



Debrecen
International
Airport

REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI KÉZIKÖNYV

változat: 9
ikt.sz.:803-1/2026

oldal: 1 / 86

REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI KÉZIKÖNYV

Felügyelet			
Tevékenység	Név	Beosztás	Dátum
Jóváhagyta	Györke Ernő	ügyvezető	2026.10.07.

Módosítások				
Változat	Érvényesség		Módosította	Megjegyzés
	Kezdet	Vége		
1	2020.03.23.	2020.06.07	Király Tamás	első változat
2	2020.06.08.	2020.12.31.	Király Tamás	változáskezelési eljárás beillesztése
3	2021.01.01.	2022.06.23.	Király Tamás	változáskezelési eljárás kiegészítése, kisebb tartalmi módosítások
4	2022.06.24.	2023.01.19.	Leitner Patrik, Király Tamás	teljes felülvizsgálat
5	2023.01.20.	2023.05.06.	Leitner Patrik	Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság szervezeti egység kettéválásra Repülésbiztonsági Igazgatóság és Compliance Igazgatóság szervezeti egységekre. Felelős vezetőjük a repülésbiztonsági igazgató és a compliance igazgató. Repülésbiztonsági ajánlás bevezetése. Kockázatértékelés alapján meghatározott tolerálhatósági szint újra értelmezése. Módosított oldalak: 11., 12., 15., 17., 20., 21., 25., 26., 28., 29., 30., 31., 32., 34., 35., 36., 39., 40., 41., 42., 45., 46., 48., 49., 51., 52., 53., 55., 60., 62., 63., 64., 66., 68., 70., 71., 72., 73., 74., 80., 89.
6	2023.05.07	2025.01.01	Leitner Patrik	Formanyomtatványok összevonása; oktatási tematika kihivatkozása a Training Syllabus-okba; Dokumentációs eljárások frissítése; SPI-k módosítása az

				SRB ülésen tárgyaltaknak megfelelően. Módosított oldalak: 1; 2; 3; 9; 10; 11; 13; 20; 21; 22; 23; 24; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 35; 36; 37; 39; 40; 41; 42; 45; 46; 47; 49; 50; 51; 54; 56; 57; 58; 59; 61; 62; 63; 67; 68; 69; 72.
7	2025.01.02	2026.01.31.	Leitner Patrik	Módosított fejezetek: 1.3; 1.5; 1.6; 2.1; 2.2; 2.3; 3.2; 3.3; 4; 5.1; 5.2; 5.3; 5.4; 5.5; 6.1; 7; 7.1; 7.2; 7.3; 9.1; 9.2; 9.3; 10.1; és 10.2.
8	2026.02.01	2026.10.07.	Dr. Selymes Péter	Módosított oldalak: 8; 29; 30; 37-38; 40-44; 48; 54; 56-64; 73; 77; 80; 82; 86; 87
9	2026.10.08		Dr. Selymes Péter	Módosított oldalak: 9, 12,15, 19, 21-26; 30, 35-36, 39-41, 43-47; 53-55, 57-59, 62-63



Debrecen
International
Airport

REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI KÉZIKÖNYV

változat: 9
ikt.sz.:803-1/2026

oldal: 4 / 86

SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA

Tartalomjegyzék

1	Általános rendelkezések	9
1.1	A kézikönyv célja	9
1.2	Hatály.....	9
1.3	A kézikönyv felügyelete	9
1.3.1	Általános.....	9
1.3.2	A kézikönyv elosztása, közzététele	10
1.3.3	A kézikönyv felülvizsgálta	10
1.4	A kézikönyv felépítése	11
1.5	Jogszabályi hivatkozások, egyéb követelmények	11
1.6	Definíciók és rövidítések	12
2	Repülésbiztonsági politika, célkitűzések és programok	17
2.1	Repülésbiztonsági politika	17
2.1.1	A repülésbiztonsági politika felülvizsgálata	18
2.2	Repülésbiztonsági célkitűzések	18
2.3	Repülésbiztonsági programok	19
2.3.1	Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (Local Runway Safety Team – LRST)	19
2.3.2	Helyi Repülőtér-biztonsági Tanács (Local Aerodrome Safety Committee – LASC) ..	20
2.3.3	Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottság (Safety Review Board – SRB)	20
2.3.4	Repülésbiztonsági Akciócsoport (Safety Action Group – SAG)	20
3	A repülésbiztonsági kulcsszemélyek repülésbiztonsági felelősségei	21
3.1	A felelős vezető repülésbiztonsági felelősségei	21
3.2	A repülésbiztonsági és compliance igazgató felelősségei	21
3.3	A kijelölt vezetők repülésbiztonsági felelősségei	22
3.3.1	A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató repülésbiztonsági felelősségei.....	23

3.3.2	Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató repülésbiztonsági felelősségei	23
3.3.3	A repülésvédelmi igazgató repülésbiztonsági felelősségei	24
3.3.4	A repülésvédelmi igazgató repülésbiztonsági felelősségei a kényszerhelyzeti vezető által	24
3.3.5	A gazdasági igazgató repülésbiztonsági felelősségei	24
3.3.6	HR és képzési vezető repülésbiztonsági felelősségei	24
3.4	A munkavállalók repülésbiztonsági felelősségei	25
4	Dokumentációs eljárások	26
4.1	Veszélynapló vezetése	27
5	A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata	28
5.1	Veszélyazonosítás	28
5.2	Kockázatértékelés	31
5.2.1	Súlyosság meghatározása	31
5.2.2	Valószínűség meghatározása	32
5.3	Kockázat tolerálhatósági szintjének meghatározása	33
5.4	Kockázat-kontroll és csökkentés	34
5.5	Kockázatcsökkentő intézkedések nyomonkövetése	36
6	A repülésbiztonsági teljesítmény nyomonkövetése	38
6.1	Repülésbiztonsági teljesítménymutatók és teljesítmény célértékek	38
6.1.1	Az SPI-k azonosítása	38
6.1.2	Az SPT-k és a repülésbiztonsági riasztási szintek és meghatározása	40
6.1.3	Adatgyűjtés	41
6.1.4	Az SPI-k teljesítményszintjének figyelemmel kísérése és értékelése	42
6.1.5	Jelentés a repülésbiztonsági teljesítményről	43

6.2	Az irányítási rendszer működésének felülvizsgálata.....	43
7	Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás	45
7.1	Önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszer.....	45
7.2	Kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszer	46
7.2.1	Kötelezően jelentendő események.....	47
7.3	Jelentések kivizsgálása	49
7.3.1	Információgyűjtés és eseményrekonstrukció	51
7.3.2	Ok-okozati összefüggések feltárása	51
7.3.3	Gyökérokok azonosítása	52
7.3.4	Javaslattevél, jelentés és trendfigyelés	52
7.3.5	A jelentések nyilvántartása és tárolása, a kapcsolódó bizonyítékok kezelése	53
7.3.6	A személyes adatok védelme	54
8	A kényszerhelyzeti tervezés összehangolása az SMS-el és más szervezetek kényszerhelyzeti tervével	55
9	Változáskezelés	57
9.1	Infrastrukturális változások	59
9.1.1	Jóváhagyásra nem kötelezett – karakterisztikát nem érintő – rutin/rövid kivitelezési idővel járó munkálatok	59
9.1.2	Jóváhagyásra nem kötelezett – karakterisztikát nem érintő – nagyobb karbantartási, fejlesztési munkálatok.....	60
9.1.3	Előzetes jóváhagyást igénylő infrastruktúra változások.....	60
9.2	Szervezeti és működési változások	62
9.2.1	Előzetes jóváhagyást igénylő szervezeti és működési változások	62
9.2.2	Jóváhagyásra nem kötelezett szervezeti és működési változások	63
9.3	Jogszabály, előírás, iparági standard változása	63

10	A repülésbiztonság promóciója	65
10.1	Képzés és oktatás.....	65
10.1.1	SMS képzési követelményrendszer.....	65
10.1.2	Képzési szükségletek, képzési terv	66
10.1.3	A képzések lefolytatása, értékelése és dokumentálása	66
10.2	A repülésbiztonság kommunikálása.....	67
10.2.1	A repülésbiztonsági politika promotálása	67
10.2.2	A repülésbiztonság kommunikációjának egyéb eszközei	67
10.2.3	A repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági kommunikációja külső szervezetek felé..	68
11	A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei.....	69
11.1	Az SMS folyamatos javítása	69
11.2	Az SMS összehangolása más szervezetekkel.....	69
12	Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások	71
13	Mellékletek.....	72

1 Általános rendelkezések

1.1 A kézikönyv célja

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér üzemeltető Debrecen International Airport Kft. a repülőtér biztonságos üzemeltetésének szisztematikus megközelítése érdekében repülésbiztonság-irányítási rendszert (továbbiakban: SMS) vezetett be. Az SMS rendszer célja annak biztosítása, hogy a repülőtér-üzemeltető olyan rendszerszintű, szervezett megoldással rendelkezzen, amely magába foglalja a repülésbiztonsági politikát, a rendszer működéséhez szükséges szervezeti felépítést, a felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat, valamint, hogy a rendszer működtetése biztosítsa a veszélyek felismerését, értékelését és a repülésbiztonsági kockázatok folyamatos felügyeletét, kezelését és csökkentését.

A kézikönyv célja, hogy egységes szerkezetbe foglalva meghatározza az SMS működtetésére és folyamatos javítására vonatkozó eljárásokat és iránymutatásul szolgáljon a hatálya alá tartozó szervezetek munkavállalóinak.

1.2 Hatály

Jelen Kézikönyv hatálya kiterjed a repülőtér-üzemeltető minden szervezeti egységére és munkavállalójára, valamint a repülőtér területén szolgáltatást nyújtó vagy igénybe vevő harmadik felek munkavállalóira.

A repülőtér-üzemeltető SMS rendszere:

- dokumentálja a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági politikáját, repülésbiztonsági célkitűzéseit, eljárásait és az egyes személyekhez kapcsolódó repülésbiztonsági felelősségeket, valamint vázolja a szervezet repülésbiztonság irányítási felépítését;
- ismerteti a repülésbiztonsági bizottságokat és csoportokat;
- meghatározza a repülésbiztonsági kockázatkezelési eljárásokat;
- meghatározza a repülésbiztonsági jelentésekre vonatkozó eljárásokat;
- ismerteti a kockázatcsökkentő intézkedések nyomonkövetésére vonatkozó eljárásokat;
- ismerteti a repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérésére és mérésére szolgáló eljárásokat;
- ismerteti a repülésbiztonság promóciójára vonatkozó eljárásokat;

1.3 A kézikönyv felügyelete

1.3.1 Általános

Az SMM a Repülőtéri Kézikönyv részét képezi. A kézikönyv fejlécében az összes oldalon jelölve van a kézikönyv verziószáma, a dokumentum fedőlapján megtalálható az érvényesség kezdete, és a dokumentum törzspéldányán a dokumentumot jóváhagyó személy aláírása.

A kézikönyv kizárólag a dokumentum fedőlapján elhelyezett aláírómező aláírását követően érvényes.

Az SMM-et az ügyvezető hagyja jóvá.

1.3.2 A kézikönyv elosztása, közzététele

A kézikönyv közzététele kizárólag elektronikus, .pdf formátumban történik. A kézikönyv érvényes változata elektronikus formában a repülőtér-üzemeltető belső hálózatának PUBLIC könyvtárának 00_CONTROLLED DOCUMENTS\Repülésbiztonság-irányítási kézikönyv almappájában minden munkavállaló, a OneDrive felület 00_controlled documents könyvtárában pedig a légiközlekedési hatóság rendelkezésére áll.

A kézikönyv minden változatának közzétételéről a compliance vezető gondoskodik, a repülésbiztonsági vezető a közzétételt megelőző 5 munkanappal köteles tájékoztatni a repülőtér-üzemeltető szervezeti egységeinek vezetőit, akik a szervezeti egységükben tevékenységet végző munkavállalók tájékoztatásáról gondoskodni kötelesek.

A kézikönyv módosulása esetén a módosult kézikönyv megismertetendő a repülőtér területén szolgáltatást nyújtó vagy azt igénybe vevő harmadik felekkel. A megismertetés módja: a repülésbiztonsági vezető a kézikönyv módosulásáról és következő változatának hatálybalépéséről elektronikus levél formájában tájékoztatja ezen harmadik feleket, képviselőiket vagy kontaktszemélyüket.

1.3.3 A kézikönyv felülvizsgálta

A dokumentum felügyeletéért, felülvizsgálatáért a repülésbiztonsági vezető felel.

A repülésbiztonsági vezető legalább évente egyszer, minden év március 31. napjáig végrehajtja a kézikönyv felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt.

A kézikönyv felülvizsgálatát a dokumentum szerkesztő programban található „Változások követése” funkciójának bekapcsolása mellett kell elvégezni úgy, hogy a módosított részek, a módosítással érintett szakaszok bal oldalán piros színű függőleges vonallal, továbbá az új információk piros betűszínnel kerüljenek megjelölésre.

A módosítások végrehajtását megelőzően a kézikönyv korábbi változatának szerkeszthető változatában megtett módosításokat „elfogadni” szükséges, a módosítások megtétele kizárólag ezt követően lehetséges.

A módosításokkal érintett fejezetek számát a kézikönyv jóváhagyását megelőzően fel kell vezetni az előlapon található „Megjegyzések” rovatba.

A kézikönyv módosítását követően annak minden korábban érvényes változatát szükséges megőrizni.

A SMM felülvizsgálatakor 11.1 fejezet szerinti eljárás kimeneteinek figyelembevétele szükséges.

Amennyiben a felülvizsgálat eredményeképpen az SMM módosítására van szükség, úgy a 9. fejezetben meghatározottak szerint kell eljárni.

A dokumentum érvényességéről nyomtatás vagy letöltés esetén meg kell győződni!

A módosítás során a *Kényszerhelyzeti Terv*, az *Adatvédelmi szabályzat*, az *Iratkezelési szabályzat*, a *Képzési kézikönyv*, a *CNS Kézikönyv* és a *Compliance Monitoring kézikönyv* dokumentumok figyelembevétele szükséges.

1.4 A kézikönyv felépítése

A kézikönyv a Bizottság 139/2014/EU rendelet III. melléklet AMC2 ADR.OR.D.005(c) követelménypontjában meghatározottak szerint épül fel és egyúttal a repülőtér-üzemeltető Repülőtéri Kézikönyvének részét képezi.

A fent meghatározott követelmények szignifikáns részét jelen kézikönyv tartalmazza, azonban a duplikálás elkerülése érdekében, amennyiben más repülőtér-üzemeltetői dokumentum tartalmazza a kívánt információkat, úgy az ezen kézikönyvben hivatkozásra kerül.

1.5 Jogszabályi hivatkozások, egyéb követelmények

- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (továbbiakban: Alaprendelet);
- A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (továbbiakban: 139/2014/EU rendelet);
- Az Európai Parlament és Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről;
- Az Európai Parlament és Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről;
- A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról;
- ICAO Annex XIX, ICAO Doc 9859 Safety Management Manual;
- A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és

az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról;

- 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről;
- IATA Airport Handling Manual (AHM);
- Magyarország Nemzeti Repülésbiztonsági Terve (Rev00, 2024); és
- ÉKM; Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály – Szabályzat a 139/2014/EU Rendelet hatálya alá tartozó repülőterek repülőtéri változásainak kezeléséről.

1.6 Definíciók és rövidítések

Definíció	Jelentés
AIP	A Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (Aeronautical Information Publication) az ICAO által meghatározott kiadvány, amely a léginavigációhoz szükséges legfontosabb légiforgalmi adatokat tartalmazza. Azért készült, hogy minden nélkülözhetetlen szabályt és eljárást magába foglaljon a magyar légtérben közlekedő légijárművek számára.
baleset	A 996/2010/EU rendelet értelmében vett baleset (részletes meghatározás: 6. melléklet)
CB	Engedélyezési alap (Certification Basis) – A légiközlekedési hatóság által megállapított, a repülőtér infrastruktúra elemeire alkalmazandó és nem alkalmazandó légialkalmassági követelményeket és a megegyező szintű repülésbiztonsági és speciális feltételek rugalmassági eszközeit leíró táblázat.
DoC	Megfelelést igazoló dokumentum (Declaration of Compliance) – a repülőtér 139/2014/EU Rendelet CS-ADR-DSN részében szereplő követelményeknek való megfelelést igazoló dokumentum.
EASA	European Union Aviation Safety Agency - Európai Repülésbiztonsági Ügynökség.
ERCS	A hatékony kockázatcsökkentő intézkedések vizsgálatán alapuló közös európai kockázatbesorolási rendszer (European Risk Classification Scheme).

