forgalmi irányító szolgálat:* olyan szolgálat melynek célja az összeütközés megelőzése a légi járművek között, valamint a repülőtér mozgási területén üzemelő légi járművek és az akadályok között, továbbá feladata a légi forgalom rendezett és folyamatos áramlásának elősegítése.
24. *Légi jármű várható kényszerhelyzete:* A légi jármű személyzete kényszerhelyzetet jelent.
25. *Légiközlekedési baleset:* a légi jármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják, és ennek során
- f) valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy
 - a légi jármű fedélzetén tartózkodott, vagy
 - a légi jármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került – beleértve azokat a részeket is, amelyek a légi járműről leváltak, vagy
 - a kiáramló gázsugárral közvetlen érintkezésbe került,
- kivéve, ha sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat önmaga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára szabályosan hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik; vagy
- g) a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és rendes körülmények között a károsodott berendezés nagyobb javítását vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak egy hajtóműre korlátozódik (beleértve annak burkolatát vagy tartozékait), illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, a szárnyvégekre,

antennákra, szondákra, állásszögadó lapátokra, gumikra, fékekre, kerekekre, az áramvonalazó burkolatra, burkolatpanelekre, futómű ajtókra, szélvédőre, a légijármű borítására (például kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra), vagy a fő-rotor lapátok, a farok-rotor lapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is); vagy

h) a légijármű eltűnt, vagy teljesen hozzáférhetetlen;

26. *Mentés*: Veszélybe került személyek megsegítése érdekében végrehajtott tevékenységek összessége, amely magában foglalja a tűzoltási és műszaki mentési feladatokat, az első egészségügyi szaksegélyt, valamint a veszélyeztetett területen az emberi, anyagi és környezeti értékek megóvása érdekében végzett feladatok együttes rendszerét.

27. *NNI DVI (Disaster Victim Identification)*: A tömegszerencsétlenségek halálos áldozatainak azonosítása, a modern kriminalisztika komplex, interdiszciplináris szakterülete.

28. *Operatív Törzs*: Az Eütv.-ben meghatározott, egészségügyi válsághelyzetben a válsághelyzetre okot adó körülmény felszámolására tett intézkedések és egészségügyi válsághelyzeti ellátás összehangolása érdekében a Kormány által rendeletben létrehozott szerv.

29. *Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (a továbbiakban: AFIS)*: a repülőtér meghatározott légterében történő repülések biztonságos és eredményes végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása céljából biztosított szolgálat.

30. *Riasztás*: Riasztásnak kell tekinteni minden olyan jelzést, amelyet az HC/AFIS/MATCS, illetve amelyet a kényszerhelyzet felszámolását végző repülőtéri vagy repülőtéren kívüli szervezet fogad. Riasztáskor a szükséges erők kötelesek a vonulást végrehajtani és a riasztás (jelzés)valódiságáról minden esetben a helyszínen szerzett tapasztalatok alapján meggyőződni.

31. *Riasztás fázisai*:

31.1. *Bizonytalanság állapota (a továbbiakban: INCERFA)*: olyan helyzet, amikor bizonytalanság áll fenn valamely légijármű és a fedélzeten tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban. Ilyen állapot lehet, amikor:

- a) a légijárműtől semmiféle közlemény nem érkezett harminc percen belül azon időponttól számítva, amikor attól közleményt kellett volna kapni vagy attól az időponttól számítva, amikor az első sikertelen kísérletet tették kapcsolat felvételére a légijárművel — amelyik a korábbi időpont; vagy amikor
- b) a légijármű a HC/AFIS/MATCS felé utoljára megadott vagy ezek által számított érkezési idő után harminc percen belül nem érkezik meg — amelyik a korábbi időpont; kivéve ha a légijármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát illetően semmiféle kétség nincs.

31.2. *Riasztás állapota (a továbbiakban: ALERFA)*: az az állapot, amikor valamely légijármű, vagy a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatban kétség merül fel. Ilyen állapot lehet, amikor:

- a) a bizonytalanság állapotát követően a légijárművel való összeköttetés felvételére irányuló ismételt kísérletek sikertelenek maradtak vagy a többi illetékes forráshoz intézett kérdésekre sem kaptak új híreket a légijárműről; vagy amikor

- b) a légi jármű részére engedélyezték a leszállást, azonban az nem szállt le a számított leszállás időpontját követő öt percen belül és a légi járművel nem sikerült az összeköttetést ismét felvenni; vagy amikor
 - c) olyan tájékoztatás érkezett, amely szerint a légi jármű működőképessége csökkent, azonban nem olyan mértékben, hogy kényszerleszállás valószínű;
- kivéve ha megfelelő biztosíték van arra nézve, hogy légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonsága nincs veszélyben; vagy amikor a légi járműről ismert vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

31.3 Veszély állapota (a továbbiakban: DETRESFA): az az állapot, amikor ésszerű bizonyossággal feltételezhető, hogy a légi járművet és a fedélzetén tartózkodó személyeket súlyos és közvetlen veszély fenyegeti vagy, hogy azonnali segítségre szorulnak. Ilyen állapot lehet, amikor:

- a) a riasztás állapotát követően a légi járművel való összeköttetés felvételére irányuló további kísérletek sikertelenek maradtak és a szélesebb körben végzett sikertelen tájékoztatás kérés annak valószínűségét jelzi, hogy a légi jármű veszélyben van; vagy amikor
 - b) a fedélzetén levő üzemanyag valószínűleg elfogyott vagy nem elegendő a légi jármű biztonságos leszállásának végrehajtására; vagy amikor
 - c) olyan tájékoztatás érkezett, amely szerint a légi jármű működőképessége olyan mértékben csökkent, hogy kényszerleszállás valószínű; vagy amikor
 - d) tájékoztatás érkezett arról vagy okkal feltételezhető, hogy a légi jármű kényszerleszállásra készül vagy ezt végrehajtotta;
- kivéve ha joggal biztosnak tekinthető, hogy a légi jármű és a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély valamint nincs szüksége azonnali segítségre.

32. TEK helyszíni parancsnok (a továbbiakban: TEK PK): Jogellenes cselekmény esetén irányítja és koordinálja a kényszerhelyzet felszámolásában együttműködő erők munkálatait és a kényszerhelyzet felszámolásával kapcsolatban a résztvevő szervezetek vezetőinek útján utasításokat ad ezen szervezetek számára. Repülőtéren belül a mentési koordinátorral, illetve az FBŐ-vel egyeztetve megszervezi a helyszín biztosítását.

33. TEK Ügyelet: Folyamatos kapcsolatot tart a riasztás elrendelőjével valamint a felszámolásban együttműködő erők ügyeleti szolgálataival. Repülőtéren belüli esemény esetén a Repülőtéri Kényszerhelyzeti kézikönyvben meghatározottak szerint kéri a mentési koordinátortól a repülőtér üzemét érintő korlátozások elrendelését.

34. Tűzoltásvezető/Mentésvezető (a továbbiakban: TV): A TV a tűz oltásának, a műszaki mentésnek az egyszemélyi felelős vezetője, előjárója a riasztott és a tűzoltásban, vagy műszaki mentésben részt vevő tűzoltóknak. A TV jogosult a káresetek helyszínét zárt területté nyilvánítani, azok helyén és környezetében minden olyan tevékenységet vagy mozgást korlátozni, megtiltani, amely a tűzoltást és/vagy a műszaki mentést akadályozza vagy hátrányosan befolyásolja, továbbá jogosult elrendelni az illetéktelen vagy veszélyeztetett személyek, állatok és anyagi javak eltávolítását, a terület kiürítését. Ezen felül jogosult a tűzoltás, műszaki mentés érdekében az esemény felszámolásához szükséges szervezetek kirendelését igényelni, azokat alkalmazni, tartalékba helyezni, számukra közvetlen vezetőjük útján utasítást adni. A TV a helyszíni felderítést követően a vonatkozó jogszabályban foglaltak alapján – indokolt esetben – elvégezteti a terület lezárását a rendőrség, a honvédség, a katasztrófavédelem, a repülőtéri tűzoltó szolgálat tagjai, vagy

más szervezetek és polgári személyek bevonásával. Annak indokoltsága esetén gondoskodik a zónák határainak, valamint az ellenőrző áteresztő pontok kijelöléséről, a kiürítés végrehajtásáról, a zónákon belüli mozgásról.

35. *Útját megszakító gép (medical emergency):* amikor a fedélzeten hirtelen rosszullet, egészségkárosodás miatt a gép a legközelebbi kitérő repülőtéren leszáll. Ebben az esetben a HC/AFIS/MATCS értesíti a repülőtéri egészségügyi szolgálatot és vele párhuzamosan az OMSZ irányítását. A gép leszállása után az egészségügyi egységek látják el a sérültet, beteget.

36. *Válságkezelési Munkacsoport:* egészségügyi válsághelyzet miatt a terv hatályba lépésekor az Országos tisztifőorvos, LH, az ORFK és az OMSZ vezetője által kijelölt személyekből álló munkacsoport, melynek feladata az egészségügyi válsághelyzet miatt szükséges légitölekedési teendők koordinálására.

37. *Zónák:*

37.1. *Belső zóna:* a kényszerhelyzet felszámolásának központi helyszíne, a kényszerhelyzet felszámolásának aktív feladatai (sérültek mentése, tűzoltás, műszaki mentés, jogellenes cselekmény felszámolásával kapcsolatos közvetlen feladatok ellátása, stb.) ezen a területen belül zajlanak.

37.2. *Külső zóna:* a kényszerhelyzet felszámolásának kiegészítő helyszíne. Ezen a területen történik a sérültek osztályozása, kezdeti ellátása és egészségügyi intézménybe történő szállításuknak az előkészítése. Ebben a zónában történik a beavatkozási állomány váltására érkezők gyülekezése, valamint felkészítése a belső zónában történő feladatok ellátására.

3. Érintett szervezetek és hatásköreik a tervben

BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (a továbbiakban: katasztrófavédelem): A vonatkozó törvény alapján, Magyarországon a tűzoltás és műszaki mentés állami feladat. A hivatásos tűzoltóság a hivatásos katasztrófavédelmi szerv helyi szerve. A hivatásos tűzoltóság tűzoltási és műszaki mentési tevékenységet végez, és közreműködik közvetlen tűz- és robbanásveszély esetén a biztonsági intézkedések végrehajtásában, ennek érdekében állandó készenléti jellegű szolgálatot tart. Riasztás esetén az állandó készenléti jellegű szolgálattal rendelkező katasztrófavédelmi szerv riasztott szere a riasztáskori tartózkodási helyét kettő percen belül köteles elhagyni, a vonulást megkezdeni. A csere-felépítményes gépjárművek riasztási normaideje hat perc. A késleltetett riasztás során a riasztáskori tartózkodási hely elhagyására legfeljebb hat perc áll rendelkezésre a rendeletben meghatározott esetekben.

HungaroControl Zrt. (a továbbiakban: HC): a légitársaságok biztonsága érdekében Magyarország polgári légitársaságok számára kijelölt ellenőrzött légtereiben a légitársasági szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól szóló jogszabály és az alkalmazandó európai uniós rendeletek rendelkezéseinek megfelelően végzi a légitársaságok irányítását. Többek között végzi a légitársasági irányító szolgálat feladatait.

Készenléti Rendőrség (a továbbiakban: KR): a rendőrség egyes kiemelt feladatainak ellátására létrehozott szerve. A Rendőrség nyomozó hatóságainak hatásköréről és illetékességéről szóló rendeletben felsorolt, a KR hatáskörébe tartozó, légitársasággal kapcsolatos bűncselekmények esetén lefolytatja az eljárást és minden szükséges eljárási cselekményt végrehajt. Részt vesz az előre nem tervezhető, halaszthatatlan beavatkozást és csapaterőt igénylő feladatok, valamint a külön jogszabályban meghatározott védett személyekkel kapcsolatos biztosítási feladatok végrehajtásában.

Az KR Nemzeti Nyomozó Iroda Bűnügyi Technikai Főosztálya (a továbbiakban: KR NNI BTFO) országos hatáskörrel végzi a KR NNI részére meghatározott helyszínek esetében bűnügyi helyszínelő tevékenységet. Irányítja, koordinálja és felügyeli a magyarországi áldozatazonosító szolgálat, csoportjának tevékenységét. CBRN kockázattal vagy szennyezettséggel érintett helyszínen a biztonságos munkakörnyezet megteremtéséhez megteszi a szükséges intézkedéseket, kapacitása függvényében ellátja a feladatokat.

Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: KBSZ): Légitársasági baleset bekövetkezése esetén külön jogszabályban meghatározottak szerint független szakmai vizsgálatot végez a baleset bekövetkezéséhez vezető összes körülmény felderítése végett. Munkája során hatósági jogkörben jár el, minden résztvevő intézkedésébe betekinthez, jogosult az esemény helyszínén — a büntetőeljárást nem akadályozva, azzal párhuzamosan — feladatát végezni. A vizsgálat lezárása után — amennyiben szükséges — ajánlásokat fogalmaz meg a biztonságos légitársaságok elősegítése érdekében. A kormányügyeleti rendszer minisztériumi feladatainak meghatározásáról szóló minisztériumi utasítás értelmében, a KBSZ látja el a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben meghatározott események tekintetében a biztonsági ügyeleti feladatokat, a minisztérium vezetőinek, központi ügyeletének tájékoztatását is.

A KBSZ az események felszámolásával, vizsgálatával összefüggésben az érintett légtérben korlátozhatja a pilóta nélküli légitársaságokkal végrehajtott műveleteket. A korlátozás 12 óra időtartamra szól, amely meghosszabbítható.

Légitársasági hatóság (a továbbiakban: LH): a nemzetközi, európai és nemzeti légitársasági szabályokat végrehajtó, az iparági szervezetek felügyeletét ellátó hatóság.

Hatáskörébe tartozik a repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatok, valamint a repülőtéri kényszerhelyzeti, valamint a külön jogszabályban meghatározott védelmi tervek jóváhagyása, hatósági ellenőrzése; az ICS2 rendszerben a PLACI kockázatelemzést követően DNL jelölés kiadásával kapcsolatos védelmi és egyéb feladatok összehangolása és ennek érdekében együttműködés más hatóságokkal; a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó légitársasági segítségnyújtási tervek megfelelőségének vizsgálata; valamint a Chicagói Egyezmény 9. Függelékében foglaltak végrehajtása is. A Kormány által nemzetközi horderejű közegészségügyi járványügyi szükséghelyzet miatt elrendelt egészségügyi válsághelyzet esetén megteszi és koordinálja a légiközlekedésben hatáskörébe tartozó szükséges intézkedéseket.

Magyar Honvédség Légi Műveleti Vezetési és Irányítási Központ (a továbbiakban: LMVIK): a szervezet szolgálatai egyrészt az Országos Légi Kutató-Mentő Rendszer elemeként koordinálják a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat tevékenységét, másrészt jogellenes beavatkozás esetén szövetséges és nemzeti hatályos előírások és jogszabályok alapján koordinálják és irányítják a légtérrendészeti feladatokat ellátó légvédelmi készenléti szolgálatok tevékenységét.

Országos Légi Kutató-Mentő Rendszer (a továbbiakban: OLKMR): a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról szóló Korm. rendelet alapján, külön OLKMR Terv szerint működő rendszer, mely a Kutatás-Mentést Koordináló Központból (a továbbiakban: KMKK), a légi kutató-mentő tevékenységbe bevonható légi és földi erőkből, illetve eszközökből, valamint az azok irányítását és kiszolgálását végző szakszemélyzetből áll. Az OLKMR az alábbi légi kutatás-mentéssel összefüggő feladatokat látja el:

- a) Magyarország területén és légtérben bajba jutott légi jármű személyzetének, utasainak felkutatása és mentése;
- b) Magyarország területén bekövetkezett légiközlekedési baleset következményeinek felderítése, és közreműködés a következmények felszámolásában;
- c) a szomszédos országok területén és légtérben nemzetközi szerződés vagy felkérés alapján történő légi kutatás-mentés.

Országos Mentőszolgálat (a továbbiakban: OMSZ): a szervezet tagjai a mentés során a sérülteket további egészségügyi ellátás céljából, a sérülések jellegétől és mértékétől függően különböző célintézményekbe szállíthatják. A sérült személyeket felszíni, valamint légi úton juttatja el a megfelelő egészségügyi szakintézetekbe.

Országos Rendőrfőkapitányság (a továbbiakban: ORFK): A rendőrségről szóló törvényben meghatározott általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv, feladata a közbiztonság és a közrend védelme és fenntartása. Közreműködik a tervben meghatározott egyes kényszerhelyzetek irányítását vagy felszámolását végző szervezetekkel. A kényszerhelyzet felszámolását irányító szervezet vezetője jogosult a helyszínen lévő rendőrségi erőknek, azok vezetőjén keresztül, utasítást adni. A fentiekben túl bűnmegelőzési, bűnügyi, határrendészeti valamint igazgatásrendészeti feladatokat is végez. Feladatait saját belső eljárásrendje alapján végzi.

Nemzeti Adó- és Vámhivatal (a továbbiakban: NAV): Nemzetközi és hazai szabályozók által hatáskörébe utalt általános feladatai, az adó- és vámigazgatási feladatok végrehajtásán belül hatáskörébe tartozik az ICS2 rendszerben a harmadik országból az Európai Unió területére behozni kívánt áruk saját eljárása szerinti kockázatelemzése, amely elsődlegesen automatikusan történik. A kockázatelemzés eredményétől függően első belépési vámhivatalként jogosult kiadni az LH és a Nemzeti Információs Központ egyetértésével a berakodást megtiltó értesítést.

Nemzeti Népegészségügyi Központ (a továbbiakban: NNK):

A fertőző betegségek és a járványok megelőzése érdekében szükséges járványügyi intézkedésekről szóló 18/1998.

(VI. 3.) NM rendelet 2. § (2) bekezdése értelmében az országos tisztifőorvos a járványveszély elhárítása és az egészségügyi ellátás biztosítása érdekében közvetlenül intézkedhet, ha azt a járványügyi helyzet szükségessé teszi, ennek keretében közvetlenül megteheti mindazokat az intézkedéseket, amelyek a járványveszély elhárítása és megszüntetése érdekében szükségesek. *A Belügyminisztérium és a belügyminiszter irányítása alá tartozó szervek ügyeleti szolgálatai által teljesítendő tájékoztatási kötelezettség rendjéről, valamint a Kormányügyelet működéséről* szóló 33/2011. (XII. 2.) BM utasítás meghatározza a Nemzeti Népegészségügyi Központ (a továbbiakban: NNK) által működtetett 24 órás ügyelet jelentési kötelezettségét és a jelentendő rendkívüli események jelentési rendjét. Az NNK Központi Ügyelet (a továbbiakban: KÜ) elsődleges célja, hogy az NNK folyamatosan képes legyen a rendkívüli események bejelentésének fogadására, azok kezelésére, a szükséges intézkedések megtételére, a Kormányügyelet, valamint a minisztériumi vezetők tájékoztatására, továbbá az államigazgatási, és nemzetközi (WHO, EU) szervektől érkező sürgős közlések vételére, illetve a velük folytatott kommunikációra. A veszélyhelyzet, rendkívüli esemény – beleértve a terrorgyanús cselekményeket is – esetén, a vezetői utasításoknak megfelelően, az NNK KÜ és a vármegyei készenléti ügyeletesek útján, átmenetileg irányítja és koordinálja a halaszthatatlanul szükséges közegészségügyi-járványügyi feladatok ellátását. Az NNK irányítója az országos tisztifőorvos.

Nemzeti Információs Központ (a továbbiakban: NIK): szervezetileg a Belügyminisztérium irányítása alá tartozik, önálló szervként működik. A berakodást megelőző áruinformációkkal kapcsolatosan a Találatkezelő Központ Utasadat Információs Osztálya a NAV megkeresésére a potenciálisan DNL utasítással érintett szállítmánnyal kapcsolatos információkat ellenőrzi a rendelkezésre álló adatbázisban. Az osztály csak koordinál és elemez, illetve információt szolgáltat a megfelelő törvényi feltételek esetén.

Terrorelhárítási Központ (a továbbiakban: TEK): A rendőrségről szóló törvényben meghatározott terrorizmust elhárító szerv, a hatáskörébe tartozó jogellenes cselekmények (így pl. a Chicagói Egyezmény 17. Függelékében és az ICAO DOC 8973 kiadványban meghatározott, a polgári repülés ellen irányuló jogellenes cselekmények, pl.: szabotázs, légi jármű jogellenes hatalomba kerítése) esetén feladata irányítani és koordinálni az esemény felszámolásában együttműködő erők munkálatait és kizárólagos hatáskörben felszámolni a kényszerhelyzetet a saját eljárásrendje alapján. Elvégzi a külön jogszabályban meghatározott védett személyek védelmével kapcsolatos feladatokat.

4. A Terv hatálya

Az NVT és ÁHTP (a továbbiakban együtt: Terv) hatálya kiterjed:

- a) minden, Magyarország területén történt olyan légiközlekedési balesetre, mely 19 főnél több utas szállítására, vagy 10 tonnánál több áru szállítására alkalmas polgári légi járművel történik, és a baleset következtében legalább 5 fő elhunyt, vagy legalább 10 fő súlyosan sérült,
- b) minden polgári légi járműre, amely a fedélzetén a berakodás előtti előzetes áruinformációk alapján történt kockázatelemzésből származó DNL jelöléssel ellátott árut vagy postaküldeményt szállít, amelynek a repülési útja során az Európai Unió területére első belépési vámhatóság Magyarország vámhatósága, vagy amely Magyarország légterében átrepül, abban az esetben, ha Magyarország légtere az első Európai Unió tagállam, amelyet repülési útja során érint; továbbá
- c) minden olyan, az országos tisztifőorvos javaslatára, az egészségügyért felelős miniszter előterjesztése alapján a Kormány rendeletében megállapított egészségügyi válsághelyzetre, melyet az Egészségügyi Világszervezet Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályainak kihirdetéséről szóló törvény szerinti nemzetközi horderejű közegészségügyi-járványügyi szükséghelyzet vagy egyéb járványveszély (járványügyi szükséghelyzet) szükségessé teszi.