Definíció	Jelentés
esemény	Az olyan repülésbiztonsági vonatkozású események, amelyek veszélyeztetnek vagy – ha nem hárítják el vagy kezelik azokat – veszélyeztethetnek egy légijárművet, az abban tartózkodókat vagy bármely más személyt, és amelyek közé mindenekelőtt a balesetek és a súlyos repülőesemények tartoznak.
eszköz	A földi támogató berendezések közé nem sorolható, a repülőtér területén történő munkavégzést segítő kellék, felszerelés. Pl. fűnyíró, targonca.
FOD	Foreign Object Debris – Olyan idegen tárgyból származó törmelék a mozgási területen, amelynek nincs operációs vagy légiforgalmi funkciója és potenciális veszélyt jelent a légijárműre vagy annak utasaira.
GSE	Földi támogató berendezések (Ground support equipment). Azon járművek, berendezések összessége, melyek a repülőgépek földi kiszolgálási tevékenységeit, például a légijármű-vontatást, az utasok be- és kiszállítását, a csomagok rakodását, a légijármű földi energiaellátását és üzemanyaggal való feltöltését támogatják.
gyakoriság	Egy adott kimenetel várható előfordulásának száma.
ICAO	International Civil Aviation Organization - a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, 1944. december hó 7. napján aláírt egyezményben létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet.
jármű	A földi támogató berendezések közé nem sorolható személygépkocsi, pl. Follow-me autó, tűzoltó gépjárművek.
javító intézkedések	Jogszályi és iparági sztenderdektől vagy belső eljárásban rögzítettektől való eltérés esetén az eltérés megszüntetése, annak kiváltó okának kiküszöbölése, továbbá az ismétlődés megelőzése érdekében hozott intézkedések.
kockázat	A veszélyből eredő káros hatás valószínűségének vagy bekövetkezési gyakoriságának és a hatás súlyosságának kombinációja.

Definíció	Jelentés
kockázatcsökkentés	Olyan folyamat, melynek célja a nem kívánt események bekövetkezési valószínűségének és/vagy súlyosságának csökkentése a bekövetkezés valószínűségét csökkentő és/vagy a nem kívánt esemény következményeinek súlyosságát enyhítő intézkedések bevezetése által.
kockázatértékelés	A veszélyek és a veszélyekből adódó következmények súlyosságának és bekövetkezési valószínűségének szisztematikus elemzése.
légiközlekedési hatóság	
nem kívánt esemény	A kockázat-kontroll elvesztése miatt a veszélynek való kitettség alatt bekövetkezett esemény.
nem-légijárművel kapcsolatos esemény	Részletes meghatározás:
NOTAM	Légiforgalmi tájékoztatás a repülésben érintett személyzet számára. (Notice to Airmen).
repülésbiztonság	Egy olyan állapot, melyben egy légijármű üzemeléséhez direkt vagy indirekt módon köthető kockázat kockázatcsökkentő intézkedések alkalmazása mentén elfogadható szintre került.
repülésbiztonság szempontjából kritikus repülőtéri berendezés	Minden olyan berendezés, eszköz, felszerelés, szoftver vagy alkatrész, amely a légijárművek biztonságos üzemeltetését támogatja.
repülésbiztonsági adat	A repülésbiztonság szintjének javítása céljából, különböző forrásokból gyűjtött tények és adatok.
repülésbiztonsági célkitűzések	Magas szintű, a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági kockázati profilja mentén meghatározott célok összessége.
repülésbiztonsági információ	A repülésbiztonság-irányítási rendszer folyamatai, eljárásai felhasználása, végrehajtása mellett feldolgozásra került repülésbiztonsági adat.
repülésbiztonsági teljesítmény	A repülőtér-üzemeltető SMS-ének hatékonyságát reprezentáló fogalom.

Definíció	Jelentés
repülésbiztonsági teljesítmény célérték	A repülőtér-üzemeltető által meghatározott célkitűzésekkel összhangban álló, specifikus naturáliákhoz kötött numerikus érték, amely a repülésbiztonsági teljesítmény megfelelőségi fokát mutatja be.
repülésbiztonsági teljesítménymutató	A repülésbiztonsági teljesítmény értékelésére és monitorozására szolgáló adat alapú paraméter.
Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv	Az SMS szervezetre szabott, dokumentált eljárásait, struktúráját tartalmazó kézikönyv.
repülésbiztonság-irányítási rendszer	Szervezeti struktúrák, feladatok, felelősségi körök, politikák, nyilatkozatok, eljárások, folyamatok szisztematikus rendszere, amely rendszer egyetlen célja a repülésbiztonsági színvonal javítása.
repülőesemény	A 996/2010/EU rendelet értelmében vett repülőesemény (részletes meghatározás: 6. melléklet)
repülőtér-üzemeltető	A Debrecen International Airport Kft., mint a 139/2014/EU rendelet szerinti repülőtér-üzemeltetői tevékenységet és előtér-irányítói szolgáltatást, a 2017/373/EU rendelet szerinti léginnavigációs szolgáltatói tevékenységet, valamint a 7/2002. KöViM rendelet szerinti földi kiszolgálói tevékenységet ellátó szervezet.
repülőtér-üzemeltetői engedély	Az illetékes hatóság részéről az adott repülőtér üzemeltetésére vonatkozó előírások alapján kiadott jogosítvány.
SMM	Safety Management Manual – Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv
SMS	Safety Management System – Repülésbiztonság-irányítási Rendszer
SPI	Safety Performance Indicator – Repülésbiztonsági Teljesítménymutató
SPT	Safety Performance Target – Repülésbiztonsági Teljesítmény Célérték
súlyos repülőesemény	A 996/2010/EU rendelet értelmében vett súlyos repülőesemény (részletes meghatározásért lásd: 6. melléklet)

Definíció	Jelentés
súlyosság	Egy adott kimenetel várható előfordulásának száma.
változás	Olyan új, a szervezeten belül megjelenő vagy külső körülmény, melynek mentés.
változáskezelés	Eljárás, amely a szervezeten belüli és kívüli változások implementálását rendszerezett módon, repülésbiztonsági veszélyazonosítási és kockázatcsökkentési stratégiák alkalmazása mellett teszik lehetővé.
veszély	Minden olyan körülmény, amely személyi sérülést, anyagi kárt okozhat, hozzájárulhat egy eseményhez vagy a repülésbiztonság szintjének csökkenését eredményezheti.
veszélyazonosítás	Olyan módszer, eljárás, melynek segítségével kiszűrhetők egy komplex rendszerből a lehetséges veszélyforrások.

1. táblázat

2 Repülésbiztonsági politika, célkitűzések és programok

2.1 Repülésbiztonsági politika

REPÜLÉSBIZTONSÁGI POLITIKA

A Debrecen International Airport Kft.* vezetősége és összes munkavállalója számára az üzemelés repülésbiztonsági és repülésvédelmi szempontjai élvezik a legnagyobb szervezeti prioritást, mely prioritások felülírnak minden gazdasági, működési, környezetvédelmi és szociális kényszert. Szervezetünk célja, hogy folyamatosan fejlesszük stratégiáinkat, folyamatainkat és eljárásainkat annak érdekében, hogy a Debrecen Nemzetközi Repülőtéren mindenkor a lehető legmagasabb repülésbiztonsági és repülésvédelmi szintet érjük el és tartsuk fent. Ennek megfelelően a szervezet vezetősége és összes alkalmazottja felelősséggel tartozik a legmagasabb szintű repülésbiztonsági és repülésvédelmi teljesítményre való törekvésért és aktív szereppel bír a repülésbiztonság- és repülésvédelem-irányítási rendszer működtetésében.

A szervezetünk vezetősége elkötelezett aziránt, hogy

- biztosítsa, hogy a repülésbiztonság érvényre juttatása minden vezető és a teljes személyzet elsődleges felelősségei közé tartozzon;
- biztosítsa a szervezet vonatkozó jogszabályi követelményeknek és standardeknek való megfelelést, valamint figyelembe vegye a legjobb iparági gyakorlatokat;
- a bevezetett compliance monitoring rendszer alkalmazásával proaktív módon azonosítsa az alkalmazandó követelményektől való eltéréseket és elősegítse azok kijavítását;
- biztosítsa a repülésbiztonság garantálásához szükséges humán és pénzügyi erőforrásokat;
- biztosítsa, hogy a légiközlekedési események és balesetek bejelentésre kerüljenek;
- szisztematikusan irányítsa a repülésbiztonsággal kapcsolatos ügyeket a repülésbiztonság-irányítási rendszerének alkalmazásával;
- proaktívan azonosítsa a veszélyeket, értékelje a lehetséges kockázatokat, kockázatcsökkentő intézkedéseket határozzon meg és hajtson végre annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági kockázatokat megszüntessék vagy elfogadható repülésbiztonsági szintre csökkentsék;
- biztosítsa, hogy minden operatív tevékenység során a repülésbiztonság elsődleges szempont legyen;
- biztosítsa, hogy minden munkavállaló a repülésbiztonsági felelősségével és feladataival arányos és megfelelő repülésbiztonsági képzést kapjon és csak a képzettségének és kompetenciáinak megfelelő feladatot lásson el;
- folyamatosan promotálja a szervezet repülésbiztonsági politikáját, valamint a repülésbiztonsággal kapcsolatos információkat munkavállalói felé; és
- repülésbiztonsági célokat, repülésbiztonsági teljesítmény- célkitűzéseket és teljesítménymutatókat határozzon meg és kommunikálja ezt a szervezeten belül.

A repülésbiztonsági kultúra és a repülésbiztonsági tudatosság folyamatos növelésének érdekében repülésbiztonsági jelentési rendszert alakítottunk ki. Minden alkalmazottunkat és a repülőtér más használóit arra ösztönözzük, hogy jelentsék a tapasztalt légiközlekedési eseményeket vagy baleseteket, vagy bármely repülésbiztonsággal kapcsolatos aggályukat.

A repülésbiztonsági jelentéseket az alábbi módokon tehetik meg:

- Telefonon: +36 30 829 8631 (repülésbiztonsági vezető)
- E-mailben: safety@debrecenairport.com
- Levélben: a repülőtér területén több helyen rendszeresített gyűjtő postaládákba elhelyezve

A jelentések névtelenül is benyújthatók. A „Just Culture” elvnek megfelelően a jelentésben szereplő információk nem használhatók fel és nem hozzáférhetők, amennyiben ezeket

- azon személyek számonkérésének vagy felelősségre vonásának alapjaként kívánják felhasználni, akik döntéseiket, tetteiket vagy mulasztásaikat tapasztalatukkal és képzettségükkel arányos mértékben hozták meg vagy követték el; vagy
- a repülésbiztonság színvonalának fenntartásától vagy javításától eltérő céllal kívánják felhasználni.

Nem tolerálható azonban a „Just Culture” elv alapján, ha a magatartás minden kétséget kizáróan súlyos gondatlanságot vagy a jogszabályok/eljárások szándékos megsértését jelzi.

Debrecen, 2025. január 02.


.....
Györke Ernő
ügyvezető

*mint repülőtér-üzemeltetői, léginavigációs szolgáltatói, földi kiszolgálói tevékenységet, valamint előtér-irányítói szolgáltatást ellátó szervezet.

2.1.1 A repülésbiztonsági politika felülvizsgálata

A repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági politikája az SRB ülések keretében kerül felülvizsgálatra, amely felülvizsgálat eredménye alapján a repülésbiztonsági vezető azt az SMM felülvizsgálata keretében aktualizálja.

2.2 Repülésbiztonsági célkitűzések

A repülőtér-üzemeltető az alábbi repülésbiztonsági célkitűzések iránt elkötelezett, így a 6. fejezetben meghatározott repülésbiztonsági teljesítménymutatók is ezen célkitűzések mentén kerültek meghatározásra.

- A teljes szervezeten belüli repülésbiztonsági kultúra színvonalának javítása és a repülésbiztonsági tudatosság növelése.

A dokumentum érvényességéről nyomtatás vagy letöltés esetén meg kell győződni!

- A mozgási terület repülésbiztonsági színvonalának javítása, kiemelve a futópályát.
- A madár- és vadvédelmi tevékenység hatékonyságának fokozása.
- A földi kiszolgálási tevékenység repülésbiztonsági színvonalának javítása.
- A repülőtér területét érintő munkálatokkal kapcsolatos repülésbiztonsági szempontú kölcsönös és folyamatos kommunikáció biztosítása a repülőtér-üzemeltető és minden érintett partner között.

A meghatározott repülésbiztonsági célkitűzések jellemzik a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági profilját, azonban a szervezeten belüli repülésbiztonsági kultúra fejlődése és a repülésbiztonság-irányítási rendszer érettségének állapotváltozása okán, ezen célkitűzések rendszeresen, az éves SRB ülések keretében felülvizsgálandók.

2.3 Repülésbiztonsági programok

A repülőtér-üzemeltető a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk cseréje és promotálása érdekében repülésbiztonsági bizottságokat és csoportokat működtet, melyekbe bevonja a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezeteket. Ezen programok további célja, hogy a repülőtér-üzemeltető a repülésbiztonság színvonalát folyamatosan javítsa és egyeztessen az érintett felekkel a Repülésbiztonsági politikát és eljárásokat érintő változásokról. A repülésbiztonsági bizottságok és csoportok ezen felül keretet biztosítanak a repülésbiztonságot érintő kérdések strukturált módon történő felvetésére és megtárgyalására, az érintett felek bevonásával.

A Repülésbiztonsági programok ügyrendjének elkészítése és felülvizsgálata során az egyes ülések frekvenciájának meghatározásánál a repülésbiztonsági vezető a következő szempontokat vizsgálja:

- a repülőtér forgalma,
- a repülőtér kialakításának összetettsége,
- a repülőtéren végzett műveletek típusai,
- a repülőtéren bekövetkezett események, illetve
- az ezen események során azonosított potenciális veszélyek.

A repülőtér-üzemeltető a következő repülésbiztonsági programokat dolgozta ki:

2.3.1 Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (Local Runway Safety Team – LRST)

A futópálya-biztonság elősegítése érdekében működik a Helyi Futópálya-biztonsági csoport (továbbiakban: LRST).

Az LRST célja a futópálya biztonságával összefüggő potenciális kérdések megfelelő kezelésére irányuló tanácsadás és a kockázatcsökkentést célzó intézkedésekkel kapcsolatos ajánlások megtétele.

Az LRST éves rendszerességgel ülésezik, eljárásaira vonatkozó részletszabályokat a *Helyi Futópálya-biztonsági csoport ügyrendje* tartalmazza.

2.3.2 Helyi Repülőtér-biztonsági Tanács (Local Aerodrome Safety Committee – LASC)

Az általános repülőtéri műveletek biztonságának elősegítése érdekében működik a Helyi Repülőtér-biztonsági Tanács (továbbiakban: LASC).

Az LASC célja a mozgási területet – a futópálya kivételével – érintő operációval összefüggő potenciális repülésbiztonsági kérdések kezelésére irányuló tanácsadás és a repülőeseményekkel, súlyos repülőeseményekkel és balesetekkel kapcsolatos kockázatcsökkentést célzó intézkedések és ajánlások megtétele.

Az LASC éves rendszerességgel ülésezik, eljárásaira vonatkozó részletszabályokat a *Helyi Repülőtér-biztonsági Tanács ügyrendje* tartalmazza.

2.3.3 Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottság (Safety Review Board – SRB)

A stratégiai repülésbiztonsági kérdések vizsgálata és a repülésbiztonsági folyamatok magas szintű felügyelete érdekében a repülőtér-üzemeltető Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottságot működtet (továbbiakban: SRB). Az SRB éves rendszerességgel ülésezik, működésére vonatkozó részletszabályokat a *Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottság ügyrendje* tartalmazza.

2.3.4 Repülésbiztonsági Akciócsoport (Safety Action Group – SAG)

A Repülésbiztonsági Akciócsoport (továbbiakban: SAG) az SRB-től kapott stratégiai iránymutatás alapján eljáró, projektekhez, eseményekhez köthető repülésbiztonságért felelős csoport, amelynek célja a repülésbiztonsági megfontolások figyelembevétele az ad-hoc módon felmerülő repülésbiztonsági problémákra. Az SAG havi rendszerességgel ülésezik, működésére vonatkozó részletszabályokat a *Repülésbiztonsági Akciócsoport ügyrendje* tartalmazza.