5. A Terv módosítása, karbantartása

A tervet és annak módosítását a közlekedésért felelős miniszter a katasztrófák elleni védekezésért felelős miniszter, a rendészetért felelős miniszter, a honvédelemért felelős miniszter, a külpolitikáért felelős miniszter, a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok irányításáért felelős miniszter, és az egészségügyért felelős miniszter egyetértésével hagyja jóvá.

A tervet folyamatosan karban kell tartani és szükség esetén, de legalább háromévente meg kell vizsgálni célszerűségét, a hatályos jogszabályoknak és szervezeti szabályoknak való megfelelését, alkalmazhatóságát. A terv karbantartása és módosítása a közlekedésért felelős miniszter feladata.

A tervben érintett szervezetek legalább félévente egyszer ellenőrzik az 1. számú mellékletben szereplő adatok naprakészségét. Amennyiben a tervben érintett szervezetek riasztási és/vagy az 1. számú mellékletben található értesítési jegyzék adataiban változás történik, úgy a változással érintett szervezet a változásokat haladéktalanul, de legkésőbb változás bekövetkezésétől számított 24 órán belül írásban eljuttatja a közlekedésért felelős miniszterhez.

Amennyiben csak az 1. számú mellékletben szereplő adatokat kell módosítani, ahhoz nem szükséges az e Tervet jóváhagyó miniszterek jóváhagyása, elegendő a tervben szereplő szervezet döntésre jogosult vezetőjének jóváhagyása.

6. A Terv aktiválása

Abban az esetben, ha a terv további fejezeteiben meghatározott esemény következik be, akkor a tervet aktiválni kell és az e fejezetben meghatározott valamely riasztási fázis elrendeléséről és végrehajtásáról gondoskodni kell. A szükséges riasztásokat – az eszközök rendelkezésre állásától függően - elsősorban az EDR rendszeren keresztül kell végrehajtani.

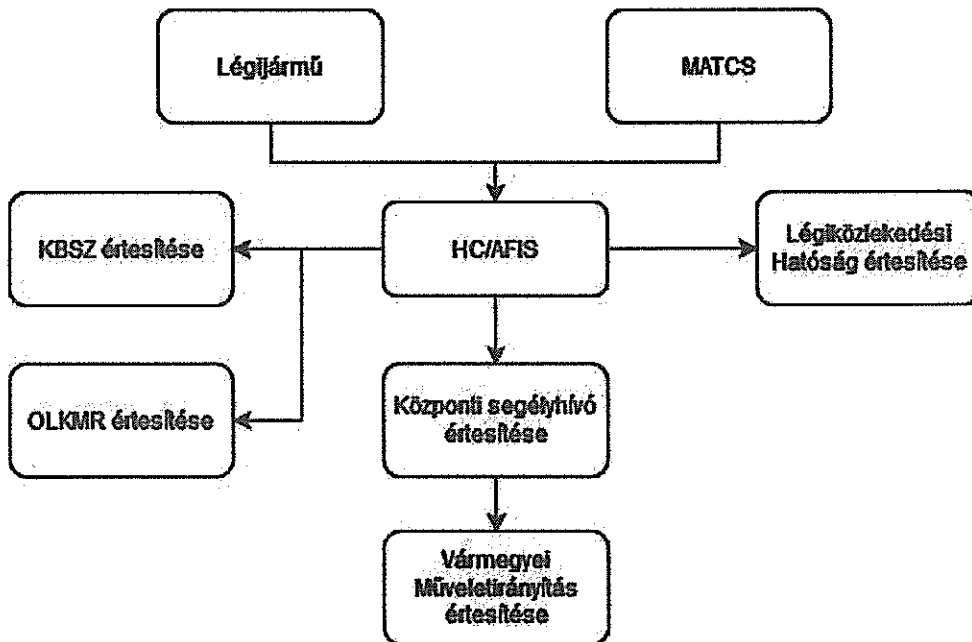
6.1. Kényszerhelyzetek

Ez a Terv, összhangban az ICAO vonatkozó előírásaival, az alábbi fázisokat különbözteti meg:

6.1.1. Készenléti állapot

Akkor kerül elrendelésre, és a terv részleges aktiválásra ha:

1. az ICAO Annex 11. szerinti INCERFA állapot bekövetkezik;
2. okkal feltételezhető, hogy a légitársaság jogellenes cselekmény hatása alá kerülhet, vagy
3. a légitársaság személyzete vagy a HC/AFIS/MATCS olyan rendellenességet észlel, mely alkalmas lehet a várható vagy bekövetkezett légitársaság kényszerhelyzet kategóriájának előidézésére.

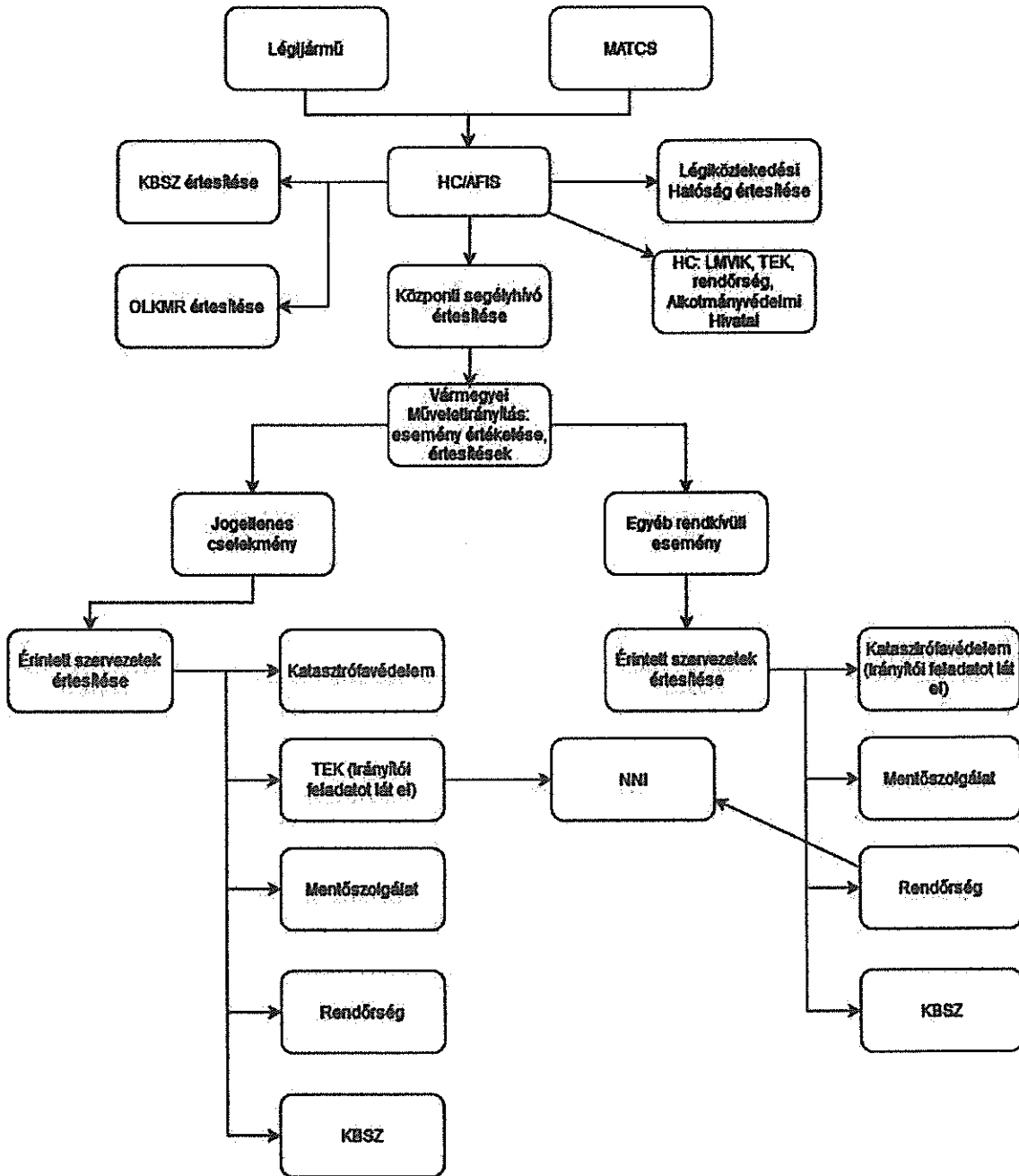


1. számú ábra: készenléti állapot értesítési rend

6.1.2. Légijármű várható kényszerhelyzete

Akkor kerül elrendelésre, és a terv részleges aktiválásra ha:

1. az ICAO Annex 11. szerinti ALERFA állapot bekövetkezik;
2. a légijármű személyzete kényszerhelyzetet jelent, vagy a HC/AFIS/MATCS olyan rendellenességet jelent, mely alkalmas lehet a bekövetkezett légijármű kényszerhelyzet kategóriájának előidézésére.

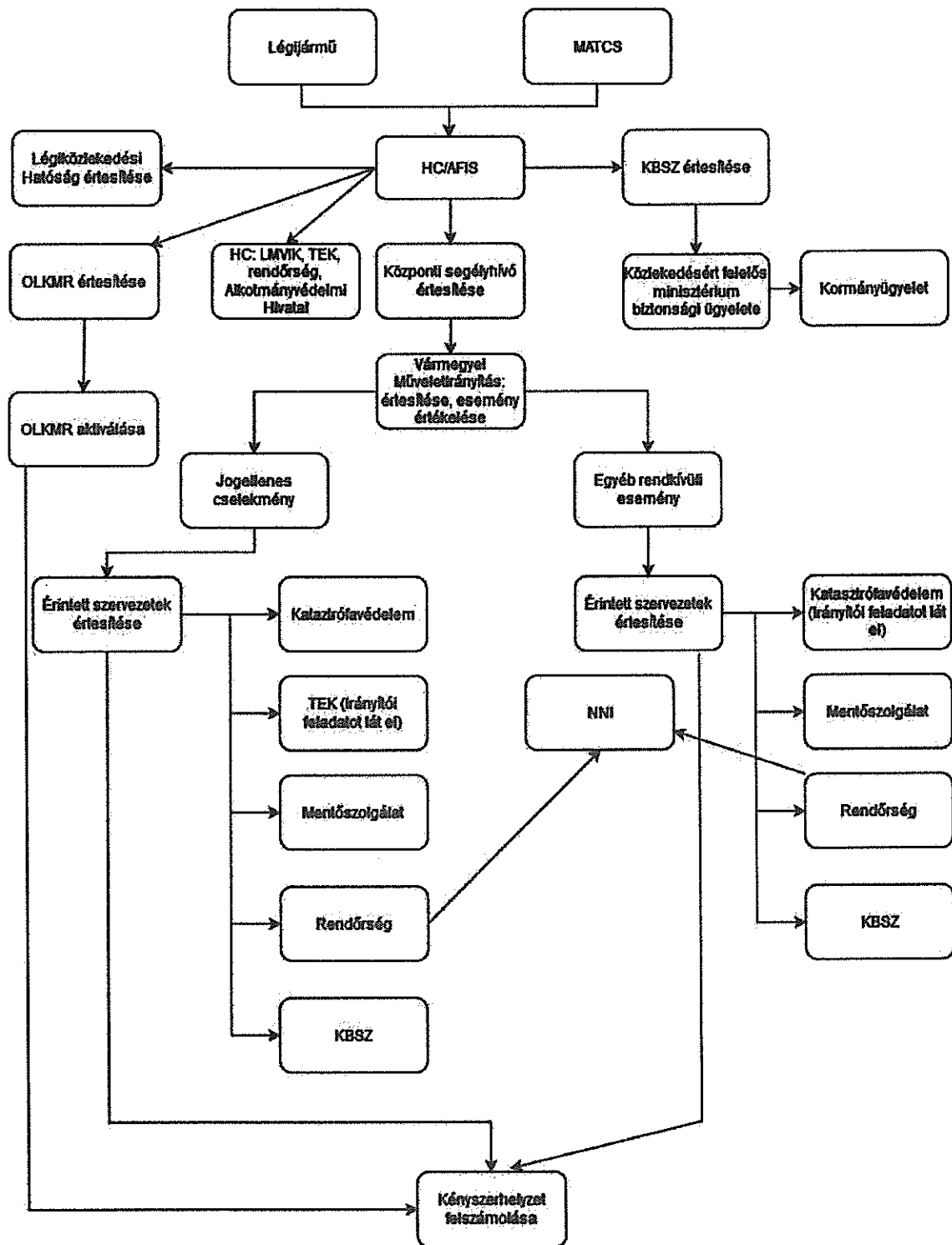


2. számú ábra: várható légijármű esemény értesítési rend

6.1.3. Bekövetkezett légijármű esemény

Akkor kerül elrendelésre, és a terv aktiválásra ha:

1. az ICAO Annex 11. szerinti DETRESFA állapot bekövetkezik;
2. bebizonyosodik, hogy a légi jármű jogellenes cselekmény hatása alatt van, vagy
3. bebizonyosodik, hogy a légi jármű légiközlekedési balesetet szenvedett.



3. számú ábra: bekövetkezett légi jármű esemény értesítési rend

Amennyiben más szervezettől vagy civil bejelentőtől érkezik a jelzés a vármegyei műveletirányítás felé, abban az esetben a vármegyei műveletirányításnak kell a HC/AFIS/MATCS-t értesíteni és onnantól kezdve a bekövetkezett légijármű esemény szerint kell a továbbiakban eljárni.

E Terv aktiválása esetén a légiközlekedési baleset felszámolása során az érintett szervezetek a vonatkozó jogszabályok mellett az adott helyzetre vonatkozó, a Tervvel összhangban lévő saját belső szabályozásaik, eljárási rendjeik, kényszerhelyzeti terveik szerint járnak el.

6.2. Egészségügyi kényszerhelyzet

Az Országos tisztifőorvos – amennyiben egészségügyi válsághelyzetre tesz javaslatot – a javaslata megtételét követően tájékoztatja az LH vezetőjét, egyidejűleg kijelöl egy kapcsolattartót az érintett szervezetekkel való együttműködésre.

Amennyiben a Kormány rendeletében elrendeli az egészségügyi válsághelyzetet, a terv hatályba lép. A terv hatályba lépésekor az Országos tisztifőorvos által kijelölt kapcsolattartó, az LH, az ORFK és az OMSZ vezetője által kijelölt személyekből Válságkezelési munkacsoport (a továbbiakban: Munkacsoport) alakul az egészségügyi válsághelyzet miatt szükséges légiközlekedési teendők koordinálására. A Munkacsoport operatív módon, az adott helyzetnek megfelelő gyakorisággal és módon tart kapcsolatot, a munkát az LH által kijelölt személy koordinálja. Az LH a Munkacsoport megalakulását követően felkéri a nemzetközi repülőterek üzemeltetőit a járványügyi feladatokkal kapcsolatos kontakt személy kijelölésére. A Munkacsoportban részt vevő kapcsolattartók saját miniszteri felső vezetőik utasításainak megfelelően járnak el, Operatív Törzs megalakulása esetén pedig az Operatív Törzs feladatrendszerének megfelelően járnak el. A Munkacsoport az egészségügyi válsághelyzet megszűnéséig folyamatosan működik.

Amennyiben a rendelkezésre álló adatok alapján járványveszély fenyeget, de egészségügyi válsághelyzet elrendelésére nem kerül sor, az NNK felveszi a kapcsolatot az LH-val, és a kijelölt kapcsolattartók útján konzultálnak a járványveszély elhárításához szükséges intézkedésekről.

6.3. Berakodás előtti előzetes áruinformáció (PLACI)

6.3.1. Magyarország vámhatósága által kiadott DNL jelölés

Az áru vagy postaküldemény légijárművön érkezik valamely harmadik országból az Unió vámterületére fedélzetén Magyarország, vagy más Európai Unió tagállam vámhatósága, mint első belépési vámhatóság által, kockázatértékelés alapján kiadott, figyelmen kívül hagyott DNL jelöléssel. Ebben az esetben az (EU) 1998/2015 rendelet 6.8.7.9. pontja alapján a jogellenes beavatkozásokra vonatkozó eljárás rendet kell alkalmazni.

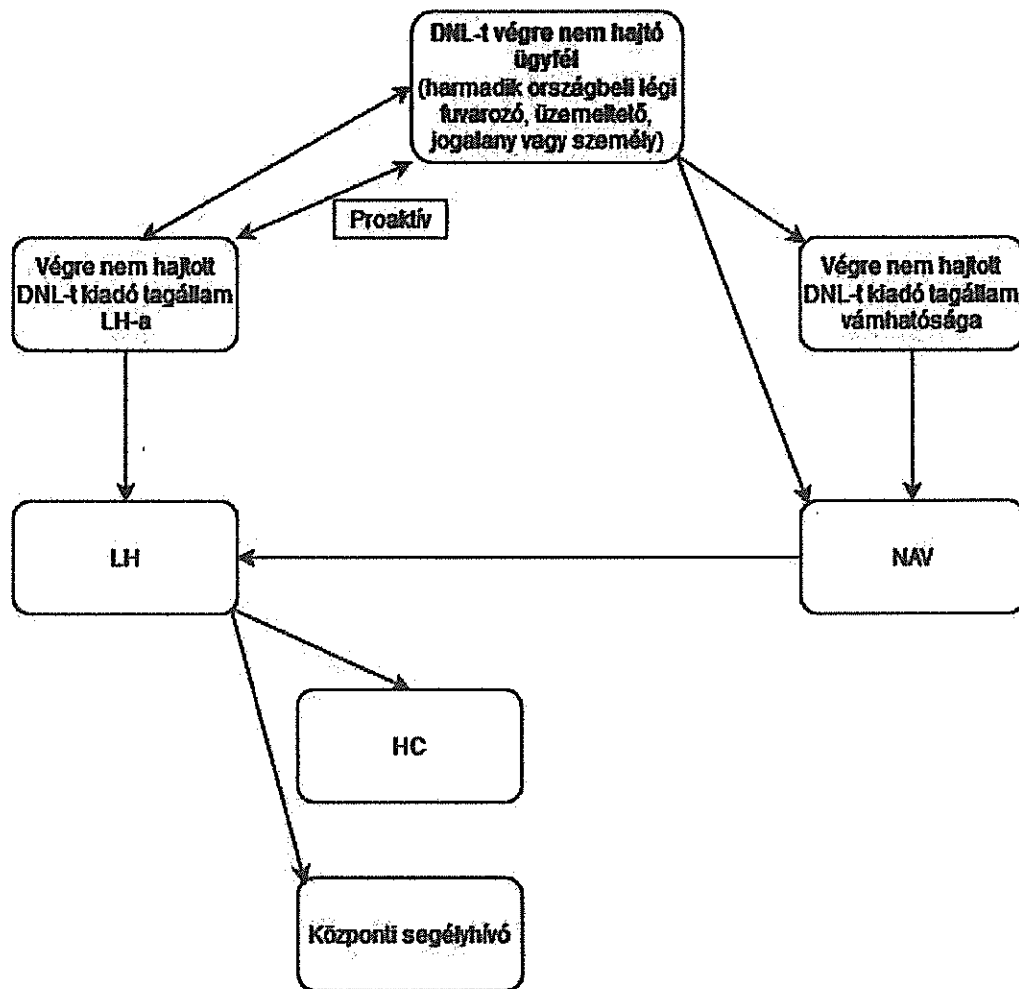
Amennyiben baleset nem következik be, a légi jármű megérkezik Magyarországon lévő célállomásra, azok a szervezetek, akiknek törvény vagy jogszabály a hatáskörébe utalja, azok intézkednek saját belső eljárásaik szerint a továbbiakban.

Amennyiben baleset következik be, akkor a terv 6.1.3. pontjában meghatározottak végrehajtásáról gondoskodni kell.

6.3.2. Magyarország légterét érintő átrepülés figyelmen kívül hagyott DNL esetén

Ha az áru vagy postaküldemény légi úton érkezik valamely harmadik országból az Európai Unió vámterületére és az első Uniós tagállam, amely felett átrepül, az Magyarország, fedélzetén egy figyelmen kívül hagyott DNL jelöléssel ellátott áruval vagy postaküldeménnyel, akkor annak tudomásra jutásától számítva légi jármű várható kényszerhelyzeteként kell kezelni a rendelkezésre álló információk alapján.

A fenti esetekben az értesítés rendje az alábbiak szerint végrehajtandó:

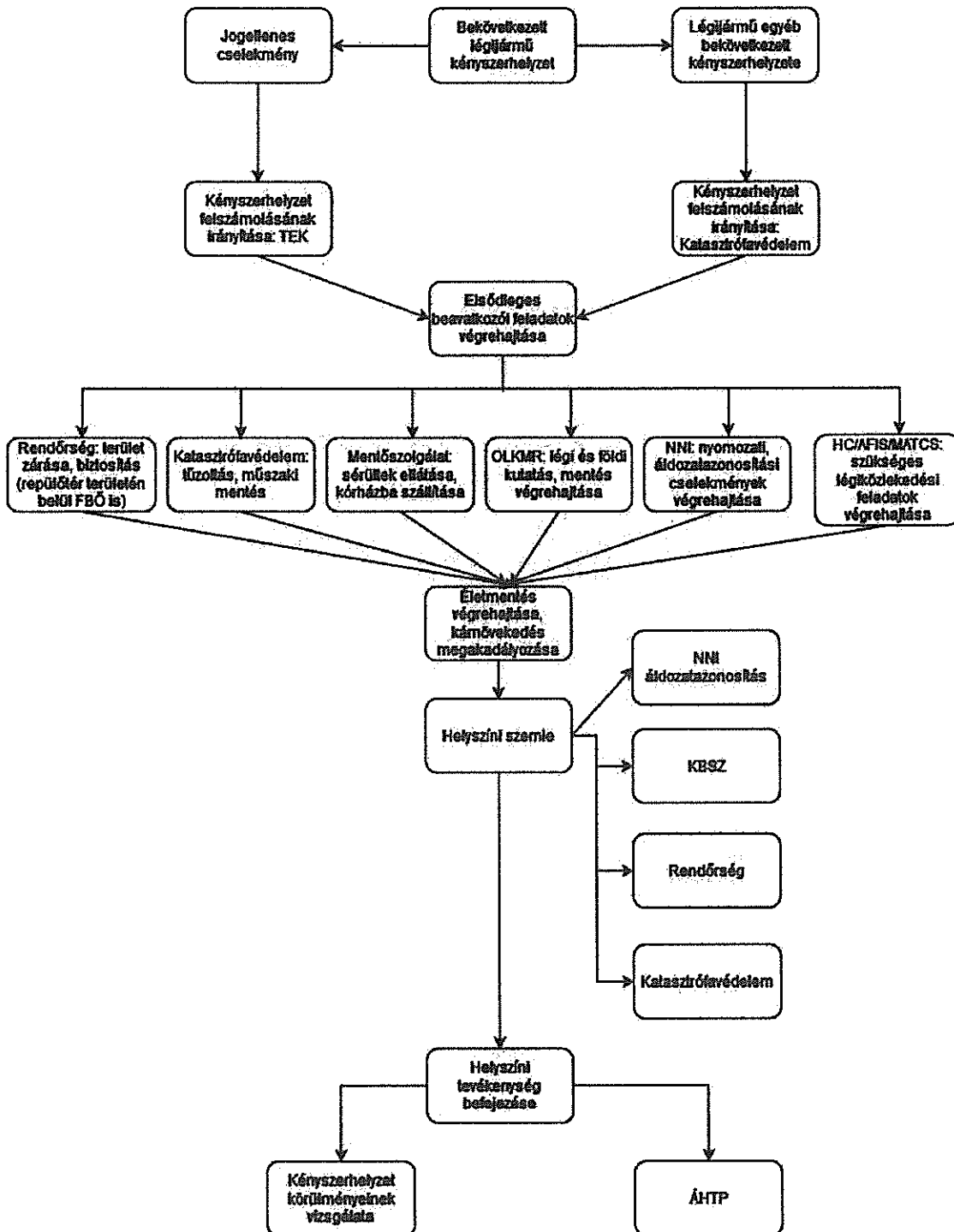


4. számú ábra: DNL esemény értesítési rend

A tervet a LH kijelölt szakértője aktiválja, azzal, hogy értesíti a HC-t, illetve a Hívásfogadó Központot (112).

7. Kényszerhelyzetek

A Terv ezen része a 4. fejezet a) pontjában meghatározott hatály alá tartozó események felszámolásában résztvevő szervezetek együttműködési kötelezettségének, a kárhelyszín biztosításának és felszámolásának, valamint a kényszerhelyzeti kommunikáció módját szabályozza.



5. számú ábra: kényszerhelyzetek felszámolásának elvi sémája

7.1. Bizonytalanság állapota

Bizonytalansági állapot elrendelése esetén, a terv 6.1.1. pontjában meghatározott értesítéseket végre kell hajtani, azonban az esemény fajtájának megfelelő, a kényszerhelyzet felszámolásának irányítását végző szervezet ellenkező utasításáig, a tényleges riasztásokat nem kell végrehajtani, elegendő a Hívásfogadó Központ (112), a Hatóság, valamint a KBSZ értesítése.

Bizonytalansági állapot elrendelésére, valamint visszavonására a HC/AFIS/MATCS, valamint a kényszerhelyzet fajtájának megfelelő irányítói feladatokat ellátó szervezet jogosult. Amennyiben a bizonytalansági állapot visszavonásra kerül, abban az esetben a korábban értesített szervezetek ismételt értesítése szükséges.

7.2. Légijármű várható kényszerhelyzete

Légijármű várható kényszerhelyzetének elrendelése esetén, a terv 6.1.2. pontjában meghatározott értesítéseket végre kell hajtani, a kényszerhelyzet felszámolásának irányítását végző szervezet ellenkező utasításáig a kényszerhelyzet felszámolásában részt vevő szervezetek számára a tényleges riasztásokat végre kell hajtani.

Amennyiben a kényszerhelyzetet jelentő légijármű folytatja útját az érintett repülőtér felé, abban az esetben az érintett repülőtérnek aktiválni kell a repülőtér repülőtéri kényszerhelyzeti tervét és mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy a segítségnyújtásra érkező külső szervezetek akadálytalanul bejuthassanak a repülőtér területére.

7.3. Bekövetkezett légijármű esemény

Légijármű bekövetkezett eseménye során, a terv 6.1.3. pontjában meghatározott értesítéseket, riasztásokat végre kell hajtani, az esemény felszámolásának irányítását végző szervezet ellenkező utasításáig az esemény felszámolásában részt vevő szervezetek számára a tényleges riasztásokat végre kell hajtani.

Minden érintett szervezet maga köteles gondoskodni munkatársainak feladatuk ellátásához szükséges megfelelő egyéni védőeszközökkel történő ellátásáról, a szükséges szakemberek helyszínre rendeléséről, az elhelyezési körülmények biztosításáról. Amennyiben a repülőtér területén következik be a légijármű eseménye, vagy a kényszerhelyzetben lévő légijármű le tud szállni valamelyik repülőtéren, abban az esetben a mentésben lévő szervezetek ellátásáról, valamint elhelyezéséről a repülőtér üzemeltetőjének gondoskodnia kell.

Az esemény felszámolásának irányítását végző szervezetnek joga van az érintett típusra jogosítással rendelkező karbantartó szervezet szakembereinek, akár a mentésbe, akár a kárhelyszín felszámolásába, bevonását kérni. A KBSZ nem vesz részt az elsődleges beavatkozási feladatok ellátásában, azonban szakembereivel tudja segíteni az elsődleges beavatkozási feladatokat ellátó szervezetek munkáját.

7.3.1. Repülőtéren kívül

Bekövetkezett légijármű eseményéről a felszámolást végző szervezetek számára az értesítés HC/AFIS/MATCS-tól, más szervezetektől vagy civil bejelentőtől is érkezik. Az esemény értékelése után meg kell határozni az esemény felszámolásának irányítását végző szervezetet, mely jogellenes cselekmény esetén a TEK, minden egyéb esetben a katasztrófavédelem. Ameddig a rendelkezésre álló információk alapján nem merül fel a gyanúja a jogellenes cselekménynek, addig a katasztrófavédelem illetékes szervezeti egysége az esemény irányítását végző szervezet. A külső zónát a sérültek ellátásának vonatkozásában, az EÜ. PK. irányítja. A helyszínen az esemény felszámolását végző személy egyik első feladata a belső, valamint külső zóna meghatározása, felállítása és a zónák közötti átadási pontok kijelölése. A légitörvényt baleset helyszínén az elsődleges feladat az emberélet mentése, a környezeti kár lehetőség szerinti csökkentése, valamint a későbbi vizsgálatok eredményes lefolytatásához a bizonyítékok minél jobb megőrzése.

Helyszín zárása:

A helyszín zárása alapvetően a rendőrség feladata, melyet az esemény felszámolását irányító szervezet meghatározása alapján kell végrehajtani. A helyszínt jól látható módon, eszközökkel, élő erővel oly módon kell lezárni, hogy illetéktelen személyek a lezárt területre ne juthassanak be. A zárást az esemény felszámolását végző szervezet ellenkező utasításáig fenn kell tartani. Jogellenes cselekmény bekövetkezése esetén a zárást úgy kell megoldani, hogy az esemény felszámolását végző szervezetek tagjain kívül más ne hagyassa el a helyszínt. A helyszín zárásának végrehajtásához és fenntartásához a rendőrség külső szervezetek közreműködését is kérheti.

A körülmények mérlegelése alapján, amennyiben szükséges, az esemény feletti légtér megfelelő szintű korlátozásáról az LH, a pilóta nélküli légijármű tekintetében pedig a KBSZ intézkedik annak érdekében, hogy a felderítésben, mentésben részt vevő légijárművek akadálytalanul végezhessék munkájukat.

Zónák kijelölése:

A zónák kijelölését úgy kell végrehajtani, hogy az ne akadályozza az esemény hatékony felszámolását, mind a belső mind a külső zónát az esemény irányítását végző szervezet jelöli ki. A zónákban csak az esemény felszámolásában, illetve az esemény vizsgálatában résztvevő szervezetek tagjai, azonosításukat követően, lehetnek.

A zónákba történő belépést az adott zóna irányítójának, vagy az általa kijelölt személy engedélyével lehet végrehajtani. A zónák közötti ellenőrző áteresztő pontokat, a gyülekezési helyet, az elhunytak gyűjtésére, valamint sérültek ellátására kijelölt helyet az esemény felszámolását irányító személy a külső kör irányításával megbízott személlyel közösen jelöli ki.

A sérültek osztályozása, ellátása, elszállítása az OMSZ saját eljárási rendje szerint történik. Az EÜ. PK. feladata, az esemény felszámolását irányító személlyel közösen, a sérült gyűjtőhely kijelölése, a sérültek ezen helyre történő szállításának megszervezése, az osztályozás és az ellátás megkezdése a gyűjtőhelyen, az egészségügyi kiürítés megszervezése, folyamatos, kétoldalú rádiókapcsolat biztosítása az esemény és az egészségügyi szolgáltatók között. Az EÜ. PK. szükség esetén, az adott szervezet helyszíni vezetőjének engedélyével, kérheti az esemény felszámolását végző szervezet segítségét a sérültek megtalálási helyének rögzítéséhez, a sérültek azonosításához, illetve elszállításukhoz történő előkészítéshez, és a megcélzott

egészségügyi intézmény adatainak rögzítéséhez, ezzel is elősegítve a hozzátartozók minél gyorsabb, megfelelő tájékoztatását.

Az esemény felszámolásában résztvevő szervezetek együttműködése:

Az esemény felszámolását végző szervezetek együttműködésének biztosítása érdekében az esemény helyszínén központi irányító pontot kell létrehozni, ahol a különböző szervezetek döntésre jogosult vezetői össze tudják hangolni az esemény felszámolásával kapcsolatos feladatokat. A központi irányító pontnak az esemény teljes felszámolásáig működnie kell, az érintett szervezetek döntésre jogosult vezetőinek folyamatosan ott kell lenniük.

Kommunikáció az esemény felszámolása során:

Az esemény helyszínének felszámolása során az érintett szervezetek elsősorban az EDR rendszeren keresztül kommunikálnak egymással, összhangban az Országos Légi Kutató- Mentő Tervben szereplő csatornakiosztással. Az esemény helyszínén, olyan szinten leterhelődik a kommunikációs hálózat, hogy akadályozza az esemény felszámolását végző szervezetek kommunikációját, ezért intézkedni kell a civil kommunikáció korlátozásáról, megszüntetéséről. A részletes csatornakiosztást és elérhetőségi adatokat az 1. számú melléklet tartalmazza.

Helyszín biztosítása, baleset vizsgálata és áldozatazonosítás:

A baleset pontos körülményeinek megállapítását végző vizsgálat az életmentés valamint a káreset felszámolásának befejezéséig csak az esemény felszámolásának irányítását végző személy engedélyével kezdhető meg.

Tekintettel azonban arra, hogy egy jövőbeni hasonló esemény csak a baleset pontos körülményeinek feltárása alapján előzhető meg, a helyszínen törekedni kell arra, hogy lehetőség szerint az esemény helyszíne csak a legszükségesebb mértékben változzon meg (beleértve az áldozatok és a roncs elhelyezkedését), illetve a szükségessé váló változtatások valamilyen módon rögzítésre kerüljenek (pl.: helyszínrajz, fénykép/video) a balesetvizsgálat elősegítése céljából.