3 A repülésbiztonsági kulcsszemélyek repülésbiztonsági felelősségei

3.1 A felelős vezető repülésbiztonsági felelősségei

A repülőtér-üzemeltető felelős vezetője az ügyvezető. Az ügyvezető felel:

- a repülésbiztonsági politika kidolgozásáért, gyakorlatba való átültetéséért és promotálásáért;
- a repülőtér alkalmazandó követelményeknek és a Repülőtéri Kézikönyvben meghatározottaknak megfelelő üzemeléséhez szükséges erőforrások biztosításáért;
- az SMS implementálásához és működtetéséhez szükséges erőforrások biztosításáért;
- a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági politikájában foglaltak implementálásához szükséges emberi és pénzügyi erőforrások biztosításáért;
- a repülőtér műveletei szintjének csökkentésének elrendeléséért, ha csökken az erőforrások szintje vagy olyan rendellenes körülmények merülnek fel, amelyek befolyásolhatják a repülésbiztonságot;
- a repülésbiztonsági feladatokkal megbízott/kijelölt személyek jóváhagyásáért;
- a szervezet repülésbiztonsági politikájának általános megvalósulásáért, azokért a stratégiai döntésekért, melyek a repülésbiztonsági politika megvalósulására kihatással vannak;
- a repülésbiztonsági kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtásáról való döntésért;
- a légiközlekedési balesetekre és eseményekre való reakálásért;
- a megfeleléség biztosításáért a releváns alkalmazandó követelményeknek, az engedélyezési alapnak és a szervezet SMS-ének, valamint minőségirányítási rendszerének a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatási tevékenységek tekintetében; és
- tekintet nélkül a szervezetben megjelenő egyéb funkciókra, az Alaprendeletben és a kapcsolódó végrehajtási rendeletekben foglalt feladatok, illetve a repülésbiztonság-irányítási rendszer implementálásának és fenntartásának végső számonkérhetőségéért.

3.2 A repülésbiztonsági és compliance igazgató felelősségei

A repülésbiztonsági vezető feladatait a repülésbiztonsági vezető látja el. A repülésbiztonsági vezető közvetlenül az ügyvezetőnek jelent, aki egyben a közvetlen munkahelyi vezetője is.

A repülésbiztonsági vezető felelős az alábbiak teljesítéséért:

- az irányítása alatt álló szervezeti egység által felügyelt folyamatok és tevékenységek jogszabályi és iparági sztenderdeknek való megfeleléséért;
- az irányítása alatt álló szervezeti egység tevékenységére vonatkozó jogszabályi és iparági sztenderdektől való eltérések esetén a veszélyek azonosításáért, a kapcsolódó kockázatok értékeléséért, azok csökkentéséért, a szükséges javító intézkedések megtételéért;
- az SMS fejlesztéséért, adminisztrációjáért, karbantartásáért és mindennapi menedzseléséért;
- a repülésbiztonsági politika promotálásáért;

- a veszélyazonosítás, kockázatelemzés – és kezelés elősegítéséért;
- az SMS (és ennek részeként a szükséges repülésbiztonsági intézkedések) implementálásának, működésének és hatékonyságának figyelemmel kíséréséért;
- a repülésbiztonsági jelentési rendszer működtetéséért;
- az önkéntes jelentések alapján összegyűjtött információk elemzéséért, a veszélyhelyzetek azonosításáért, a repülésbiztonság javítása érdekében a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedések meghatározásáért;
- az SMS dokumentáció karbantartásáért;
- a munkavállalók SMS képzésének biztosításáért, a személyi állomány ismereteinek frissítéséért, az SMS képzések előírásoknak való megfeleléséért;
- a vezetése alatt álló munkavállalók repülésbiztonsággal összefüggő alkalmasságának, képesítésének és képzettségének biztosításáért;
- események, illetőleg balesetek esetében azok kivizsgálásának kezdeményezéséért és az abban való részvételért;
- repülésbiztonsági értekezletetek és ülések szervezéséért;
- a repülésbiztonsági információk továbbításáért;
- a repülésbiztonsági teljesítményről szóló időszakos jelentések megtételéért;
- a vezetése alatt álló szervezet egység repülésbiztonsági programokban, bizottságokban és csoportokban történő hatékony képviselőségéért; és
- a repülőtér területén a vadon élő állatok okozta veszély elleni védekezés biztosításáért és az ezzel kapcsolatos repülésbiztonsági információk megosztásáért;
- a repülőtér-üzemeltető a 139/2014/EU rendelet követelményeinek, a kapcsolódó elfogadható megfelelési módzatokban (AMC) meghatározott követelményeknek, valamint a 2018/1139/EK rendelet követelményeinek való megfelelésének figyelemmel kíséréséért;
- a repülőtér-üzemeltető, mint léginavigációs szolgáltató a 2017/373/EU rendelet követelményeinek, a kapcsolódó elfogadható megfelelési módzatokban (AMC) meghatározott követelményeknek, valamint a 2018/1139/EK rendelet követelményeinek való megfelelésének figyelemmel kíséréséért;
- a compliance auditok és ellenőrzések végrehajtásáért.

3.3 A kijelölt vezetők repülésbiztonsági felelősségei

Minden szervezeti egység kijelölt vezetője felelős:

- annak biztosításáért, hogy a vezetése alatt álló szervezeti egység működése során a repülésbiztonsági szempontok mindenképp felett érvényre jussanak;
- a repülésbiztonsági politika promotálásáért;
- az irányítása alatt álló szervezeti egység által felügyelt folyamatok és tevékenységek jogszabályi és iparági sztenderdeknek való megfeleléséért;

- az irányítása alatt álló szervezeti egység tevékenységére vonatkozó jogszabályi és iparági sztenderdektől való eltérések esetén a veszélyek azonosításáért, a kapcsolódó kockázatok értékeléséért, azok csökkentéséért, a szükséges javító intézkedések megtételéért;
- a veszélyazonosításon kívül a kockázatelemzés – és kezelés elősegítéséért;
- események, illetőleg balesetek esetében azok kivizsgálásában való részvételéért;
- a repülésbiztonsági információk továbbításáért;
- annak biztosításáért, hogy a vezetése alatt álló személyi állomány tudatában legyen a repülésbiztonsági előírásoknak és útmutatásoknak, valamint viseljen felelősséget saját repülésbiztonságot érintő teljesítményéért;
- a változások megfelelő repülésbiztonsági szempontú kezeléséért;
- a vezetése alatt álló szervezet egység repülésbiztonsági programokban, bizottságokban és csoportokban történő hatékony képviseléséért;
- a vezetése alatt álló munkavállalók repülésbiztonsággal összefüggő alkalmasságának, képzésének és képzettségének biztosításáért;
- a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági politikájában foglaltak implementálásához szükséges emberi és pénzügyi erőforrások szervezeti egységén belül történő elosztásáért;
- a hatáskörébe utalt önkéntes vagy kötelező repülésbiztonsági jelentésekhez kapcsolódó kivizsgálási folyamat lefolytatásáért.

3.3.1 A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató repülésbiztonsági felelősségei

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató a kijelölt vezetők általános felelősségein kívüli további felelősségi körei:

- annak biztosítása, hogy a repülőtér operatív üzemelése során használt eszközök, felszerelések, eljárások és a felügyelete alatt álló infrastruktúra elemek összhangban legyenek a vonatkozó jogszabályi és repülőtér-üzemeltetői előírásokkal.

3.3.2 Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató repülésbiztonsági felelősségei

Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató a kijelölt vezetők általános felelősségein kívül felel:

- a léginavigációs és fénytechnikai berendezések, a repülőtéri berendezések, létesítmények műszaki állapotának repülésbiztonsági szempontból kifogástalan állapotáért;
- annak biztosításáért, hogy a repülőtéri mozgási terület és annak környezetét érintő hibajavítási, karbantartási és egyéb munkák során, valamennyi repülésbiztonsági alapelv betartásra kerüljön;
- a beszerzés alatt álló eszközök, berendezések, létesítmények repülésbiztonsági megfelelőségéért;

- a legmagasabb repülésbiztonsági szint biztosításának támogatásáért a feladatok ellátására legalkalmasabb és a felvételi követelményeknek legmegfelelőbb személyzet kiválasztása és alkalmazása által.

3.3.3 A repülésvédelmi igazgató repülésbiztonsági felelősségei

A védelmi tiszt a kijelölt vezetők általános felelősségein kívül felel:

- a repülésvédelmi-menedzsment rendszer SMS rendszerrel való összhangjáért;
- annak biztosításáért, hogy a vezetése alatt álló szervezeti egység működése során a repülésvédelmi szempontok mellett a repülésbiztonsági szempontok is érvényre jussanak.

3.3.4 A repülésvédelmi igazgató repülésbiztonsági felelősségei a kényszerhelyzeti vezető által

A repülésvédelmi igazgató repülésbiztonsági felelősségei a kényszerhelyzeti vezető által felel:

- a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság által nyújtott szolgáltatás hatékonyságának felügyeletéért;
- a kényszerhelyzeti tervezésért;
- annak biztosításáért, hogy a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság személyzete és a vezetése alatt álló egyéb munkavállalók megfelelően alkalmasak, képesítettek és képzettek legyen ahhoz, hogy a repülőtéri környezetben tevékenységüket ellássák;
- annak biztosításáért, hogy a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság által használt eszközök, felszerelések, oltóanyagok, létesítmények és eljárások összhangban legyenek a vonatkozó jogszabályi és repülőtér-üzemeltetői előírásokkal;
- a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság erőforrás igényeinek folyamatos figyelemmel kíséréséért és a megfelelő számú személyzet rendelkezésre állásáért.

3.3.5 A gazdasági igazgató repülésbiztonsági felelősségei

A gazdasági igazgató a kijelölt vezetők általános felelősségein kívül felel:

- a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági politikájában foglaltak implementálásához szükséges emberi és pénzügyi erőforrások biztosításáért;
- a repülőtéri üzemelés repülésbiztonságához szükséges alapvető követelmények kielégítéséhez szükséges pénzügyi erőforrások időbeni rendelkezésre állásának biztosításáért.

3.3.6 HR és képzési vezető repülésbiztonsági felelősségei

A HR és képzési vezető a kijelölt vezetők általános felelősségein kívül felel:

- a repülőtéri üzemelés, a léginavigációs szolgáltatás nyújtása és a földi kiszolgálási tevékenység biztonságához szükséges, megfelelő számú és képzettségű humán erőforrás időbeni rendelkezésre állásáért, a területi vezetőkkel koordinálva munkaerő szükséglet esetén a megfelelő személyzet toborzásáért;
- a legmagasabb repülésbiztonsági szint biztosításának támogatásáért a feladatok ellátására legalkalmasabb és a felvételi követelményeknek legmegfelelőbb személyzet kiválasztása által;
- a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonság-irányítási rendszerének támogatásáért a szervezet képzési programjának kidolgozása, implementálása, működtetése és karbantartása által;
- a repülőtér-üzemeltető munkavállalóinak képzési programban meghatározott alkalmasságának, képesítésének és képzettségének biztosításáért;
- a személyzet képesítését, képzettségét, a képzési programot érintő változások megfelelő repülésbiztonsági szempontú kezeléséért;
- a munkavállalók repülésbiztonsággal összefüggő képzéseinek felméréséért, szervezéséért és nyilvántartásáért;
- a képzések repülésbiztonsági szempontú fontosságának promotálásáért.

3.4 A munkavállalók repülésbiztonsági felelősségei

A repülőtér-üzemeltető valamennyi munkavállalója felelős az alábbiakért:

- tisztában legyenek a feladataik elvégzésével és saját magaviseletükkel járó felelősséggel és kockázati szempontokkal, valamint azzal, hogy cselekedeteiknek komoly repülésbiztonsági következményei lehetnek;
- proaktívan keressék a repülésbiztonsággal kapcsolatos információkat, amelyek munkájuk végzése során hasznosak lehetnek;
- folyamatosan figyeljék az esetleges repülésbiztonsági veszélyek előfordulását, a megfelelő módon azokat a megfelelő személyeknek jelentsék, szükség szerint kockázatcsökkentő módszereket alkalmazzanak;
- a repülésbiztonsági eseményekről nyíltan kommunikáljanak, repülésbiztonságot érintő tapasztalataikat megosszák;
- támogassák a kivizsgálási folyamatokat, az ezekhez szükséges információkat biztosítsák; és
- vegyenek részt a kiadott Repülésbiztonsági intézkedési terv megvalósításában.

4 Dokumentációs eljárások

A repülésbiztonsági folyamatokhoz kapcsolódó adatok tárolásáért a repülésbiztonsági vezető felelős. A veszélyazonosítással, kockázatértékeléssel és kockázatkezeléssel kapcsolatos valamennyi dokumentációt minden esetben el kell küldeni a repülésbiztonsági vezető részére.

A repülésbiztonsági dokumentumok az alábbiak szerint kerülnek tárolásra:

- elsődlegesen elektronikus formában a Repülésbiztonság fájlserverének SAFETY mappájában;
- amennyiben a dokumentumok papír formátumban is rendelkezésre állnak, úgy ezek a repülésbiztonsági vezető irodájában; és
- a dokumentumok az Iratkezelési Szabályzat vonatkozó fejezetében meghatározottak szerint kerülnek megőrzésre;
- a *Magas* vagy *Kiemelkedően magas* kockázati besorolású események dokumentációja Nem selejtezhető;
- az Iratkezelési Szabályzatban nem meghatározott egyéb dokumentumtípusok megőrzési ideje azok keletkezésétől számított 5 év.

A repülőtér-üzemeltetőnek a repülésbiztonsági dokumentumok kezelése során az alábbi dokumentumokat szükséges megőrizni:

- az SMM-hez kapcsolódó valamennyi dokumentum;
- veszélynaplók;
- kockázatértékelések;
- repülésbiztonsági elemzések;
- repülésbiztonsági jelentések;
- repülésbiztonsági ülések jegyzőkönyvei, emlékeztetői;
- önkéntes repülésbiztonsági jelentések;
- légiközlekedési események és balesetek kivizsgálásának dokumentumai;
- repülésbiztonsági körlevelek;
- kötelező eseményjelentések összesítői;
- repülésbiztonsági audittervek és a repülésbiztonsági auditok dokumentumai;
- képzési tematikák (training syllabus);
- repülésbiztonsággal kapcsolatos bizonyítékok; és
- SMS auditok dokumentumai.

Az érvényes dokumentumok mellékleteinek láblécébe mindig a mellékletet tartalmazó dokumentum verziószáma jelenítendő meg.

A repülésbiztonsági dokumentumok kezelésével kapcsolatos, jelen fejezetben nem szabályozott kérdésekben az Iratkezelési Szabályzatban meghatározott eljárások alkalmazandók.

4.1 Veszélynapló vezetése

A repülésbiztonsági vezető az SMM éves felülvizsgálata keretében évente felülvizsgálja a veszélynaplót is. A felülvizsgálat keretében a veszélynapló archiválásra kerül.

A felülvizsgálat során kiemelt figyelmet kell fordítani a kockázatok, valamint a megelőző korlátok/kockázatcsökkentő körülmények meglétének, illetve hatékonyságának vizsgálatára.

Amennyiben

- az éves felülvizsgálat során;
- egy intézkedés hatékonyságának vizsgálatakor; vagy
- ad-hoc módon

bebizonyosodik, hogy egy korábban bevezetett, az adott pillanatban érvényben levő repülésbiztonsági intézkedés sürgősségessé vagy hatástalanná vált, a repülésbiztonsági vezető elektronikus levél formájában tájékoztatja az intézkedés hatálya alá tartozókat és minden olyan címzettet, akikkel az eredeti intézkedési terv megosztásra került, hogy az adott repülésbiztonsági intézkedés hatályát veszítette. A levél tartalmát kell, hogy képezze a tárgyi intézkedés azonosítója, hatályának kezdeti dátuma, a hatályvesztés dátuma és a kivezetés indoklása.

Amennyiben a kivezetett repülésbiztonsági intézkedés hatástalanná vált, de az általa kezelni kívánt veszély továbbra is fennáll, úgy új, alternatív repülésbiztonsági intézkedés bevezetésére van szükség az 5.4 fejezetben foglaltak követése mellett.