A légi jármű fedélzeti adatrögzítőjének megtalálása és megőrzése mellett törekedni kell arra, hogy a légi jármű szerkezeti elemei, fedélzeti műszerei a lehető legkevesebb sérülést szenvedjenek, a kezelőszervek lehetőség szerint a baleset bekövetkezés kori állapotukban maradjanak. A balesetvizsgálat szempontjából lényegi kérdés az áldozatok, sebesültek fellelésének helye is, ezért a mentés során ezt is rögzíteni kell (pl.: az áldozatok, sérültek áradó helyén rögzítésre kerül feltalálásuk helye).

Az áldozatok és a sérültek hozzátartozóinak gyors és pontos tájékoztatása érdekében kerüljön feljegyzésre az is, hogy az elhunytak és sérültek hová kerültek elszállításra.

A helyszín lehetőség szerinti minimális változtatása mellett a rendelkezésre álló eszközökkel mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy az időjárás ne okozzon kárt a nyomokban és a roncsban, illetve, hogy illetéktelen személyek azokhoz ne férhessen hozzá.

A helyszín megbontására, az életmentés kivételével, a hatályos jogszabályok értelmében csak a KBSZ vizsgálóbizottság vezetőjének engedélyével kerülhet sor. Az esemény utáni helyreállítás, a roncs elszállítása csak az esemény körülményeinek vizsgálatát végző szervezetek együttes hozzájárulásával történhet meg.

A helyszín végső felszámolásában a beavatkozó szervezetek szükség szerint közreműködnek. A roncs tárolási helyét a rendőrség hozzájárulásával a KBSZ jelöli ki.

A balesetben elhunytak összegyűjtésének helyét az esemény felszámolását végző szervezet, az EÜ. PK. valamint az NNI BTFO közösen jelöli ki és gondoskodik arról, hogy feltalálásuk helyéről, körülményeiről — amennyire lehetséges — pontos feljegyzés készüljön a balesetvizsgálat segítése érdekében. Az elhunytak elszállítása csak a helyszíni szemlében résztvevő hatóságok, szervezetek kárhelyi vezetőivel történt egyeztetést követően lehetséges. Az elhunytak elszállításáról, valamint ideiglenes tárolási helyéről nyilvántartást kell végezni.

A sérültek, az áldozatok azonosításához a rendőrség valamint a KR NNI BTFO felveszi a kapcsolatot a nemzetközi vagy az érintett nemzeti rendőri szervekkel. A helyszínen a bünyügi, nyomozati tevékenységek koordinálása a KR NNI feladata, együttműködve a rendvédelmi szervekkel és a KBSZ-el. Az áldozatok azonosítása az NNI DVI protokollja szerint történik.

7.3.2. Repülőtéren belül

Repülőtéren belül, valamint annak 8 km sugarú körében történt, e Terv aktiválását igénylő esemény során értelemszerűen alkalmazni kell a terv 7.3.1. pontjában meghatározottakat, azzal az eltéréssel, hogy az esemény felszámolásában a repülőtéri szolgálatoknak, a repülőtéri kényszerhelyzeti tervben meghatározottak alapján, közre kell működniük, támogatniuk kell az esemény felszámolását, valamint a későbbi vizsgálatát végző szervezetek munkáját. A repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatnak a TV, jogellenes cselekmény bekövetkezésekor a TEK PK feladatát ellátó személy munkáját támogatnia kell, lehetőség szerint az esemény felszámolásának irányítását közösen kell végrehajtaniuk.

A 7.3.1. ponttal ellentétben a helyszín zárását lehetőség szerint a repülőtéri FBŐ oly módon hajtsa végre, hogy az esemény felszámolását végző és a belépési pontnál várakozó szervezeteket a baleset helyszínére minden esetben fel tudja vezetni.

Az OMSZ EÜ. PK. helyszínre érkezéséig a sérültek ellátását, az elhunytak ideiglenes elhelyezését, a KBSZ képviselőjének engedélyével, a repülőtéri mentési koordinátor végzi, ezért az ő feladata a szükséges ellátóhelyek kijelölése és a sérültek kezdeti ellátásának megszervezése. Az OMSZ EÜ. PK. helyszínre érkezése után átveszi ezen feladat irányítását, azonban a külső zóna irányításába bevonja a repülőtéri mentési koordinátort is.

A repülőtér üzemeltetőjének gondoskodnia kell a repülőtéri kényszerhelyzeti terv aktiválásáról, az abban szereplő feladatok végrehajtásáról valamint a kényszerhelyzeti központ és egyéb, a kényszerhelyzeti tervben szereplő létesítmények megnyitásáról és rendelkezésre állásának biztosításáról.

7.4. Nemzeti referens

A 455/2022. Korm. rendelet alapján az ÁHTP működtetéséhez szükséges ÁHTP nemzeti referenst a külpolitikáért felelős miniszter (a továbbiakban: KKM) javaslatára a közlekedésért felelős miniszter jelöli ki. A nemzeti referensi feladatok ellátását a KKM részéről magas szintű döntési joggal rendelkező, források felett rendelkező személy végzi.

A nemzeti referens együttműködik az áldozatok révén érintett külföldi diplomáciai testületekkel, az érintett hazai és külföldi hatóságokkal, a balesetben részes légitársasággal, és a civil szervezetekkel.

A KKM feladata az áldozatok állampolgársága szerinti diplomáciai képviselőkkel való kapcsolattartás, többek között a balesetet követő azonnali tájékoztatás.

Indokolt a KKM részéről a 1150/2012. (V. 15.) Korm. határozat szerinti, a BM bázisán működő KKB NVK-ba delegált szakértő kijelölése.

A nemzeti referens látja el a koordinációt a baleset felszámolásában, illetve az esemény vizsgálatában érintett szervezetek, valamint a politikai vezetés, illetve az érintett országok nagykövetségei között.

Amennyiben a légiközlekedési balesetben több ország is érintett (gyártó, tervező, lajstromozó, üzemben tartó állam, az áldozatok állampolgársága szerinti államok stb.) a baleset vizsgálatában közreműködő szervezetek, személyek, valamint az áldozatok hozzátartozói beutaztatásának, illetve magyarországi tartózkodásának elősegítését a nemzeti referens koordinálja.

8. Egészségügyi válsághelyzet

Az egészségügyi válsághelyzet kezelése során alapvető cél

1. a kritikus fontosságú légitölekedés rendelkezésre állásának, folyamatosságának és fenntarthatóságának biztosítása, és
2. az egészségügyi és nem egészségügyi intézkedések végrehajtását az utazók, a személyzet és a lakosság egészségének és jólétének védelme, valamint a fertőző betegségek légi úton történő terjedésének minimalizálása/mérséklése érdekében.

8.1. Alapelvek

Az egészségügyi válsághelyzet kezelése során a légitölekedésben a következő alapelveket kell figyelembe venni:

Összehangolt és időben történő reagálás:

Az egészségügyi intézkedések végrehajtása több szervezetet érintő erőfeszítés. Az egyes szervezetek által végrehajtott intézkedéseket jól össze kell hangolni, hogy elkerülhetőek legyenek a félreértések, az ellentmondások és az erőforrások megkettőzése. A járvány kitörésének kezdeti szakaszában az intézkedéseket nagyon gyorsan és időben kell bevezetni melyek hatékony végrehajtása fontos.

Hatékony és fenntartható intézkedések:

A közegészségügyi vészhelyzetre való reagálás hosszabb időn keresztül is folytatódhat. Az elfogadott intézkedéseknek hatékonyak kell lenniük, ugyanakkor fenntarthatónak kell lenniük a vészhelyzet megszűnéséig.

Az utazóknak okozott kellemetlenségek minimalizálása:

A közegészségügyi válsághelyzetben bevezetett eljárásoknak és intézkedéseknek elsősorban a járvány kitörése által okozott kockázatok mérséklésére kell irányulniuk. Ezeknek az elfogadott eljárásoknak és intézkedéseknek minimalizálniuk kell az összes utazónak okozott kellemetlenségeket.

Gyors visszatérés a rutinműveletekhez, amint a válsághelyzet megszűnése:

Meg kell határozni, hogy mikor csökken a válsághelyzet. A bevezetett intézkedések megszüntetésére vonatkozó kapcsolódó eljárásra van szükség, abból a célból, hogy a rutinszerű működéshez való visszatérést megkönnyítsék, ahogy ezt a járványhelyzet lehetővé teszi.

8.2. A járvány szakaszai és a szükséges intézkedések

Az egészségügyi válsághelyzet kihirdetését követően az alábbi szintű riasztási rendszer kerül meghatározásra, a WHO által alkalmazott, járványügyi szakaszok szerint. Az egyes riasztási fokozatokhoz meghatározásra kerül, mely intézkedések alkalmazandóak jellemzően. A konkrét helyzetben bevezetendő járványügyi védekezéshez szükséges intézkedésről saját hatáskörében eljárva az országos tisztifőorvos dönt. A nemzetközi szinten is összehangolt, légitölekedés területén alkalmazandó intézkedésekre a Munkacsoport – a nemzetközi helyzet ismeretében – javaslatot tehet, valamint a nemzetközi repülőterek és nemzetközi légifuvarozók számára ajánlást fogalmazhat meg.

a) 1. riasztási fokozat (WHO 1.-4. szintek):

Az 1. riasztási fokozat esetén a megbetegedések izoláltak, emberről emberre terjedés veszélye alacsony. A légi úton történő behozatal lehetséges, de jól kontrollálható.

Jellemzően alkalmazható intézkedés: Válsághelyzeti intézkedésre jellemzően nincs szükség. Megfontolható az Egészségügyi Értesítés (Health Alert Notice, a továbbiakban: HAN) kiosztása a repülőterek és légitársaságok részére, melyben felhívják figyelmüket a járvány veszélyre. A repülőterek és légitársaságok felhívják munkavállalóik figyelmét a tünetekre, és a tünetek jelentkezése esetén felmentik munkavállalóikat a munkavégzés alól.

b) 2. riasztási fokozat (WHO 5. szint):

A 2. riasztási fokozat esetén a vírus egyre jobban adaptálódik humán esetekre, azonban izolációval és karanténnal jól kontrollálható.

Jellemzően alkalmazandó intézkedés: Egészségügyi Nyilatkozat (Health Declaration Form) és Utaskövetési Nyomtatvány (Passenger Locator Form) használata a légitársaságok érkező utasai számára, a megbetegedések nyomon követése céljából.

Repülőtereken (érkező és induló oldalon is) hőmérséklet mérés bevezetése. Amennyiben az utas hőmérséklete 37,8 C felett van és egyértelmű tünetek észlelhetők (pl. orrfolyás, köhögés, stb.), a beteg személyek esetén gyors teszt és karantén alkalmazása.

A repülőterei és légitársasági dolgozók rendszeres szűrése, megbetegedés, együtt élő személy megbetegedése esetén karantén alkalmazása; valamint munkavégzéshez egyéni védőfelszerelés (kézhigiéniai eszközök, maszkok, stb.) biztosítása.

Légijárművek és repülőterek gyakoribb takarítása, fertőtlenítése. Megfelelő távolságtartási intézkedések és ajánlott/kötelező maszk használat bevezetése.

c) 3. riasztási fokozat (WHO 6. szint):

A 3. riasztási fokozat esetén a fertőzés veszélye rendkívül magas, a járvány tömegesen terjed emberről emberre.

Jellemzően alkalmazandó intézkedés: A 2. riasztási fokozatban meghatározott intézkedéseken túl ki- és beutazási korlátozások, belépéskor kötelező egészségügyi vizsgálat, karantén intézkedések széleskörű alkalmazása.

9. Berakodás előtti előzetes áruinformáció (PLACI)

9.1. Jogellenes beavatkozás bekövetkezése, elhárítására irányuló eljárások

A terv 6.1.1. pontjában meghatározott értesítéseket végre kell hajtani, abban az esetben, ha a DNL kiadásában résztvevő hatóságok valamelyikének tudomására jut a figyelmen kívül hagyott DNL jelöléssel ellátott áru Magyarországra érkezésének ténye, azonban az esemény fajtájának megfelelő, az esemény felszámolásának irányítását végző szervezet ellenkező utasításáig, a tényleges riasztásokat nem kell végrehajtani, elegendő a Hívásfogadó Központ (112) értesítése. Amint a HC értesítést kap az LH-től az eseményről, amint lehetősége van rá, végig kell kísérnie a légi jármű útját onnantól, hogy Magyarország légterét eléri.

Amennyiben a jogellenes beavatkozással érintett légi jármű folytatja útját az érintett repülőtér felé, abban az esetben az érintett repülőtérnek aktiválni kell a repülőtér repülőtéri kényszerhelyzeti tervét és mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy az elhárításban, illetve a segítségnyújtásra érkező külső szervezetek akadálytalanul bejuthassanak a repülőtér területére.

10. Segítségnyújtás a légiközlekedési balesetek áldozatainak és hozzátartozóinak

Váratlanul bekövetkező, általában tragikus kimenettel járó légiközlekedési balesetek esetén kiemelten fontos szempont, hogy veszteségeket elszenvedők folyamatos és megbízható információt, valamint megfelelő segítséget kapjanak. A segítségnyújtás komplex tevékenység, mely többek között az érintett légitársaság, a hatóságok és a repülőtér koordinált együttműködését igényli. E szervezetek kötelezettsége az információk megosztása egymással oly módon, hogy az lehetővé tegye minden közreműködő saját kötelezettségének teljesítését az adatvédelmi szabályok betartásával.

Az ÁHTP végrehajtásával kapcsolatos feladatok:

- a szükséges erőforrások biztosítása kormányzati oldalról;
- kapcsolattartás az érintett légitársaság képviselője (megbízott ügynöksége) és az érintett hatóságok között;
- szükség szerint a balesetvizsgálatban érintett szervezetek képviselőinek beutaztatásának segítése;
- a balesetben érintett személyek állampolgársága szerinti ország hatóságaival, magyarországi képviselőivel való kapcsolattartás;
- szükség szerint az áldozatok hozzátartozóinak beutaztatása, magyarországi tartózkodása, majd a hazautaztatás megszervezése;
- amennyiben az érintett légitársaság nem rendelkezik az adott országban szerződött ügynökséggel az ÁHTP működtetéséhez, a kormányzat részéről megbízott ügynökség/szervezet vonatkozó tevékenységének irányítása;

Balesetet követő haladéktalan intézkedések:

Amennyiben repülőtéren belül történt a baleset:

- a repülőtér call center megkezdí működését, a repülőtérnek biztosítania kell a call centerbe való haladéktalan belépést a baleset következményeinek felszámolásában és a baleset vizsgálatában részt vevő hatóságok, szervezetek, a nemzeti referens, valamint az érintett légitársaság képviselői részére, valamint hatékonyan elő kell segítenie, hogy a légitársaság és a hatóságok a balesettel kapcsolatos feladataikat ellássák.
- az érintett légitársaság haladéktalanul, de legkésőbb a balesetről szóló értesítéstől számított két órán belül átadja a call center, a nemzeti referens a légiközlekedési hatóság és a KBSZ részére a beszállítás lezárásakor rögzített final (megerősített) utaslistát.

Amennyiben repülőtéren kívül történt a baleset:

- a call center felállításáról az érintett légitársaság gondoskodik;
- a magyar hatóság által kiállított, érvényes működési engedéllyel rendelkező légitársaság eljár a saját segítségnyújtási terve szerint;
- külföldi légitársaság esetén, amennyiben van magyarországi képviselő, a képviselő gondoskodik a call center aktiválásáról;
- külföldi légitársaság esetén, amennyiben az érintett külföldi légitársaságnak nincs magyarországi képviselője és nincs magyarországi szerződött ügynöksége, közreműködőként felkéri valamely olyan légitársaságot, amely rendelkezik a megfelelő magyarországi lehetőséggel;
- az utaslista tekintetében a fentiek szerint kell eljárni.

Call Center felállítása:

Repülőtéren történt baleset esetén a repülőtér, azon kívül a légitársaság üzemelteti. Kezdetben nagy kapacitással, célszerű legalább angolul, németül, spanyolul és a járatot üzemeltető légitársaság nyelvén üzemeltetni.

A call centert célszerű mindaddig működtetni, amíg megtörténik a külföldi áldozatok maradványainak hazaszállítása.

Mivel a legnagyobb érdeklődési hullám az első 24 órában várható, ezért ebben az időszakban a lehető legnagyobb kapacitással célszerű a központot működtetni, majd az első három nap után kapacitása csökkenthető, a sérültek hazatértét követően pedig minimális létszámmal is működtethető. Fel kell készülni arra, hogy más járatok utasai után is igen sok lesz az érdeklődő, mert van, aki csak azt tudja, hogy az adott napon utazott a hozzátartozója az adott célállomásra, de a járatról nincs pontos információja.

Annak érdekében, hogy a rendszer a balesetet követő napokban, hetekben is hatékonyan működtethető legyen, a call center részéről célszerű kérni a legközelebbi hozzátartozótól egy olyan személy megnevezését, akivel a későbbiekben is tarthatják a kapcsolatot az érintett hatóságok, szervezetek.

Mindaddig, amíg a call center felállításra nem kerül a Hívásfogadó Központ 112-nek is fel kell készülnie arra, hogy az első órákban erőteljes nyomás nehezedik majd rá. Ezért haladéktalanul célszerű a call center aktiválásának várható időpontjáról tájékoztatni.

A segítségnyújtás fajtái:

a) Azonnali információ nyújtása:

A hozzátartozókkal való kapcsolat felvételt követően azonnal tájékoztatást kell adni a segítségnyújtás következő lépéseiről.

b) Személyazonosítás, felügyelet és a maradványok hazaszállítása:

A személyazonosításhoz szükséges DNS minták beszerzése az érintett országok rendőrszervezeteinek együttműködésével megvalósuló feladat.

Az áldozatok maradványainak azonosítását követően a maradványok hazaszállításának szervezésében az ÁHTP nemzeti referens koordináló szerepe hatékony segítség lehet. Anyagi fedezetét az érintett légitársaság biztosítja előre vagy a Kormány előlegezi meg és az áldozat állampolgársága alapján érintett ország külügyminisztériumától igényli vissza utólag.

c) Krízis tanácsadás:

A krízis tanácsadás célja a pszichológiai segítségnyújtás a baleset következményeinek feldolgozásához a túlélőknek és hozzátartozóiknak, és számos formája lehet. Ennek nyújtása elsősorban az érintett légitársaság feladata, szükség esetén civil szervezetek, valamint a katasztrófavédelemnél működő krízisintervenciós csoport bevonásával. Ennek része az önszerveződő csoportok létrehozásának támogatása a hasonló személyek találkozásának, fórumának megteremtésével.

d) Azonnali pénzügyi segítségnyújtás:

Elsősorban az érintett légitársaság, illetve külföldi állampolgár esetén az állampolgárság szerinti külképviselet feladata. Amennyiben ez valamilyen okból nem valósítható meg, a Kormány mindent megtesz annak érdekében, hogy a sérült személyek magyarországi gyógykezelése a szükséges ideig biztosított legyen, a sérült személyek magyarországi

tartózkodásuk idején hozzájussanak szükségleteik alapvető kielégítéséhez. Amint lehetséges, visszatérjenek hazájukba, és mindezek költségeit a későbbiekben rendezzi az érintett állammal.

e) Külföldi hozzátartozók beutazásának elősegítése, személyi adminisztráció:

Szükséges a külföldi hozzátartozók Magyarországra történő beutazásának elősegítése szükség szerint soron kívüli vízum kiadásával; külföldi állampolgárságú túlélőknek az elvesztett személyi okmány ideiglenes pótlásáról való gondoskodás (külképviseltek); valamint szükség szerinti vámügyintézés.

Célszerű a hozzátartozók részére egy vagy egymáshoz közeli szálláshelyen foglalási lehetőséget biztosítani a későbbi utaztatások megkönnyítése érdekében. Arra azonban ügyelni kell, hogy a hozzátartozók és a balesetvizsgálatban érintett, külföldről érkező szakemberek egymástól jól elkülönülő szálláshelyen kerüljenek elhelyezésre.

f) Látogatás a baleset helyszínére:

Az utaztatás megszervezése alapvetően az érintett légitársaság feladata. Amennyiben az érintett légitársaság nincs olyan helyzetben, hogy megszervezze a külföldi hozzátartozók Magyarországra utaztatását, az ÁHTP nemzeti referensnek szükséges közreműködnie abban, hogy lehetőség szerint minél összefogottabb legyen a Magyarországra egyénileg utazó hozzátartozók itteni tartózkodása (pl. ne egyénileg látogassák a baleset helyszínét).

A baleseti helyszín meglátogatására csak a helyszínelési munkálatok befejezése után kerülhet sor, és úgy kell megszervezni, hogy a hatóságok és szervezetek munkáját ne akadályozza.

Nagyobb csoport érkezése esetén esetleg szükségessé válhat humanitárius szervezet bevonása az ellátásuk megszervezésébe.

g) Személyes ingóságok védelme és visszaszolgáltatása:

Amennyiben az utasok személyes ingósága nem semmisül meg a balesetben, azok összegyűjtése a katasztrófavédelem feladata, őrzésükről a rendőrség gondoskodik a helyszínen felállított védett helyen, és amennyiben közegészségügyi szempontból visszaadhatók, vagy a katasztrófavédelem közreműködésével raktárba szállíthatók (ez repülőtéren belül lehet egy erre a célra kijelölt épület is) a tulajdonosoknak vagy a hozzátartozóknak történő átadásukig.

h) Folyamatos információs szolgálat biztosítása:

Kerülendő, hogy az egyes érintett szervezetek egymástól függetlenül, eltérő időpontokban juttassák el egyazon információt a hozzátartozókhöz, ezért célszerű az ÁHTP nemzeti referens közreműködése az információáramlás koordinálása szempontjából is.

i) Információ áramlás biztosítása a légiközlekedési baleset kivizsgálásának folyamatáról, megállapításairól:

A KBSZ közvetlenül végzi ezt a tevékenységet, külföldi állampolgárok (túlélő vagy hozzátartozó) esetén a KKM közvetítésével.

j) Megemlékezés:

Biztosítani kell, hogy a helyszínre érkező hozzátartozók részt vehessenek egy megemlékezésen, figyelembe véve az eltérő vallásokat (ha lehetséges ökumenikus gyászszerartás szervezése).

k) Jogi tanácsadás:

Ennek elsősorban a légiközlekedési baleset bekövetkezését követő közvetlen időszakban van jelentősége, amikor az érintettek még az érzelmi hatások miatt nem foglalkoznak vagy nem

képesek foglalkozni gyakorlati kérdésekkel (nem egyenlő az áldozatok miatti kártérítési perekben való képviselettel).

l) Hozzátartozók közössége:

Ha igénylik a hozzátartozók vagy a túlélők, célszerű elősegíteni az érintettek közösségi szervezetének létrehozását, megalakulását (pl. közösségi fórum létrehozása), amely jó lehetőséget teremt az információcseréhez, közös kezdeményezések kialakításához, megvalósításához, de egyúttal megkönnyíti az ÁHTP nemzeti referens számára is a kapcsolattartást.

m) Emlékmű állítás:

Az emlékmű állítását kezdeményezheti az érintett légitársaság, a hozzátartozók valamint a nemzeti referens.