5 A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata

A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének célja a repülésbiztonsági veszélyek megfelelő időben történő azonosítása, az azonosított veszélyekből adódó kockázatok értékelése és azok olyan alacsony szintre való csökkentése, amennyire az lehetséges a szervezet méretének és rendelkezésre álló erőforrásainak figyelembevételével.

A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata a következő lépésekből áll:

- (1) Veszélyazonosítás;
- (2) Veszélyekből fakadó következmény súlyosságának és valószínűségének meghatározása;
- (3) Kockázat tolerálhatósági szintjének meghatározása
- (4) Kockázatcsökkentés
- (5) Kockázatcsökkentő intézkedések nyomonkövetése

A felsorolt lépések szerinti kockázatkezelési folyamat lépéseit – az (1) pont kivételével –, így magát a kockázatértékelést a repülőtér-üzemeltető Repülésbiztonság-irányítási kézikönyv – Advanced képzésben részesült személyzete hajtja végre, szükség esetén harmadik felek bevonása mellett.

5.1 Veszélyazonosítás

A repülésbiztonsági veszélyek azonosítása a repülésbiztonsági kockázatok kezelési folyamatának első lépése. Repülésbiztonsági veszély alatt értendő minden olyan körülmény, amely személyi sérülést, anyagi kárt okozhat vagy egy folyamatra gyakorolt hatása a repülésbiztonságot bármilyen mértékben befolyásolhatja. A repülésbiztonsági veszélyek a repülőtér-üzemeltető szervezet működésének szerves részét képezik, amely veszélyek akár negatív következményekkel is járhatnak.

A felmerülő veszélyek azonosítása, ezáltal a veszélyekből fakadó következmények repülésbiztonságra lehetségesen gyakorolt negatív hatásának felismerése céljából az alábbi veszélyazonosítási eljárások követendők a szervezet tagjai által.

A veszélyek konkrét azonosítását megelőzően meghatározandó az a lehatárolt környezet, körülmény, dokumentum stb., illetve a kapcsolódó felelősök köre, mely a vizsgálat alapjául szolgál.

A következő tényezők, körülmények megfigyelésekor, vizsgálatakor lehetséges veszélyeket azonosítani:

- tervezési tényezők (műszaki vagy folyamatbeli);
- működési eljárások, kapcsolódó dokumentációk, checklistek;
- kommunikáció;
- humán faktor, képzések, személyi változások, erőforrások szervezése;
- szervezeti tényezők;
- munkakörülmények (zaj, rezgés, hőmérséklet, munkaruha stb.);

- szervezettel, eszközökkel szemben támasztott követelmények (jogsabályok, belső vizsgálatok, tanúsítványok stb.); és
- beépített kockázatcsökkentő tényezők, veszély előre jelző rendszerek, folyamatok, a rendszer hibatűrése.

A fenti tényezők megfigyelésekor, vizsgálatokor fel kell tenni a kérdést, hogy a tapasztaltak alapján „Mi történhet, ami a repülésbiztonságot veszélyeztethetné?”.

A veszélyazonosítás történhet egyénileg vagy csoportban is, LRST, LASC vagy SAG ülésen. Csoport részvételével történő veszélyazonosítás alkalmazható komplex rendszerek, problémák vizsgálatokor, amikor az üzemelési környezet elmélyült ismerete elengedhetetlen feltétele a hatékony veszélyazonosításnak. Ilyen csoportos veszélyazonosításkor minden esetben szükséges legalább egy olyan személy, aki Repülésbiztonság-irányítási kézikönyv – Advanced képzésben részesült, így mélyreható ismeretekkel rendelkezik a repülésbiztonsági értékelések terén, továbbá a vizsgált témában szakértelemmel rendelkező személyek részvétele.

A következő szervezeten belüli veszélyazonosítási módszereket kell alkalmazni a fent felsorolt tényezők, körülmények vizsgálatokor:

- Önkéntes repülésbiztonsági jelentés

Végzi: a szervezet minden tagja

Rendszeresség: minden esetben, amikor a repülésbiztonságot feltételezhetően negatív módon befolyásoló veszély azonosítható az üzemvitelben, az alkalmazott eljárások végrehajtása során vagy bármely egyéb esetben

Végrehajtandó eljárás: 7.1 fejezetben rögzítettek szerint

- Repülésbiztonsági tanulmány készítése

Végzi: repülésbiztonsági vezető; egyéb bevont szervezeti egységek

Rendszeresség: komplex repülésbiztonsági problémák vizsgálata esetén

Végrehajtandó eljárás:

- a) Tanulmány készítés céljának meghatározása
- b) Üzemelési környezet és egyéb releváns körülmények leírása, háttér információk bemutatása
- c) Veszélyforrások részletes meghatározása
- d) Repülésbiztonsági értékelés készítése
- e) Lehetséges intézkedések meghatározása, értékelése
- f) Konklúzió

- Belső auditok

Végzi: Compliance

Rendszeresség: a Compliance Monitoring kézikönyv Az éves ütemterv című fejezetében rögzítettek szerint

Végrehajtandó eljárás: a Compliance Monitoring kézikönyv Az auditok és ellenőrzések című fejezetében rögzítettek szerint

- Trend analízis

Végzi: forgalmi és földi kiszolgálási igazgató, műszaki igazgató, tűzoltóparancsnok, repülésbiztonsági és compliance igazgató

Rendszeresség: havi rendszerességgel

Végrehajtandó eljárás: 6.1.4 fejezetben rögzítettek szerint

- SMM képzéssel kapcsolatos visszajelzések vizsgálata

Végzi: repülésbiztonsági vezető

Rendszeresség: minden képzés lefolytatását követően

Végrehajtandó eljárás: 10.1.3 fejezetben rögzítettek szerint

- Eseménykivizsgálás és a vizsgálat eredményének nyomonkövetése

Végzi: repülésbiztonsági vezető; eseménykivizsgálásra kijelölt személy vagy csoport

Rendszeresség: jelentések beérkezését, események előfordulását követően

Végrehajtandó eljárás: 7.3 fejezetben rögzítettek szerint

- Változáskezelés

Végzi: SMM Advanced oktatásban részesült személyek. Felelőse az érintett területi vezető.

Rendszeresség: belső és külső változások esetén

Végrehajtandó eljárás: 5.1 fejezetben foglalt tényezők, körülmények változással való összefüggéseinek meghatározása; illetve a 9. fejezetben foglaltak végrehajtása.

A következő, szervezeten kívüli veszélyazonosítási módszereket kell alkalmazni a fent felsorolt tényezők, körülmények vizsgálatakor:

- Külső auditok

Végzi: audit alanyává vált szervezeti egység vezetője

Rendszeresség: harmadik fél által lefolytatott audit jelentésének beérkezése esetén

Végrehajtandó eljárás: CMM Külső auditok című fejezetében rögzítettek szerint

- Repülésbiztonsági információk gyűjtése

Végzi: szervezeti egységek vezetői

Rendszeresség: eseti jelleggel

Végrehajtandó eljárás: 12. fejezetben rögzítettek szerint

Az azonosított veszélyeket minden esetben írásban el kell juttatni a repülésbiztonsági vezető részére. A jelentés megtételére a 7.1 és 7.2 fejezetekben bemutatott jelentési rendszer alkalmazása mellett történik. A repülésbiztonsági vezető az azonosított veszélyeket veszélynaplóban gyűjti és a meghatározott kockázati szinteknek megfelelően prioritási sorrendet állít fel.

5.2 Kockázatértékelés

Repülésbiztonsági kockázat alatt értjük egy repülésbiztonsági veszélyből fakadó következmény, annak bekövetkezési valószínűségével és súlyosságával történő kifejezését. A következmények meghatározásakor vizsgálandó, hogy milyen negatív hatásokat idézhet elő egy veszélyforrás.

5.2.1 Súlyosság meghatározása

Egy következmény bekövetkezésének súlyossági értékelése során a következmény által okozható, valójában elképzelhető legnagyobb mértékű kárt állapítjuk meg.

A súlyosság meghatározásához az alábbi táblázatot szükséges alkalmazni.

SÚLYOSSÁG MEGHATÁROZÁSA				
Kvalitatív értékelés	Személyi tényező	Működési hatás	Anyagi vonzat	Alfabetikus értékelés
Katasztrofális	Több haláleset	Az üzemelés teljes leállása	Hosszútávú anyagi kár (>1M€)	A
Veszélyes	Haláleset	A megnövekedett munkaterhelés miatt a munka nem végezhető el megfelelően	Lényeges anyagi kár (250K€ - 1M€)	B
Jelentős	Súlyos sérülés	A megnövekedett munkaterhelés miatt a munkabírási képesség csökken	Észrevehető hatású veszteség (50K€ - 250K€)	C
Kicsi	Könnyebb sérülések	Működési korlátozás	Elhanyagolható anyagi kár (10K€ - 50K€)	D
Elhanyagolható	Felszínes sérülés, vagy sérülésmentes	Kisebb működési zavar	Veszteség (<10K€)	E

2. táblázat: A kockázat súlyosságának értékelését segítő táblázat

5.2.2 Valószínűség meghatározása

Egy veszélyforrásból adódó következmény bekövetkezésének valószínűségi elemzése az alábbi információkon alapul:

- vizsgált rendszerbe már korábban beépített, feltételezetten vagy bizonyítottan hatékony kockázatcsökkentő intézkedések;
- vizsgált rendszerbe újonnan beépített kockázatcsökkentő intézkedések;
- a kockázat esetleges megszüntetése/elszeparálása; és
- a szervezet historikus adatai.

A valószínűség meghatározásához az alábbi táblázatot szükséges alkalmazni.

VALÓSZÍNŰSÉG MEGHATÁROZÁSA		
Kvalitatív értékelés	Jelentés	Numerikus értékelés
Gyakori	Nincs olyan – vélhetően vagy igazolhatóan – hatékony intézkedés, amely megakadályozná az előfordulást vagy az újra-előfordulást.	5
Eseti	Bevezetésre került legalább 1 hatékony intézkedés, amely az előfordulás valószínűségét csökkenti, de szinte biztos, hogy előfordul 1 éven belül.	4
Ritka	Több hatékony intézkedés került bevezetésre, amelyek megakadályozzák az előfordulást, de reális esély van rá, hogy 1 éven belül előfordul.	3
Valószínűtlen	Nagyon kevés az esélye annak, hogy előfordul, de nem kizárt. Több kockázatcsökkentő intézkedés is megakadályozza az előfordulást.	2
Rendkívül valószínűtlen	Szinte elképzelhetetlen, hogy előfordul. Több kockázatcsökkentő intézkedés is megakadályozza az előfordulást.	1

3. táblázat: A kockázat valószínűségének értékelését segítő táblázat

5.3 Kockázat tolerálhatósági szintjének meghatározása

Egy repülésbiztonsági kockázat tolerálhatóságát az alábbiakban kifejtett, 3 lépésből álló folyamat során határozzuk meg.

- (1) A korábbi lépések során meghatározott, jelenlegi helyzet alapján megállapított valószínűségi és súlyossági érték elhelyezése az alábbi kockázatértékelési mátrixban.

	E	D	C	B	A
5	5E	5D	5C	5B	5A
4	4E	4D	4C	4B	4A
3	3E	3D	3C	3B	3A
2	2E	2D	2C	2B	2A
1	1E	1D	1C	1B	1A

4. táblázat: Kockázatértékelési mátrix

(2) A kockázatértékelési mátrixban elhelyezett kockázat által meghatározott színkódot az alábbi tolerálhatósági mátrixban szükséges elhelyezni.

Tolerálhatósági színkód	Tolerálhatósági szint meghatározása
Kiemelkedően magas kockázat	A jelenlegi feltételek mellett elfogadhatatlan, beavatkozás szükséges. A kockázat elfogadható szintre történő csökkentéséig semmilyen művelet nem engedélyezhető. Az ügyvezető azonnali tájékoztatása szükséges, a kockázatkezelés 5 napon belül megvalósítandó.
Magas kockázat	Alapos kockázatértékelés és kockázatcsökkentő intézkedés bevezetése szükséges. Az ügyvezető azonnali tájékoztatása szükséges, a kockázatkezelés 5 napon belül megvalósítandó.
Közepes kockázat	A bevezetett kockázatcsökkentő intézkedések felülvizsgálata, új intézkedések bevezetése szükséges. A kockázatkezelés 90 napon belül megvalósítandó.
Alacsony kockázat	A bevezetett kockázatcsökkentő intézkedések felülvizsgálata, új kockázatcsökkentő intézkedések bevezetése ajánlott, de nem kötelező.
Elhanyagolható kockázat	Elfogadható szint, további intézkedés nem szükséges.

5. táblázat: Tolerálhatósági mátrix

(3) Azon tolerálhatósági szint meghatározása, amely szint az adott kockázattal kapcsolatban vállalható a kockázatkezelő területi vezető számára. A meghatározott, vállalható tolerálhatósági szint nem lehet *Magas* vagy *Kiemelkedően magas*.

5.4 Kockázat-kontroll és csökkentés

Azon kockázatok esetén, amelyekkel kapcsolatban a meghatározott tolerálhatósági szint eléréséhez további kockázatcsökkentő intézkedések meghatározása és bevezetése szükséges, a következő stratégiák alkalmazhatók ezen intézkedések meghatározásakor:

- Megszüntetés

Azokban az esetekben alkalmazandó, ha kockázat mértéke túllépi a további üzemelés folytatásával hozott hasznot.

- Mérséklés

Olyan esetekben alkalmazandó, amikor a kockázat tolerálhatósága elfogadhatóbb szintre hozható, akár a következmények súlyosságának, akár a valószínűségének intézkedésekkel történő csökkentése révén.

- Fizikai szétválasztás

Olyan esetekben alkalmazandó, amikor a bevezetett intézkedés a veszélyforrás fizikailag szétválasztható a lehetséges következményektől, ezáltal mérsékelve a bekövetkezés valószínűségét.

- Átruházás

Olyan esetekben alkalmazandó, amikor a kockázat felelőssége átruházható, átadható egy olyan másik fél számára, amely fél hatékonyabb módon képes azt kezelni (pl. NOTAM kiadásával a kockázat átadható a légijármű vezetők számára).

A felsorolt stratégiák általában nem önmagukban, hanem egymással kombinálva, több összefüggő kockázatcsökkentő intézkedés meghatározása mellett alkalmazandók.

A fenti stratégiák mellett meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések alkalmasságát az alábbi faktorok figyelembevételével kell meghatározni:

- hatékonyság;
- költség – haszon;
- megvalósíthatóság – végrehajthatóság;
- felhasználók általi elfogadhatóság;
- érvényesíthetőség;
- tartósság;
- maradó kockázat tolerálhatósága; és
- új problémák felmerülése.

A kockázatcsökkentő intézkedések meghatározását követően az 5.2 és 5.3 fejezetek szerint ismételtén értékelni kell a kockázatokat és szükség esetén ismét végrehajtani az 5.4 fejezetben foglaltakat.

Az eljárás végrehajtását követően a kockázat kezelésére kijelölt személy a kockázat kezelésének folyamata során meghatározott kockázatcsökkentő intézkedéseket **az 6. melléklet szerinti táblázatban dokumentálja és megosztja az érintettekkel**. Az intézkedési tervnek tartalmaznia kell a végrehajtandó intézkedések

- pontos leírását;
- végrehajtásának időpontját/határidejét;
- végrehajtásának felelősét; és
- a nyomkövetési folyamat felelősét.

A repülésbiztonsági intézkedések és az azokhoz kapcsolódó nyomonkövetési folyamatok felelősei az SMM Advanced képzésben részesült személyek lehetnek.

A Repülésbiztonsági intézkedési terv kiadásához minden esetben a repülésbiztonsági vezető jóváhagyása szükséges.

A **repülésbiztonsági programok** (SAG, SRB, LASC, LRST) keretében meghatározott, jegyzőkönyvben rögzített Teendők is 'Repülésbiztonsági intézkedési terv' értékkel bírnak.

5.5 Kockázatcsökkentő intézkedések nyomonkövetése

A repülésbiztonsági intézkedési tervek megvalósulását, hatékonyságát nyomon kell követni, amely feladat végrehajtására az intézkedési tervben felelős kijelölése szükséges. Mivel a területi vezetők felelősek a területüket érintő kockázatok kezeléséért, ezért az intézkedési tervekben az intézkedések megvalósulásának nyomonkövetésére a veszély által érintett terület vezetőjét kell kijelölni.

A visszaellenőrzés során először a meghozott intézkedések megvalósulását kell ellenőrizni, majd ezt követően, az intézkedés bevezetésétől számított 90 napon belül azt is meg kell vizsgálni, hogy a bevezetett intézkedéseknek köszönhetően a kockázat tolerálhatósági szintje nem haladja-e meg a vállalt (Veszélynaplóban feltüntetett) tolerálhatósági szintet.

Abban az esetben, amennyiben korábban bekövetkezett, hasonló esemény fordul elő, ennek kapcsán a korábban meghatározott intézkedések hatékonyságát szintén felül kell vizsgálni.

A nyomonkövetési folyamat során kiemelt figyelmet kell fordítani a bevezetett intézkedések nyomán keletkezett újabb veszélyek, illetve nem megfelelő módon meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések felismerésére. Új, a folyamathoz kapcsolódóan korábban nem azonosított veszélyek felmerülése esetén az 5.2 és 5.3 fejezetek szerint ismételtén értékelni kell a kockázatokat és szükség esetén ismételtén végre kell hajtani az 5.4 fejezetben foglaltakat.

A nyomonkövetési folyamatot a **Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság dokumentálja a Safety_Changes mappa megfelelő könyvtárában.**

A repülésbiztonsági programok (SAG, LRST, LASC, SRB) üléseinek keretében meghatározott intézkedések (Teendők) a Repülésbiztonsági intézkedési tervekhez hasonlóan visszaellenőrizendők.

Amennyiben a visszaellenőrzéskor megállapításra kerül, hogy a bevezetett intézkedések

- nem kerültek megfelelő időben végrehajtásra;
- megvalósításakor eltértek a meghatározott intézkedési tervtől;
- egyéb módon nem valósultak meg;
- a bevezetett intézkedések nyomán új veszélyek keletkeztek
- nem bizonyultak hatékonynak, tehát maradó kockázat meghaladja a vállalt tolerálhatósági szintet,

az intézkedés visszaellenőrzője ezt a tényt haladéktalanul jelzi a repülésbiztonsági vezető részére. Ezt követően új Repülésbiztonsági intézkedési terv kerül kiállításra, kivéve azon esetben, ha a repülésbiztonsági vezető megállapítja, hogy

- a meghatározott kockázatcsökkentő intézkedés már nem aktuális; és/vagy
- a kockázat egyéb intézkedés által hatékonyan kezelésre került; és/vagy
- az intézkedés megvalósítása során az 5.4 fejezetben meghatározott, a kockázatcsökkentő intézkedések meghatározásakor figyelembeveendő faktorok miatt a kockázatcsökkentő intézkedés bevezetése nem megvalósítható.

Ekkor a repülésbiztonsági vezető tájékoztatást küld az Intézkedési terv visszaellenőrzője részére, amelyben a változtatást megindokolja.

A repülésbiztonsági vezető minden hónap végén megvizsgálja, hogy mely kockázatcsökkentő intézkedések megvalósulásának- vagy hatékonyságának visszaellenőrzése maradt el. Új hiányosságok esetén az tájékoztatja a visszaellenőrzés felelősét és az ügyvezetőt, továbbra is fennálló hiányosságok esetén pedig havi rendszerességgel emlékeztetőt küld az elmaradásokról.

6 A repülésbiztonsági teljesítmény nyomonkövetése

A repülőtér-üzemeltető a repülésbiztonsági teljesítmény ellenőrzése, a repülésbiztonsági kockázatok kezelésének hatékonyságának ellenőrzése és a folyamatos fejlesztés érdekében nyomon követi saját repülésbiztonsági teljesítményét.

Az SMS szerinti teljesítmény nyomonkövetése az alábbi eszközökön keresztül valósul meg:

- repülésbiztonsági teljesítménymutatók (SPI-k) és teljesítmény célértékek (SPT-k) felállítása;
- mutatók nyomonkövetése a szervezet repülésbiztonsági teljesítményének mérése érdekében.

6.1 Repülésbiztonsági teljesítménymutatók és teljesítmény célértékek

A repülőtér-üzemeltető az SMS hatékonysága, valamint az üzemelés repülésbiztonsági teljesítményének mérése érdekében teljesítménymutatókat (továbbiakban: SPI) és repülésbiztonsági célértékeket (továbbiakban: SPT) határoz meg.

Az SPI-k a Veszélyazonosítás fejezet alapján meghatározott (pozitív, negatív) veszélyekből adódó kívánt, illetve nem kívánt események bekövetkezését követik nyomon.

A repülésbiztonsági teljesítmény mérése során a repülésbiztonsági teljesítménymutatók kerülnek összevetésre a szervezet repülésbiztonsági politikájában és célkitűzéseiben meghatározott célokkal.

A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése az SPI-k használatával az alábbi folyamatára lépéseinek megfelelően történik:



1. ábra

6.1.1 Az SPI-k azonosítása

Az SPI-k különböző forrásokból származó adatok és információk figyelemmel kísérésére alapulnak és szorosan kapcsolódnak a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági célkitűzéseéhez.

A repülőtér-üzemeltető az alábbi SPI-ket azonosította:

#	SPI	SPI számítása	Az adatgyűjtésért és az SPI méréséért felelős személy
1.	Légiközlekedési baleset	légiközlekedési balesetek száma/1000 légijármű mozgásszám	repülésbiztonsági és compliance igazgató

#	SPI	SPI számítása	Az adatgyűjtésért és az SPI méréséért felelős személy
2.	Súlyos repülőesemény	Súlyos repülőesemények száma/1000 légi jármű mozgásszám	repülésbiztonsági és compliance igazgató
3.	Repülőesemény	Repülőesemények száma/1000 légi jármű mozgásszám	repülésbiztonsági és compliance igazgató
4.	Futópálya-biztonság	Gépmozgások akadályozása futópályán végzett nem tervezett javítások miatt/hónap	műszaki üzemeltetési és beruházási osztályvezető
		FOD jelentések száma a futópályára vonatkozóan/1000 légi jármű mozgásszám	forgalmi- és földi kiszolgálási igazgató
5.	Gurulóút – és Előtér-biztonság	Gépmozgások akadályozása gurulóúton végzett nem tervezett javítások miatt/hónap	műszaki üzemeltetési és beruházási osztályvezető
		FOD jelentések száma a gurulóutakra és az előtérre vonatkozóan/ 1000 légi jármű mozgásszám	forgalmi- és földi kiszolgálási igazgató
6.	Madár- és vadvédekezés	Megerősített madárral történő ütközések száma/1000 légi jármű mozgásszám	repülésbiztonsági és compliance igazgató
		Nem megerősített madárral történő ütközések száma/1000 légi jármű mozgásszám	
		vaddal történő ütközések száma/1000 légi jármű mozgásszám	
7.	Tűzoltás és mentés	Tűzoltás mentési kategória csökkentése repülőtér nyitvatartási idejében/hónap	kényszerhelyzeti vezető
8.	CNS szolgáltatás	a rádiókommunikációs berendezések meghibásodásának száma/hónap	műszaki üzemeltetési és beruházási osztályvezető
		Léginavigációs berendezések meghibásodásának száma/hónap	

#	SPI	SPI számítása	Az adatgyűjtésért és az SPI méréséért felelős személy
9.	Látás szerinti navigációs berendezések karbantartása	Látás szerinti navigációs berendezések meghibásodása miatti pályazárások száma/hónap	műszaki üzemeltetési és beruházási osztályvezető
10.	Jármű-, eszköz-, GSE karbantartás	Légijármű kiszolgálását akadályozó jármű meghibásodások száma/hónap	műszaki üzemeltetési és beruházási osztályvezető
		Légijármű kiszolgálását akadályozó eszköz meghibásodások száma/hónap	
		Légijármű kiszolgálását akadályozó GSE meghibásodások száma/hónap	
11.	Földi kiszolgálás biztonsága	Indulás előtti körbejárás során tapasztalt rendellenességek száma/hónap	forgalmi- és földi kiszolgálási igazgató
		Földi kiszolgálás során bekövetkezett események/hónap	forgalmi- és földi kiszolgálási igazgató
12.	Légiforgalmi adatok minőségbiztosítása	SLA éves értékelés eredménye, %-ban meghatározva	repülésbiztonsági és compliance igazgató
		benyújtás előtti adatérvényesítés során feltárt hibák száma/hónap	
		kérelem felülvizsgálata során feltárt hibák száma/hónap	

6. táblázat

Az SPI-ket az SRB a Repülésbiztonsági politikával és célkitűzésekkel összefüggésben évente, az éves ülés keretében felülvizsgálja és amennyiben szükséges, újból meghatározza.

6.1.2 Az SPT-k és a repülésbiztonsági riasztási szintek és meghatározása

Az SPT-k olyan technikai paraméterek, amelyek a repülésbiztonsági célkitűzések elérése irányában történő előrehaladás figyelemmel kísérésére szolgálnak. A SPT-k az egyes meghatározott SPI-khez kapcsolódóan mutatják meg az egy meghatározott időszakra vonatkozó elérni kívánt célokat.

Az SPT-ket az SRB a Repülésbiztonsági politikával és célkitűzésekkel összefüggve, évente, az éves ülés keretében felülvizsgálja és újra meghatározza.

Az SPT-k meghatározásakor figyelembe kell venni az előző év hónapjaiban mért értékek átlagát. A következő tárgyévre vonatkozó célértéket úgy kell meghatározni, hogy az legyen reális, teljesíthető. Az SPT az átlagértékhez viszonyítva lehet

- csökkentés;
- növelés; vagy
- szinten tartás.

A repülőtér-üzemeltető az SPT-k mellett minden egyes SPI-re vonatkozóan riasztási szintet állapít meg, annak érdekében, hogy reagálni tudjon azon tendenciákra, amelyek veszélyeztethetik a repülésbiztonságot és a kitűzött célok elérését.

Az egyes SPI-khez kapcsolódó riasztási szint az előző évben mért teljesítményadatok átlagértékéhez viszonyítva kerülnek meghatározásra.

Azonnali beavatkozás szükséges, ha **a meghatározott riasztási szintet egy mérési adat átlépi.**

A riasztási szintek az SRB ülésen kerülnek évente felülvizsgálatra.

6.1.3 Adatgyűjtés

A repülésbiztonsági teljesítmény értékeléséhez szükséges adatokat az azokért felelős személyek gyűjtik és képzik.

A repülésbiztonsági teljesítmény értékeléséhez szükséges adatforrásokat az SRB az éves ülésének keretein belül felülvizsgálja, hogy azok az esetleges jogszabályi vagy egyéb repülőtér-üzemeltetőt érintő változások esetén is megfelelő információt nyújthassanak a repülésbiztonsági teljesítményekről.

A repülésbiztonsági adatoknak olyanoknak kell lenniük, amelyek megfelelően tükrözik a repülőtér-üzemeltető szervezeti egységeinek repülésbiztonsági teljesítményét.

Az egyes SPI-khez tartozó adatforrások listája megtalálható a Repülésbiztonság fájlserverén található SAFETY mappa REGISTERS almappájában az SPI nevű Excel táblázat Adatforrás oszlopában.

A teljesítményadatok és az ezek hitelességét igazoló adatforrások tárolása a repülőtér-üzemeltető megfelelő szervezeti egységeinek fájlserverén történik. Ezen kívül az adatgyűjtésért felelős személyek minden hónap elején megküldik az előző hónapra vonatkozó értékeket a repülésbiztonsági vezető számára, aki az SPI nevű Excel táblázatban rögzíti ezeket. A havi adataegyeztetések során a célértékek teljesülését és a riasztás aktiválását is egyeztetni kell. Amennyiben a 6.1.2. fejezetben bemutatott azonnali beavatkozás szükségessége kerül detektálásra, akkor ennek tényéről a repülésbiztonsági vezető írásban tájékoztatja az ügyvezetőt és a probléma megoldása érdekében SAG ülés összehívását kezdeményezi.

Az adatgyűjtés során elemzett információk alapján a szervezeti egységek vezetői folyamatosan értékelik az egyes SPI-khez tartozó aktuális repülésbiztonsági teljesítményt, az értékeléshez

tendenciaelemzést használnak. A tendencia elemzéshez diagram készítendő, melyben adott időtényezőkhöz kapcsolódóan kell feltüntetni a teljesítményértékeket. A teljesítményértékekhez tartozó pontok összekötéséből származó regressziós görbe szemlélteti a tendenciák alakulását. A diagramon feltüntetendők az SPI-hez meghatározott SPT-k és riasztási szintek értékei is, így a tendenciák azonosítása mellett abból az SPT-k vagy a riasztási szintek elérése is megállapítható. A diagram sablonja megtalálható a Repülésbiztonság fájlserverén a SAFETY mappa REGISTERS almappájában SPI.xlsx néven. Ha a területi vezető a havi egyeztetések alkalmával vagy a hónap közben bármikor romló tendenciát észlel a hozzárendelt teljesítménymutatóval kapcsolatban, aktívan beavatkozik: Kockázatelemzést hajt végre az 5.2 és az 5.3 fejezetekben foglaltaknak megfelelően és Repülésbiztonsági intézkedési terv kiadmányozását kezdeményezi az 5.4 fejezetben foglaltak szerint. Abban az esetben, ha a havi egyeztetés során a repülésbiztonsági vezető romló tendenciát és aktív beavatkozás elmaradását tapasztalja, kontrollt gyakorol és felveszi a kapcsolatot a szervezeti egység vezetőjével és az ügyvezetővel.

6.1.4 Az SPI-k teljesítményszintjének figyelemmel kísérése és értékelése

Az SPI-khez kapcsolódó tényleges repülésbiztonsági teljesítményt a kitűzött SPT-kkel szemben a repülőtér-üzemeltető figyelemmel kíséri, annak érdekében, hogy meghatározhassa, hogy a szervezet terv szerint halad-e repülésbiztonsági célkitűzéseinek elérése felé.

A repülésbiztonsági teljesítmény aktuális adatait az előző évek teljesítményével, a meghatározott SPT-kkel és riasztási szintekkel kell összevetni. Ennek segítségével a repülőtér-üzemeltető meghatározza, a repülésbiztonsági teljesítmény szintjének alakulását, tendenciáit, és hogy mely területeken szükséges kockázatcsökkentő intézkedéseket bevezetni annak érdekében, hogy elérje repülésbiztonsági célkitűzéseit.

Az összesítés a következő módon történik:

- éves periódusban kell a hónapok eredményeit vizsgálni egyesével úgy, hogy azok elérték-e a kitűzött célértéket, illetve, hogy történt-e aktív riasztás a hónapban;
- először a célértéket elért hónapok számát kell arányosítani az összes hónap számával (12);
- másodszor azon hónapok számát kell összehasonlítani a vizsgált hónapok számával (12), amely hónapokban nem történt aktív riasztás;
- a kapott két százalékos érték átlaga adja az évre vonatkozó összesített repülésbiztonsági teljesítményt.

Amennyiben valamely SPI-hez kapcsolódóan azonnali beavatkozás szükséges vagy olyan tendencia azonosítható, amely a repülésbiztonsági teljesítmény riasztási szintjének eléréséhez vezethet, úgy az érintett szervezeti egység felelős vezetője köteles a repülésbiztonsági vezető tájékoztatása mellett megtenni a megfelelő lépéseket a teljesítmény növelése érdekében. Ennek érdekében a repülőtér-üzemeltető a következő intézkedéseket teheti:

- audit vagy ellenőrzés lefolytatása, amely megállapításai alapján repülésbiztonsági értékelést végez és javító intézkedéseket határoz meg;

- gyökér-ok vizsgálat lefolytatása, mely alapján kockázatcsökkentő intézkedéseket határoz meg az ismételt előfordulás kockázatának csökkentése érdekében;
- SAG ülés összehívása, a gyökér-okok és a szükséges intézkedések meghatározása érdekében.

6.1.5 Jelentés a repülésbiztonsági teljesítményről

A repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági teljesítményéről a repülésbiztonsági vezető félévente az összegyűjtött információk alapján jelentést készít és az ügyvezető, a szervezeti egységek felelős vezetői, valamint a légiközlekedési hatóság számára megküldi azt. Az SAG üléseken a repülésbiztonsági jelentésben foglaltak megtárgyalásra kerülnek, továbbá a havi SAG ülések lehetőséget biztosítanak a szervezet repülésbiztonsági teljesítményében felmerülő negatív tendenciák esetén az azonnali intézkedések megtárgyalására és meghatározására is.