11. Kommunikáció

Légiközlekedési baleset során nagy média valamint lakossági érdeklődés várható, ezért szükséges, hogy ezt a feladatot egy, a Kormány által erre felhatalmazott személy végezze, aki lehetőleg kommunikációs szakember is, mely alól kivételt képez a baleset okaival, a vizsgálat megállapításaival kapcsolatos kommunikáció, mely feladatot a KBSZ végzi. A nemzeti referenci feladatokat ellátó személy nem bízható meg ezen feladatok ellátásával.

A kommunikációs feladatok végrehajtására kommunikációs központot kell létrehozni.

Kommunikációs központ:

A kommunikációs központ felállításának célja, hogy a média tájékoztatása lehetőség szerint minél összefogottabban, egy helyszínen, tervezhetően történjen meg. A kommunikációs központ nem egyenlő a call centerrel.

A kommunikációs központ felállításának helyszínét a baleset helyszíne határozza meg. Amennyiben a légiközlekedési baleset repülőtéren belül történik, a kommunikációs központot célszerű a repülőtér valamely épületében, nyilvános területen, a repülőtér üzembentartójával történt egyeztetést követően kialakítani.

Amennyiben a légiközlekedési baleset helyszíne repülőtéren kívül van, fel kell készülni arra, hogy a média munkatársai nagy számban jelennek meg a baleset helyszínén is, függetlenül attól, hogy ténylegesen hol kerül felállításra a kommunikációs központ.

A Kommunikációs Központba a légiközlekedési baleset felszámolásában részt vevő szervezetek képviselői léphetnek be.

A Kormány által a kommunikációs feladatok ellátására felhatalmazott személy legalább naponta egyszer hívjon össze egy megbeszélést, amelyen minden, a baleset felszámolásában érintett szervezet képviselteti magát. Ezen a találkozón az érintett szervezetek egyeztetik a balesettel kapcsolatos kommunikációt.

A mentés megkezdését követően célszerű előre bejelentett időpontokban tájékoztatást adni a mentés helyzetéről, a feltalált sérültek esetleges állapotáról, a helyszínre vonuló kivizsgáló szervezetek felkészüléséről. A média tájékoztatása a Kommunikációs Központban tartott sajtótájékoztatók útján történik. A sajtótájékoztatók helyszínére belépés csak érvényes sajtó igazolvánnyal történhet, amit – ha az adott helyszínen nem működik sajtó biztonsági szervezet – a Rendőrség ellenőriz.

A légi jármű fedélzeti adatrögzítőinek megtalálását a KBSZ jelenti be, aki tájékoztatást ad az adatrögzítők állapotáról, kiolvasásuk várható menetéről, valamint a későbbiekben az ezzel kapcsolatban rendelkezésre álló információkról.

A légiközlekedési baleset tényének megerősítése:

A korábbi repülőesemények bekövetkeztéből eredő tapasztalat szerint rendkívül rövid idő alatt nyilvánosságra kerül, ha egy repülőgép jele eltűnik a HC/AFIS/MATCS radarjáról. A légiközlekedési baleset tényének hivatalos megerősítéséig azonban akár egy óra is eltelhet, hiszen önmagában a jel eltűnése még nem egyenlő a tényleges baleset bekövetkezésével. A baleset bekövetkezésének feltételezéséig a HC/AFIS/MATCS-nak több intézkedést is végre kell hajtania.

A légiközlekedési baleset ténye azonnal nyilvánosságra kerül, amennyiben a baleset repülőtéren belül következik be. Ekkor a repülőtéren mindenképpen kommunikálnia kell, hiszen a baleset nagy valószínűséggel jelentősen érinti a működés feltételeit, akár a repülőtér bezárására is sor kerülhet.

Amennyiben repülőtéren kívül történik légiközlekedési baleset, a repülőgép jelének elvesztését két szervezet erősítheti meg, maga a HC/AFIS/MATCS, illetve a mozgósított légi kutató-mentő szolgálat.

Amikor a légiközlekedési baleset bekövetkezése ténnyé válik, a nemzetközi tapasztalatok szerint az érintett légitársaság közleményt ad ki benne az érintett járat megnevezésével, az utasok és a személyzet létszámával, a járat útvonalával.

A hivatalos szervek által történő kezdeti tájékoztatás lehetséges témakörei:

- a) a kutatás-mentés megkezdése, az abban részt vevő erők ismertetése;
- b) a kutatás-mentés folyamata, mely területeket érint, milyen viszonyok között folyik a keresés;
- c) a légijármű feltalálásának körülményei, a roncs helyzete, állapota;
- d) az első adatok a sérültek, áldozatok feltételezett számáról;
- e) annak bejelentése, hogy a légijármű feltalálásával azonnal kezdetét veszi a légiközlekedési baleset okának vizsgálása mind a rendőrség, mind a közlekedésbiztonsági szerv részéről.

Kommunikáció szervezése:

A média tájékoztatását úgy kell megoldani, hogy az ne zavarja a mentést, majd a balesetvizsgálók munkáját, illetve lehetőség szerint maximálisan elkülöníteni a hozzátartozókat a média és az esemény kivizsgálásában résztvevő szervezetek munkatársaitól, tiszteletben tartva az áldozatok hozzátartozóinak lelkiállapotát.

Szükség esetén a baleset helyszínén ideiglenesen média pont jelölhető ki, ahonnan a baleset helyszínén a médiát közvetlenül tájékoztatni lehet. A Kommunikációs Központ vezetője dönt a média pont létrehozásának szükségességéről, időtartamáról és a TV/TEK PK.-val való egyeztetést követően jelöli ki.

Függetlenül a légiközlekedési baleset helyszínétől, a média munkatársai számára minden esetben célszerű kijelölni egy gyülekező helyet, amennyire csak lehetséges elkülönítve az időközben esetlegesen érkező hozzátartozóktól.

A Kommunikációs Központ az első 24 órában rövid időközönként, lehetőség szerint 2-3 óránként tart rövid tájékoztatót az addig feltárt tényekről, a helyszíni szemle folyamatáról.

A mentést követően is gondoskodni kell arról, hogy a balesetvizsgálat befejezéséig a média munkatársai ne léphessenek be a zónákba. A mentésben, balesetvizsgálatban részt vevő szervezetek – a rájuk vonatkozó előírások figyelembe vétele mellett – saját felvételeik átadásával pótolhatják a helyszín lezárásából adódó képi anyag hiányát. A felvételek átadása – egyeztetés alapján – a Kommunikációs Központban történik.

Legkorábban a helyszínelés befejezését követően, a baleset felszámolásában részt vevő szervezetek egyeztetésének és döntésének megfelelően kerülhet sor az áldozatok hozzátartozói részéről a helyszín felkeresésére. Célszerű a helyszínen ökumenikus istentiszteletet is tartani.

Minden megemlékezést lehetőség szerint a média kizárásával célszerű megtartani, tekintettel a hozzátartozók lelkiállapotára.

Kommunikáció a balesetvizsgálat megállapításairól:

Légiközlekedési baleset esetén fokozott az érdeklődés mind a társadalom, mind a média részéről a balesetet előidéző okok iránt. Ezért célszerű a balesetvizsgálat fontosabb fázisait (a fedélzeti adatrögzítők megtalálása, állapotuk, az adatok kinyerése hol történik, a kinyert adatok, a személyzet tevékenységének és a légijármű műszaki állapotának első elemzése, a balesethez vezető körülmények, okok pontos megnevezése, stb.) követően tájékoztatót tartani.

A tájékoztatót a Kormány által a kommunikációs feladatok ellátására felhatalmazott személlyel közösen mindig a balesetvizsgáló szerv vezetője, az általa kijelölt személy és/vagy a KBSZ által a vizsgálatba bevont kommunikációs szakember tartja.

12. Gyakorlatok

A tervben foglaltak megfelelő szintű biztosítása érdekében az érintett szervezetek az OLKMR működtetőjének közreműködésével, a katasztrófavédelem szervezésében, legalább évente együttes törzsvezetési gyakorlatot, és legalább két évente rendes gyakorlatot tartanak.

A gyakorlat feltételezését valamint végrehajtásának menetét a gyakorlaton résztvevők közösen határozzák meg azzal a kitételrel, hogy a gyakorlatokat mindig más feltételezés szerint kell végrehajtani. A feltételezés kialakítása során törekedni kell rá, hogy az minél több szervezet bevonását igényelje, valamint ne fordulhasson elő olyan eset, hogy egy szervezet 2 egymást követő rendes gyakorlaton sem vesz részt.

A figyelmen kívül hagyott DNL jelöléssel ellátott szállítmány esetében csak az értesítési rend tér el minimálisan a fentiekben felvázolt értesítési rendtől, és az eltérés elsődlegesen a kommunikációban van, nem tevékenységben, ezért külön gyakorlat végrehajtása nem szükséges.

13. Mellékletek

1. számú melléklet

Szervezet	Telefonszám	EDR hívószám	e-mail cím
Légiközlekedési Hatóság	+36-30/655-4103	-	-
Közlekedésbiztonsági Szervezet	+36-1/432-6240 +36-1/294-5529 +36-30/931-0832	-	tsbaviainfo@tim.gov.hu tsbnotification@tim.gov.hu
OMSZ Szolgálatvezető Főorvos	+36-1/331-9133	4001001	szolgvezfo@mentok.hu
NAV Repülőtéri Igazgatóság Ügyeleti Szolgálat	06-30-971-20-01 06-1-297-11-49	-	-
Terrorelhárítási Központ	+36 1-265-6201 BM telefonszám: 69-001	3110 113	ugyelet@tek.gov.hu
BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Központi Főügyelet	+36-1/469-4349 +36-1/469-4293	„BUDA” 5203100 5200006	okf.fougyelet@katved.go.hu
Készenléti Rendőrség	+36 30 820 0742	-	ugyelet.kr@kr.police.hu
Nemzeti Információs Központ	+3614674601	-	nikugyelet@nik.gov.hu
RRI Ügyelet	+36-30/350-3516	-	ugyelet@rri.police.hu
NNK Központi Ügyelet	+36-1/476-1274 +36-30/951-6759	4001560	nnk.ugyelet@nnk.gov.hu
Nemzeti Nyomozó Iroda	+36 20 900 0796 +36 30 820 0742	-	ugyelet.kr@kr.police.hu
Hungarocontrol	+36304808105 +36704660646	-	-
ORFK Főügyelet	+36-1/461-5130	„Árpád 1” 3130112	ugyelet.orfk@orfk.police.hu

	BM tel.: 29-300; 29-400; 29-401		
--	------------------------------------	--	--