A repülésbiztonsági vezető a féléves jelentésen felül éves repülésbiztonsági jelentést készít, melyet az SRB elé terjeszt és amely alapján a repülésbiztonsági teljesítmény az éves SRB ülésen értékelésre kerül.

6.2 Az irányítási rendszer működésének felülvizsgálata

A repülőtér-üzemeltető évente egyszer, minden év január 31. napjáig a kijelölt vezetők bevonásával a szervezet irányítási rendszerének alkalmasságának, megfelelőségének és hatékonyságának biztosítása céljából felülvizsgálja a szervezet irányítási rendszerét. A felülvizsgálat vezetőségi átvizsgálás keretén belül valósul meg.

A vezetőségi átvizsgálás előkészítéseként minden év január 15. napjáig minden szervezeti egység vezetője írásbeli jelentést készít az ügyvezető részére, melyben értékeli a vezetése alatt álló szervezeti egység működését az előző évre vonatkozóan, az alábbi fő szempontokat figyelembe véve:

- a szervezeti egység folyamatainak működésének eredményességének értékelése;
- a repülőtér használói igényeknek való megfelelés értékelése a szervezeti egységre vonatkozóan;
- a fenti értékelések alapján intézkedések meghatározása a teljesítmény fenntartása és fejlesztése érdekében;
- az irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos igények jelzése.

A beérkezett jelentések alapján a repülésbiztonsági és compliance igazgató előkészíti az irányítási rendszer vezetőségi átvizsgálását.

A vezetőségi átvizsgálás vezetői értekezlet keretén belül zajlik, az átvizsgálást az ügyvezető vezeti.

A vezetőségi átvizsgálás bemenetei:

- az SRB ülés jegyzőkönyve;
- korábbi vezetőségi átvizsgálásokból származó intézkedések állapota;
- szervezeti egységek vezetői által elkészített jelentések;
- azok a változások, amelyek az irányítási rendszer működést befolyásolják;
- az irányítási rendszer teljesítményével és eredményességével kapcsolatos információk, beleértve a tendenciákat:
 - a repülőtér használóinak elégedettsége, az érkezett visszajelzések értékelése;
 - az irányítási rendszer által meghatározott célok teljesülésének mértéke;
 - a folyamatok teljesítménye, valamint a szolgáltatások megfelelősége;
 - az irányítási rendszerre vonatkozó auditok eredményei;
 - az egyéb szervezetek (légiközlekedési hatóság, légitársaságok) auditjának tapasztalatai és megállapításai;
 - a nem megfelelőségek száma, eloszlása;
 - a javító- és megelőző intézkedések eredményei;
 - a figyelemmel kíséresi és mérési eredmények;
 - külső szolgáltatók teljesítménye;
 - az irányítási rendszert szabályzó dokumentumok felülvizsgálatának eredményei;
- az erőforrások megfelelősége;
- a kockázatokkal és lehetőségekkel kapcsolatos intézkedések eredményessége;
- az irányítási rendszer fejlesztési lehetőségei.

A vezetőségi átvizsgálásról jegyzőkönyv készül, melynek megállapításokat, döntéseket és intézkedéseket kell tartalmaznia a következőkkel kapcsolatban:

- az irányítási rendszer fejlesztési lehetőségei;
- az irányítási rendszer változtatásaira vonatkozó igények;
- a fentiekhez kapcsolódó erőforrásigények.

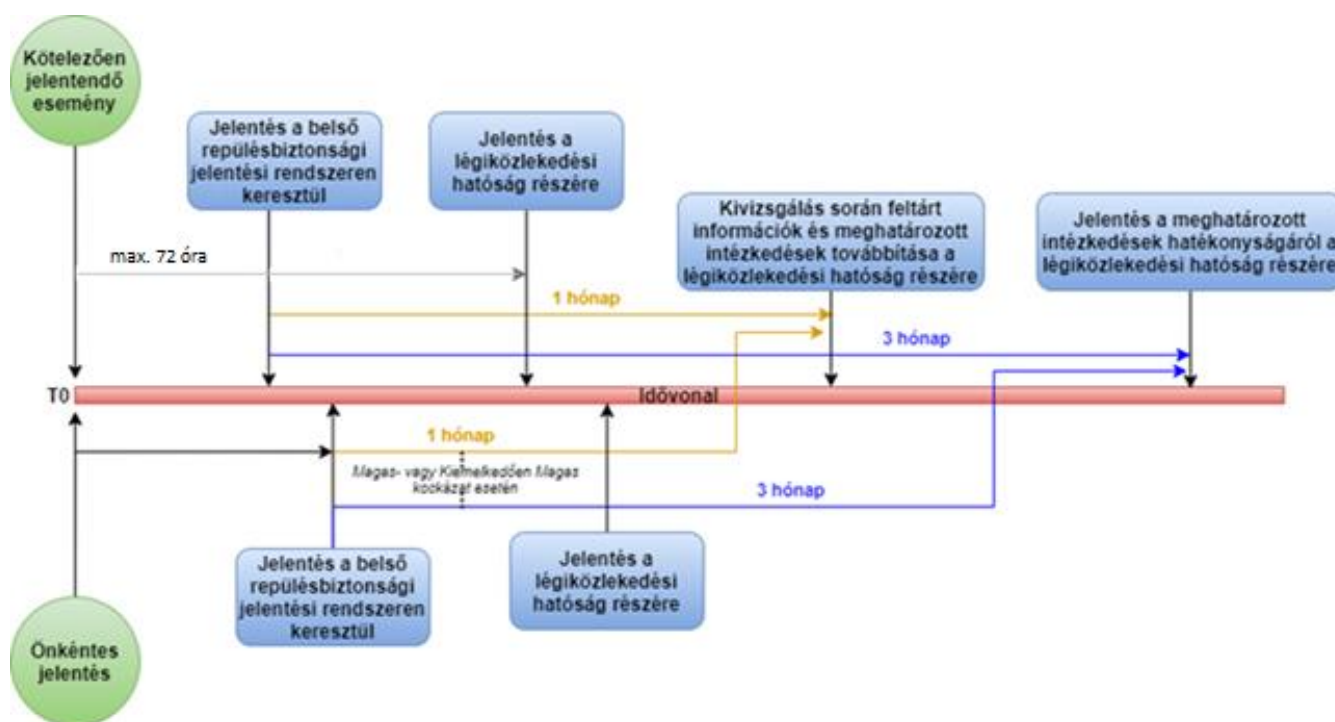
A jegyzőkönyvnek szintén tartalmaznia kell a meghatározott intézkedésekhez kapcsolódó feladatokat, azok felelőseit és a kapcsolódó határidőket.

A jegyzőkönyvben megfogalmazott intézkedési tervet az ügyvezető hagyja jóvá.

7 Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás

A repülésbiztonsági jelentési és kivizsgálási rendszer célja, hogy megakadályozza az események, balesetek előfordulását vagy ismételt bekövetkezését. A rendszer működésének legfőbb alapelve **és elsődleges célja az üzemelés repülésbiztonsági szintjének növelése**, nem célja a felelősök szankcionálása. Ezt biztosítandó a repülésbiztonsági jelentésekben megjelenített személyes jellegű információk védettek maradnak.

A lenti alfejezetekben bemutatott repülésbiztonsági jelentési rendszer keretében feldolgozott információ áramlását, illetve az egyes jelentési fázisokhoz kapcsolt határidőket az alábbi ábra szemlélteti.



2. ábra – Információáramlás a repülésbiztonsági jelentési rendszerben

7.1 Önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszer

Önkéntes módon jelenteni kell bármely, a kötelezően jelentendő eseményeken kívül a repülésbiztonságot esetlegesen negatív módon érintő tényezőt, körülményt.

Az önkéntes jellegű bejelentési rendszer lehetővé teszi:

- olyan események, balesetek részleteinek összegyűjtését, amelyeket a kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszeren keresztül nem kerültek begyűjtésre;
- olyan egyéb információk összegyűjtését, melyeket a bejelentő személy a repülésbiztonság szempontjából lehetséges veszélynek ítél meg.

A dokumentum érvényességéről nyomtatás vagy letöltés esetén meg kell győződni!

Kapcsolat:

- Telefon: +36 30 829 8631 (repülésbiztonsági vezető)
- E-mail: safety@debrecenairport.com
- Postaláda: az „A” (iroda) épület portáján, a lépcsővel szemben rendszeresített, 3. ábra szerinti jelöléssel ellátott gyűjtő postaládába papír alapon lehetőség van névtelenül jelentést tenni.



3. ábra

A levélben megtett önkéntes jelentést az 1. melléklet: Repülésbiztonsági jelentés című sablon alkalmazása mellett vagy szabad szöveges formában kell megtenni.

Önkéntesen módon jelentett esemény lehet például

- általános repülésbiztonsági szabályok (pl. jólláthatósági ruházat viselése, dohányzás) megszegése;
- FOD mozgási területre való felhordásának veszélye;
- képzések megvalósulásával vagy azok hatékonyságával kapcsolatos problémák;
- kisebb mértékű (0,5 liternél kevesebb) tüzelőanyag kifolyása;
- zöldterület kezelésének rendszeres elmaradása;
- rádióforgalmazás zökkenőmentességének akadályozása;
- kényszerhelyzet kihirdetésével nem járó, légi jármű futómű defekt.

Az önkéntes repülésbiztonsági jelentések beérkezését a repülésbiztonsági vezető visszaigazolja és azt a bejelentés jellegének megfelelően a lehető legrövidebb időn belül kivizsgálja.

7.2 Kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszer

A 376/2014/EU rendelet 4. cikk (6) pontja alapján minden, a légi közlekedési szolgáltatások nyújtásában résztvevő természetes személynek kötelező módon jelentenie kell minden olyan eseményt, ami a rendelet 4. cikk (1) pontjában szereplő felsorolásban szerepel vagy azzal összefüggésben felmerül. A rendelet felsorolásában szereplő, a Debrecen Nemzetközi Repülőtérén alkalmazandó listaelemek megtalálhatóak a 2. mellékletben.

Kötelezően jelentendő továbbá a fent említett felsorolásban szereplő eseményeken kívüli

- minden egyéb, súlyos repülésbiztonsági veszélyt jelentő esemény vagy körülmény; és

- azon kockázati tényezők, amelyek kezelésének elmaradása esetén *Súlyos repülőesemény* vagy *Baleset* (6. melléklet) következhet be.

A kötelező eseményjelentéseket a repülésbiztonsági vezető részére kell megtenni az esemény előfordulását követően a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb a történetek után 24 órával.

Kapcsolat:

- Telefon: +36 30 829 8631
- E-mail: safety@debrecenairport.com
- Postaláda: az „A” (iroda) épület portáján, a lépcsővel szemben rendszeresített, 3. ábra szerinti jelöléssel ellátott gyűjtő postaládába papír alapon lehetőség van névtelenül jelentést tenni.

A levélben megtett kötelező jelentést az 1. mellékletben található Repülésbiztonsági jelentés sablon alkalmazása mellett írásban kell megtenni.

Az események részletes besorolását, amelyre az eseményeknek a 376/2014/EU rendelet 4. cikk (1) pontja szerinti kötelező jelentési rendszeren keresztül történő jelentése során hivatkozni kell, a 2015/1018/EU végrehajtási rendelet I-V. melléklete határozza meg.

Az események hatásai, kritikusságuk szempontjából az alábbi osztályok valamelyikébe sorolhatók:

- nem-légijárművel kapcsolatos esemény
- repülőesemény
- súlyos repülőesemény
- baleset

7.2.1 Kötelezően jelentendő események

A kötelezően jelentendő eseményt, annak bekövetkezését követően **haladéktalanul** a fent megadott kapcsolattartási vonalak egyikén jelenteni kell a repülésbiztonsági vezető részére kivéve a jelentés megtételét meggátló tényező fennállása esetén. Ebben az esetben az esemény az akadályozó tényező elmúlását követő lehető legrövidebb hatállyal jelentendő. A repülésbiztonsági vezető **az esemény bekövetkezését** követő **maximum** 72 órán belül feltölti az www.aviationreporting.eu rendszerébe, annak érdekében, hogy az **illetékes hatóság** megkezdhesse a kivizsgálási folyamatot.

A kötelező repülésbiztonsági jelentés beérkezését a repülésbiztonsági vezető visszaigazolja és az esemény belső kivizsgálását azonnali hatállyal megkezdi.

Abban az esetben, ha repülőtéri eszköz vagy berendezés meghibásodása vezethetett a kötelezően jelentendő esemény bekövetkezéséhez, a repülésbiztonsági vezetőnek az eszköz vagy berendezés gyártóját elektronikus levélben tájékoztatni szükséges az eseményről, a kivizsgálási folyamat megkezdéséről és annak eredményéről.

Az alábbi fejezetekben kiemelve szerepelnek azok az eseménytípusok, melyeket a repülőtér üzemeltető által nyújtott szolgáltatások körében tevékenységet ellátó munkavállalóknak, valamint a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó szervezeteknek kötelezően jelenteniük kell.

7.2.1.1 Repülőtér üzemeltetéssel összefüggő események

- Idegen tárgy a repülőtér mozgási területén, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijárművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- A repülőtér veszélyhelyzeti riasztó rendszerének meghibásodása.
- A mentőszolgálatok és tűzoltóság szolgáltatásai a vonatkozó követelményeket nem elégítik ki.
- Rossz állapotú futópálya-felület kezelésének elmulasztása vagy helytelen információ kiközlése.
- A repülőtér berendezéseiben, környezetében vagy felszerelésében bekövetkező tűz, füst vagy robbanás, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijárművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- A repülőtér védelmével kapcsolatos események (például: jogosulatlan belépés, szabotázs, bombával történő fenyegetés).
- A repülőtér üzemi feltételeiben beállt jelentős változás jelentésének elmulasztása, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijárművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- Hátratólás (push-back), saját erőből tolatás (power-back) vagy gurulás jármű, berendezés vagy személy általi zavarása.
- Utas vagy illetéktelen személy felügyelet nélkül maradása a forgalmi előtéren.
- Kényszerhelyzet bejelentését indokló esemény.
- Poggyász- vagy utasnyilvántartási problémák.

7.2.1.2 Funkciók vagy szolgálatok minőségének romlása vagy teljes kiesése

- A kommunikációs szolgáltatás kimaradása.
- A navigációs szolgáltatás kimaradása.
- A léginavigációs szolgálatok jelentős külső zavarása (például az FM sávban sugárzó rádióadók zavarhatják az ILS-t [műszeres leszállító rendszert], VOR-t (VHF Omni Directional Radio Range – körsugárzó rádió irányadó) vagy a kommunikációt).
- Repülőtéri berendezés vagy rendszer jelentős kiesése, hibás működése vagy hibája, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légijárművet, vagy az annak fedélzetén tartózkodókat.
- Jelentős hiányosságok a repülőtér kivilágításában, jelöléseiben vagy jeleiben.
- A léginavigációs szolgálatok jelentős külső zavarása (például az FM sávban sugárzó rádióadók zavarhatják az ILS-t [műszeres leszállító rendszert], VOR-t (VHF Omni Directional Radio Range – körsugárzó rádió irányadó) vagy a kommunikációt).

- Egy légi jármű, ATS-egység vagy a rádióforgalom jelentős zavarása, beleértve a tűzfegyverrel, tűzijátékkal, papírsárkánnyal, lézeres megvilágítással, erős fénnel, lézerrel, távirányítású légi jármű-rendszerrel, modell- légi járművel vagy hasonló módon történő zavarást is.
- Az adatfeldolgozási és -elosztási funkció vagy szolgáltatás kimaradása.

7.2.1.3 Fáradtság, amely hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja a léginavigációs vagy légiforgalmi feladatok biztonságos ellátására való képességet.

- Elmaradt, nem megfelelő vagy elégtelen jégtelenítő/jegesedésgátló kezelés.
- Jelentős, 0,5 liternél nagyobb mennyiségű tüzelőanyag kiömlése tankolás közben.
- Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént, nitrogént, olajat és az ivóvizet is) betöltése.
- Bármilyen esemény, amely során az emberi teljesítőképesség közvetlenül hozzájárult vagy hozzájárulhatott volna baleset, vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez.

7.2.1.4 Akadályal kapcsolatos események

- Olyan akadályok a repülőtéren vagy annak közelében, amelyeket nem tettek közzé az AIP-ben (légiforgalmi tájékoztató kiadvány) vagy NOTAM-ban (Notice to Airmen) és/vagy nincsenek kellőképpen megjelölve vagy kivilágítva.
- Összeütközés másik légi járművel, földdel vagy akadályal, vagy azok veszélyes megközelítése a földön vagy a levegőben.

7.2.1.5 Légi járművel kapcsolatos események

- Futópálya- vagy gurulóútsértés.
- Futópálya vagy gurulóút elhagyása.
- A légi jármű szerkezetének, rendszereinek és berendezéseinek a poggyász, postai küldemény vagy teheráru szállításából adódó lényeges elszennyeződése.
- Végső megközelítési és felszállási terület (FATO) megsértése vagy elhagyása.
- Bármilyen megszakított felszállás.
- Biztonsági- vagy kényszerleszállás.
- Ütközés állattal, beleértve a madárral ütközést is. Légi- vagy földi jármű nem követi az engedélyt, utasítást vagy korlátozást a repülőtér mozgási területén való üzemelés közben (például: téves futópálya/gurulóút vagy egy repülőtér korlátozott része).
- Sugárhajtómű kiáramló gázsugarának, illetve rotor vagy légsavár szelének hatása.

7.3 Jelentések kivizsgálása

A jelentések kivizsgálásának célja az események mélyebb megértése, ezáltal olyan következtetések levonása, kockázatcsökkentő intézkedések bevezetése, melyek hozzájárulnak ahhoz, hogy megelőzzék vagy minimálisra csökkentsék egy esemény bekövetkezését, vagy ismételt előfordulását, így eredményezve egy biztonságosabb működési környezetet.

A vizsgálati folyamat a következő lépésekből áll:

- a) Információ gyűjtés és eseményrekonstrukció
- b) Ok-okozati összefüggések feltárása
- c) Gyökérok azonosítása
- d) Jelentés készítése, javaslattétel és trendfigyelés

A vizsgálatot végezheti a repülésbiztonsági vezető egyszemélyben vagy a repülésbiztonsági vezető által arra kijelölt vizsgálócsoport. Amennyiben az eseményben egyéb, a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó, a repülésbiztonsági aggály szempontjából releváns szervezet is érintett, úgy a repülésbiztonsági vezető ezen szervezeteket a jelentések kivizsgálásába bevonja.

Repülésbiztonsági jelentés beérkezése esetén a repülésbiztonsági vezető validálja a jelentést. A validáció során ki kell szűrni azokat a jelentéseket, amelyek

- nem tartalmaznak elegendő információt sem a kivizsgálás elindításához sem a forrás beazonosításához;
- más területet érintenek, a repülésbiztonsági szintet nem befolyásolja a tartalmukban feltárt problémakör;
- rendszeresen, ismétlődő formában érkeznek (Spam) és nem nyújtanak érdemi információt;
- tartalmában szereplő állítások tényszerűen valótlanok.

A validáció keretében kiszűrt jelentéseket elkülönítve kell letárolni és beazonosítható módon rögzíteni kell, hogy az adott jelentés milyen indoklással került kiszűrésre. Ha a problémakör más területet érint, a jelentést az érintett terület felé kell továbbítani kivéve, ha ez negatív következménnyel járhat a bejelentő személyre nézve; ebben az esetben a repülésbiztonsági vezető visszajelez a jelentést tevőnek, hogy a jelentése nem repülésbiztonsági vonatkozású.

Amennyiben a jelentés sikeres validáción esett át, úgy a repülésbiztonsági vezető a szakszerű és objektív kivizsgálás lefolytatását szem előtt tartva kijelöl egy, az SMM Advanced képzsében részesült személyt a kivizsgálás lefolytatására.

A kivizsgálást követően a kockázat kezelése a kockázat által érintett szervezeti egység vezetőjének a feladata. A felelős vezető kockázatértékelési dokumentációt készít (4. fejezet) és amennyiben szükséges, Repülésbiztonsági intézkedési tervet állít ki. Ezen dokumentációt megküldi a repülésbiztonsági vezető részére, aki ennek tartalmát megvizsgálja és amennyiben szükséges, felülbírálja.

Amennyiben

- a kockázat kezelésére kijelölt személy a kijelölésétől számított 5 munkanapon belül nem küldi meg a kockázatkezelési dokumentációt a repülésbiztonsági részére; vagy
- a Repülésbiztonsági intézkedési tervben meghatározott feladat a meghatározott határidőn belül nem kerül végrehajtásra,

erről a repülésbiztonsági vezető értesíti az ügyvezetőt.

A dokumentum érvényességéről nyomtatás vagy letöltés esetén meg kell győződni!

A kivizsgálási folyamat során minden meghallgatás elején ismertetni kell a meghallgatásban résztvevő felekkel, hogy a „Just Culture” elvnek megfelelően a beszélgetés során elhangzott információk nem járnak negatív következményekkel a jelentésben és a kivizsgálásban érintett személyekre nézve, kivéve, ha bizonyítható a szándékos szabálysértés vagy a súlyos gondatlanság.

7.3.1 Információgyűjtés és eseményrekonstrukció

Az jelentéshez kapcsolódó információk, bizonyítékok összegyűjtését a jelentés beérkezését követő legrövidebb időn belül meg kell kezdeni, annak érdekében, hogy azok az eredeti vagy ahhoz közeli állapotban válhassanak a vizsgálat tárgyává.

Az információgyűjtésre alkalmazható módszerek a következők lehetnek:

- tárgyi bizonyítékok összegyűjtése;
- helyszíni bejárás;
- személyes és telefonos interjúk lefolytatása;
- jegyzőkönyvek, feljegyzések, dokumentációk összegyűjtése;
- hangfelvételek összegyűjtése;
- videófelvevételek összegyűjtése;
- egyéb a felsorolásban nem szereplő módszerek.

A jelentésekből származó tárgyi bizonyítékokat, adatokat, információkat 5 évig meg kell őrizni. A tárgyi bizonyítékok megőrzési helye a repülőtér-üzemeltető irattára. A tárgyi bizonyítékokon az esemény azonosítóját fel kell tüntetni.

Az információgyűjtés során a következő hat kérdésre kell választ kapni:

- Ki?
- Mit?
- Milyen módon?
- Milyen céllal?
- Mikor?
- Hol?

Az információgyűjtési folyamatot addig kell folytatni, ameddig az események időrendje, ok-okozati összefüggése nem válik rekonstruálhatóvá vagy az információ ésszerű időn belül begyűjthető és a begyűjtött információ még hozzájárulhat a vizsgálat hatékony lefolytatásához.

A jelentésekből származó információk kizárólag repülésbiztonsági célokra használhatóak fel.

7.3.2 Ok-okozati összefüggések feltárása

Az előző lépés végrehajtása során begyűjtött információk segítségével fel kell tárni az azok közötti ok-okozati összefüggéseket. Amennyiben a kockázatértékelési folyamat során az került

megállapításra, hogy a fennálló kockázat **Magas** vagy **Kiemelkedően magas**, úgy ezen összefüggések feltárására bowtie diagram alkalmazandó, amely lehetővé teszi, hogy a vizsgálat az azt végző személy vagy csoport preconcepciójától függetlenül történhessen meg. A diagram jelen kézikönyvet tartalmazó mappa *Mellékletek* almappájában található, *ÉÉÉÉ_HH_NN_ID_ASMT.xlsx* elnevezéssel alkalmazása ajánlott más kockázati szintek megállapítása esetén is.

A diagramon belül a KOCKÁZATI TÉNYEZŐK szekcióba az eseményt kiváltó, valamint a kiváltást fenyegető okok kerülnek. A főbb okok meghatározásánál javasolt a következő hat elemet figyelembe venni: emberi tényező, gép/eszköz, anyag, eljárás, információ, környezet.

A VESZÉLYFORRÁS szekcióba az olyan veszélyek kerülnek, melyekkel ellenőrzött körülmények között biztonságosan együtt lehet élni. A NEM KÍVÁNT ESEMÉNY szekcióba a veszélynek való kitettség állapotában bekövetkezett események, a KÖVETKEZMÉNYEK szekcióba pedig a veszélyből fakadó lehető legrosszabb kimenetelű történések kerülnek.

A kitöltés során figyelni kell arra, hogy ne csak olyan események legyenek a diagramban, amelyek valóban megtörténtek, hanem olyanok is, amik megtörténhettek volna a kockázat-kontroll reálisan elképzelhető megszűnése vagy sérülése esetén.

A MEGELŐZŐ INTÉZKEDÉSEK szekcióba az esemény bekövetkezését megelőző intézkedések, míg a KOCKÁZATCSÖKKENTŐ INTÉZKEDÉSEK szekcióba a bekövetkezett esemény súlyosságát enyhítő intézkedések kerülnek.

A MEGELŐZŐ INTÉZKEDÉSEK és a KOCKÁZATCSÖKKENTŐ INTÉZKEDÉSEK listái végül a kockázat-kontroll és csökkentés folyamat során meghozott repülésbiztonsági intézkedésekkel egészülnek ki.

7.3.3 Gyökérokok azonosítása

Az előző lépés során összeállított bowtie diagramon szereplő, a repülésbiztonságot jelentős mértékben fenyegető okokat „5 Why” elemzésnek kell alávetni. Amennyiben a kockázat szintjéből fakadóan nem készült bowtie diagram, úgy a kockázatértékelés során meghatározott NEM KÍVÁNT ESEMÉNY-re vonatkozóan ajánlott lefuttatni gyökérok elemzést.

7.3.4 Javaslattétel, jelentés és trendfigyelés

A gyökérokok feltárását követően javaslatokat kell meghatározni a gyökérokok kezelését/megszüntetését célzó kockázatcsökkentő intézkedések bevezetése érdekében.

A gyökérokok tényleges kezelése/megszüntetése számos esetben sok időt vesz igénybe vagy kívül esik a repülőtér-üzemeltető hatáskörén. Ilyen esetekben a „5 Why” analízis során feltárt valamennyi tényező („miért?” lépés) vizsgálandó és akár minden lépésben végrehajtható a kockázatcsökkentés.

A javaslatok meghatározásakor jelen kézikönyv 5. fejezetében meghatározott lépések szerint kell eljárni.

A vizsgálat lezárásaként a meghatározott javaslatokról, kockázatcsökkentő intézkedések bevezetéséről jelentést kell készíteni, melyet kommunikálni kell a bejelentést tevő, a repülőtér-üzemeltető érintett munkavállalói és az egyéb érintett személyzet részére, ideértve a repülőtér-üzemeltetővel szerződéses viszonyban álló érintett személyzetet, valamint a vizsgálatban résztvevő szervezeteket is.

Az ilyen jellegű kommunikáció minden esetben elektronikus levél formájában történik. A kötelező jelentések esetén a jelentés a bejelentő által az eseményről tett értesítés napjától számított 30 napon belül feltöltendő a www.aviationreporting.eu felületre jelezve ezzel a belső vizsgálat lezárását. Önkéntes jelentések esetén, amennyiben a kivizsgálási folyamathoz kapcsolódó kockázatértékelés során az azonosított kockázatok szintjének besorolása „Magas kockázat” vagy „Kiemelkedően magas kockázat” vagy megállapításra került, hogy a kockázat kezelésének elmaradása esetén *Súlyos repülőesemény* vagy *Baleset* (6. melléklet) következhet be, úgy az elkészült kivizsgálási jelentést a légiközlekedési hatóság részére szintén a bejelentő által az eseményről tett értesítés napjától számított 30 napon belül, a www.aviationreporting.eu felületen keresztül tájékoztatásul továbbítani szükséges. A légiközlekedési hatóságrészére történő jelentéstétel során meg kell adni a jelentésben leírt kockázathoz köthető ERCS értéket.

A légiközlekedési hatóság részére továbbított, - mind a kötelező, mind az önkéntes – jelentések esetében az eredeti jelentés Repülésbiztonsághoz való beérkezésétől számított lehetőleg 3 hónapon belül a meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések hatékonyságát tartalmazó elemzés végső eredményét a repülésbiztonsági- és compliance igazgató a légiközlekedési hatóság részére a www.aviationreporting.eu felületen keresztül.

A jelentés szervezeten belüli szétosztása, kommunikációja minden esetben szükséges, még akkor is, ha a beérkezett jelentés nyomán nem született javaslat, bevezetendő kockázatcsökkentő intézkedés, viszont az ilyen esetekben a jelentésben indokolni kell azt, hogy miért nem volt erre szükség.

A „Just Culture” elvnek megfelelően a jelentés nem jár negatív következményekkel vagy bármilyen hátrányos intézkedéssel a bejelentőre vagy a jelentésben érintett személyekre nézve kivéve, ha az ilyen közzététel minden kétséget kizáró oknál fogva súlyos gondatlanságot vagy a jogszabályok/eljárások szándékos megsértését jelzi.

A jelentésekben meghatározott intézkedések hatékonyságát azok bevezetését követően figyelemmel kell kísérni jelen kézikönyv 5.5 fejezetében meghatározottak szerint.

7.3.5 A jelentések nyilvántartása és tárolása, a kapcsolódó bizonyítékok kezelése

Minden, a repülésbiztonságot érintő önkéntes és kötelező jelentést, valamint az eseményjelentéseket nyilvántartásba kell venni az erre a célra létrehozott, a szervezet fájlserverén, a SAFETY mappában tárolt „Report register”-ben. A nyilvántartás kezeléséért és megfelelő tárolásáért a repülésbiztonsági vezető felel. A nyilvántartáshoz kizárólag a Repülésbiztonság és a Compliance munkatársai férhetnek hozzá.

A jelentéseket, a kapcsolódó bizonyítékokat, jegyzőkönyveket, egyéb jelentéseket elektronikus formában szintén a repülésbiztonsági vezető tárolja a fájlserver SAFETY mappájában, mely mappához szintén kizárólag a Repülésbiztonság és a Compliance munkavállalói rendelkeznek hozzáférési jogosultsággal. Amennyiben a bizonyítékok, jelentések, jegyzőkönyvek papír alapú formában állnak rendelkezésre, úgy azokat digitalizálni és a fenti mappába menteni szükséges. Az eredeti, papír alapú dokumentumokat a repülésbiztonsági vezető tárolja saját irodájában, zárható szekrényben, az erre a célra kijelölt mapparendszerben. A szekrényt folyamatosan zárva kell tartani, a szekrényhez a repülésbiztonsági vezető kizárólag a Repülésbiztonság munkavállalóinak adhat hozzáférést.

7.3.6 A személyes adatok védelme

A repülésbiztonsági jelentésekben, eseményjelentésekben szereplő személyes adatok bizalmas adatok, kezelésükre a hatályos adatvédelmi jogszabályok, illetve a velük összhangban lévő Adatvédelmi szabályzat '*Repülésbiztonsággal és auditokkal kapcsolatos adatkezelés*' című fejezete vonatkozik. Személyes adatoknak minősülnek különösen a jelentést tevő személy vagy az eseményben érintett személyeknek különösen a neve és lakcíme.

Az illetékes hatóság számára benyújtott eseményjelentések elkészítésénél törekedni kell arra, hogy azok - lehetőség szerint - ne tartsanak nevet vagy egyéb személyes adatokat.

A jelentést tevő személy vagy az eseményben érintett személy(ek) személyes adatait csak abban az esetben lehet felhasználni a Repülésbiztonság munkavállalóin kívüli személyek körében, ha az a repülésbiztonsági vizsgálat lefolytatásának tekintetében feltétlenül szükséges. A személyes adatvédelem nem alkalmazható azon munkavállalókra, akik cselekedetükkel súlyos gondatlanságot vagy a jogszabályok/eljárások szándékos megsértését követték el.

8 A kényszerhelyzeti tervezés összehangolása az SMS-el és más szervezetek kényszerhelyzeti tervével

A repülőtér-üzemeltető a repülőtéren vagy annak közvetlen környezetében előálló kényszerhelyzetek kezelését, az ezzel kapcsolatos feladatokat és intézkedéseket, a kényszerhelyzetek esetén bevonandó szervezetek koordinációjára vonatkozó eljárásokat, valamint a normál üzemelésre való visszatérés érdekében tett lépéseket a Kényszerhelyzeti Tervben szabályozza. A repülőtér-üzemeltető a Kényszerhelyzeti Tervet összehangolja saját SMS rendszerével, valamint azon szervezetek kényszerhelyzeti tervével, amelyekkel a repülőtéri szolgáltatások nyújtása során összhangban kell működnie.

A Kényszerhelyzeti Terv SMS rendszernek való megfelelésének folyamatos tökéletesítése érdekében a repülésbiztonsági és compliance igazgató a SAG-val együttműködve az alábbi intézkedéseket teszi:

- a Kényszerhelyzeti Terv releváns részeinek felülvizsgálata az SAG üléseken, a teljes és a részleges kényszerhelyzeti gyakorlatok tapasztalatai alapján, az érintett szervezetek bevonásával. Az ülést a gyakorlatot követő 48 órán belül össze kell hívni;
- tényleges kényszerhelyzet után a kényszerhelyzeti beavatkozás megtárgyalása és elemzése és a Kényszerhelyzeti Terv releváns részeinek felülvizsgálata az SAG üléseken, az érintett szervezetek bevonásával. Az ülést a kényszerhelyzetet követő 48 órán belül össze kell hívni;
- amennyiben az SMS rendszer új veszélyeket azonosít az SMM 5.1 „Veszélyazonosítás” fejezetében foglaltak alapján, új kényszerhelyzet-elhárítási eljárások vagy rendszerek kidolgozása a Kényszerhelyzeti Tervben, az érintett szervezetek bevonásával.

A repülésbiztonsági és compliance igazgató a kényszerhelyzeti tervezés koordinálásával kapcsolatosan felel:

- az SAG ülések összehívásáért az SMS rendszer által azonosított veszély esetén, a teljes és részleges kényszerhelyzeti gyakorlatok után, valamint tényleges kényszerhelyzet után legkésőbb 48 órával;
- a Kényszerhelyzeti Terv módosításainak hatósági jóváhagyásra történő felterjesztéséért;
- a felülvizsgálatok alapján meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtásának ellenőrzéséért.

A kényszerhelyzeti vezető a kényszerhelyzeti tervezés koordinálásával kapcsolatosan felel:

- a Kényszerhelyzeti Terv rendszeres felülvizsgálataért és naprakészen tartásáért;
- a teljes és részleges kényszerhelyzeti gyakorlatok szervezésért és lebonyolításáért,
- a kényszerhelyzeti gyakorlatok és tényleges kényszerhelyzetek elemzésének eredményei alapján meghatározott intézkedések Kényszerhelyzeti Tervbe való beépítéséért;
- a Kényszerhelyzeti Terv SMS-nek való megfeleléséért

- felel azon szervezetek Kényszerhelyzeti Terveinek nyomon követéséért és a repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv azokkal való összhangjáért, amelyekkel a repülőtéri szolgáltatások nyújtása során annak összhangban kell működnie.

9 Változáskezelés

A repülőtér-üzemeltető tevékenységei során felmerülő- vagy a repülőtér infrastruktúráját érintő bármely változás új veszélyek megjelenéséhez vezethet és befolyásolhatja a meglévő kockázatcsökkentő intézkedések hatékonyságát. A tervezett változások bevezetése előtt ezért szükséges megvizsgálni, hogy a tervezett változásnak milyen hatása van a repülésbiztonság szintjére. A *Változáskezelési eljárást* minden, a *repülésbiztonság szintjét*² befolyásoló változás bevezetését megelőzően végre kell hajtani.

A változáskezelési eljárás teljes végrehajtásáért a változással érintett terület felelős vezetője felel, azonban a repülésbiztonsági vezető szakmai támogatást nyújthat a kockázatértékelési folyamatban, a kockázatcsökkentő intézkedések meghatározásában, valamint a változás nyomonkövetése során.

A változások megfelelő előkészítése és értékelése érdekében a vezetői értekezleteken a részt vevők tájékoztatást adnak a bevezetni kívánt változtatásokról, amely a vezetői értekezletek emlékeztetőjében rögzítésre kerül.

Az 5. mellékletben szereplő táblázat tájékoztató jelleggel összefoglalja, hogy az érintett belső szabályozás módosításához a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyása, előzetes tájékoztatása szükséges. Minden a repülőtéri üzemelését vagy a repülésbiztonságot érintő változás esetén a változtatás kezdeményezője, vagy a repülésbiztonsági és compliance igazgató előzetesen konzultál a légiközlekedési hatósággal a változáskezelés módjáról.

Abban az esetben, ha a változás a repülőtér, annak üzemeltetését, szervezeti felépítését vagy felügyeleti rendszerét érinti és a tárgyi változásban külső szervezetek is érintettek, akkor a változás kezelésébe ezeket a külső szervezeteket is be kell vonni.

A 2017/373/EU rendelet által érintett változásokat kezelő eljárást a *CNS Kézikönyv* tartalmazza.

A változás azonosítását követően el kell dönteni, hogy az adott változás

- **infrastrukturális változás** (9.1 fejezet);
- **szervezeti/működési változás** (9.2 fejezet); vagy
- **jogszabály, előírás, iparági standard változása** (9.3 fejezet).

A változáskezelési eljárás dokumentálására a **3. mellékletben található Change Management sablon** használandó. A változáshoz kapcsolódóan az 5.1 fejezetben rögzített szempontok és tényezők figyelembevétele mellett azonosított veszélyeket kockázatértékelésnek kell alávetni az 5.2

² Legalább, de nem kizárólag a 2018/1139/EK rendelet, a 139/2014/EU rendelet és a 2017/373/EU alkalmazandó követelménypontjainak, valamint az IATA Ground Operations Manualben és a IATA Airport Handling Manualben foglaltaknak való megfelelést érintő változások.

fejezetben foglaltak szerint. Amennyiben repülésbiztonsági intézkedési terv kiállítása indokolt, az intézkedési terv meghatározásakor az 5.4 fejezetben foglaltak alapján szükséges eljárni.

A változáskezelési eljárás során

- rögzíteni szükséges az érintett terület vezetőjét, aki a változáskezelési folyamat végrehajtásáért és visszaellenőrzéséért felel;
- ki kell térni a változással érintett dokumentumok körére;
- **vizsgálni kell a változtatás személyi hatásait, különös tekintettel a létszámhelyzet lehetséges változására;**
- ki kell térni azokra a jogszabályokra, előírásokra amelyekre tekintettel kell lenni;
- meghatározandók a változás által érintett-, illetve a változásról értesítendő szervezetek és szervezeti egységek;
- az ütemtervbe az értesítendő felek értesítését szükséges beütemezni.

A változások implementálásának megkezdéséhez a repülésbiztonsági **és compliance igazgató** ellenjegyzése és az ügyvezető tájékoztatása szükséges.

Az ütemterv és a 9.3 fejezet szerint rögzített intézkedési terv végrehajtását a változásért felelős személy folyamatosan felügyeli és az attól való eltérés esetén értesíti az érintetteket, szükség esetén felülvizsgálja az intézkedési tervet. A változásért felelős személy felel a változás implementálása során jelentkező új veszélyek azonosításáért és ezen azonosított veszélyek mentén a lefolytatott kockázatértékelés felülvizsgálatáért.

Egy változás akkor tekinthető lezártnak, ha a változásért felelős személy vagy az általa kijelölt személy leellenőrizte, hogy a végrehajtott változás az ütemterv és az intézkedési tervben rögzítettek szerint került végrehajtásra. Visszaellenőrzésre az SMM Advanced képzésen részt vett személyeket lehet kijelölni.

Abban az esetben, ha a változás nem-, vagy nem megfelelően lesz implementálva, a változás felelőse ezt haladéktalanul jelzi a repülésbiztonsági vezetőnek, felülvizsgálja az ütemtervet, a Repülésbiztonsági intézkedési tervet, továbbá az eltérés mértékével arányos korrekciós intézkedési tervet készít.

A változás lezárását követően a változásért felelős személy köteles a változás által érintetteket írásban értesíteni.

Repülésbiztonsági indokoltságú azonnali változás

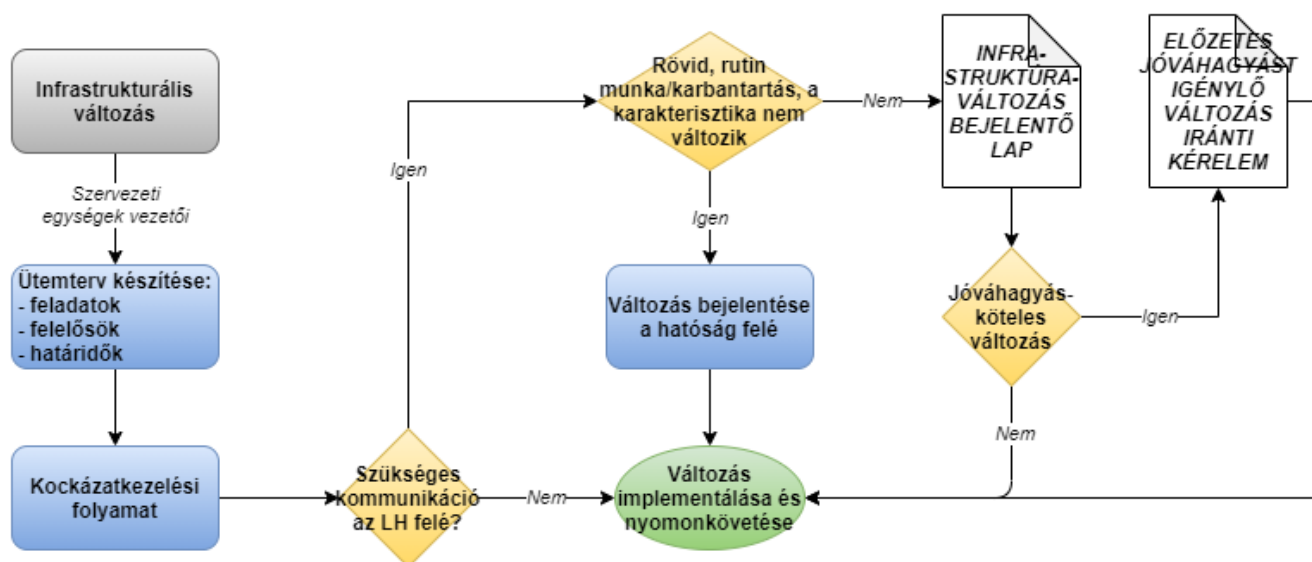
Amennyiben az a repülésbiztonság szempontjából indokolt, a változások azonnal bevezethetők és szükség esetén közzé tehetők a Repülőtéri Kézikönyvben. Ebben az esetben a jóváhagyás kérelmezése vagy az értesítés a légiközlekedési hatóság felé haladéktalanul meg kell történnjen. Az ilyen jellegű változások bevezetésével a beadandó dokumentációban ki kell térni az azonnali bevezetés indoklására is.

9.1 Infrastrukturális változások

Infrastrukturális változások körébe tartozó legjellemzőbb elemek:

- infrastrukturális változások a repülőtér mozgási területén;
- kommunikációs, navigációs, légtérelenőrzéssel kapcsolatos infrastrukturális változások;
- egyéb kiemelt repülésbiztonsági jelentőséggel bíró infrastrukturális rendszerelemekben történő változás;
- új, alternatív technológiák bevezetése.

Az infrastrukturális változások esetében alkalmazandó folyamatot az alábbi ábra szemlélteti.



4. ábra – Változáskezelési folyamat infrastrukturális változás esetén

Az adott területet érintő változás implementálásának ütemtervét a területi vezető elkészíti, kockázatértékelést folytat le és szükség esetén kockázatcsökkentő intézkedéseket határoz meg.

Amennyiben a változás kezelője úgy ítéli meg, hogy a változást a légiközlekedési hatóság felé kommunikálni kell, úgy Ügyfélkapun keresztül bejelentést tesz vagy előzetes jóváhagyást kérelmez.

9.1.1 Jóváhagyásra nem kötelezett – karakterisztikát nem érintő – rutin/rövid kivitelezési idővel járó munkálatok

Ha a munka/karbantartás 7 napnál rövidebb időt vesz igénybe és a 139/2014/EU Rendelet CS-ADR-DSN mellékleteiben foglalt követelménypontok szerinti karakterisztika nem változik, a változás jóváhagyásra nem kötelezett, a légiközlekedési hatóság részére bejelentendő.

A bejelentés formai megkötésekkel nem rendelkezik, azonban tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

- változás ütemterve;

- kockázatértékelés eredménye; és
- meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések.

Amennyiben nem érkezik a légiközlekedési hatóság részéről olyan információ, ami a változás bevezetését akadályozná, abban az esetben a változás bevezethető.

9.1.2 Jóváhagyásra nem kötelezett – karakterisztikát nem érintő – nagyobb karbantartási, fejlesztési munkálatok

Amennyiben az infrastruktúra változás nem érinti az adott infrastruktúra elem karakterisztikáját, de

- több érdekelt felet érint; vagy
- érinti a légijárművek földi forgalmát; vagy
- 7 napnál több időt vesz igénybe,

a repülőtér-üzemeltetőnek a munkálatok megkezdése előtt be kell jelentenie a légiközlekedési hatóság részére a hatóság hivatalos honlapján elérhető, kitöltött „INFRASTRUKTÚRA-VÁLTOZTATÁS BEJELENTŐ LAP” hivatali kapun keresztül elküldésével. Az „INFRASTRUKTÚRA-VÁLTOZTATÁS BEJELENTŐ LAP” mellett az alábbi dokumentumokat kell csatolni:

- változás ütemterve;
- kockázatértékelés eredménye;
- meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések; és
- átnézeti rajz, tervrajzok, támogató dokumentumok.

A kérelemre indult eljárás ügyintézési ideje 60 nap. Amennyiben a beadott anyagok alapján a légiközlekedési hatóság biztosítottnak látja a repülőtéri munkálatok biztonságos végrehajtását, írásban visszaigazolja ezt a repülőtér-üzemeltető felé. A munkálatokat a megadott feltételek mellett lehet elkezdeni.

9.1.3 Előzetes jóváhagyást igénylő infrastruktúra változások

Amennyiben az infrastruktúra változás érinti

- a repülőtér CB-jét;
- a repülőtéri engedély feltételeiben foglaltakat;
- a repülőtér-üzemeltetői engedély feltételeiben foglaltakat;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus repülőtéri berendezéseket, tehát például
 - a tűzoltó gépjárműveket;
 - a tűzoltó laktanyát és az ahhoz tartozó létesítményeket;
 - a vad- és madárriasztási célokat szolgáló járművet;
 - a föld-föld rádiókommunikációs rendszert; vagy
 - a hóeltakarító és síkosságmentesítő gépjárműveket,

úgy a hatóság felé történő kommunikáció két lépésből áll.

Az első lépés az előző alfejezetben említett „INFRASTRUKTÚRA-VÁLTOZTATÁS BEJELENTŐ LAP” formanyomtatvány kitöltése és hivatali kapun keresztül elküldése. A nyomtatvány mellé az alábbi dokumentumokat kell csatolni:

- változás ütemterve;
- kockázatértékelés;
- a meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések; és
- átnézeti rajz, tervrajzok, támogató dokumentumok.

A kérelemre indult eljárás ügyintézési ideje 60 nap. Amennyiben a beadott anyagok alapján a légiközlekedési hatóság biztosítotttnak látja a változás biztonságos végrehajtását, írásban visszaigazolja ezt a repülőtér-üzemeltető felé. A kivitelezést a megadott feltételek mellett lehet elkezdni.

A második lépés a légiközlekedési hatóság hivatalos honlapján elérhető „ELŐZETES JÓVÁHAGYÁST IGÉNYLŐ VÁLTOZTATÁS IRÁNTI KÉRELEM” kitöltése.

Az előzetes jóváhagyás iránti kérelmet a változás bevezetése előtt legalább 60 nappal kell benyújtani a hivatali kapun keresztül. A hivatali kapu használatához szükséges azonosítót a légiközlekedési hatóság küldi meg a repülőtér-üzemeltető számára.

A jóváhagyás iránti kérelemnek az „ELŐZETES JÓVÁHAGYÁST IGÉNYLŐ VÁLTOZTATÁS IRÁNTI KÉRELEM” formanyomtatvány mellett tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

- változás ütemterve;
- kockázatértékelés és a meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések;
- kivitelezőre vonatkozó szerződések, referenciák;
- repülésbiztonsági intézkedési terv;
- rendelkezésre álló tervdokumentáció;
- igazolás arra vonatkozóan, hogy a munkálatokat végzők részesültek a szükséges képzésekben/tájékoztatásban; és
- a megfelelést bizonyító – DoC dokumentumok tartalmát képző – dokumentumok, információk, műszaki rajzok vagy ezen dokumentumok hiányában az üzemeltető jogi nyilatkozat arra vonatkozóan, hogy a repülőtér-üzemeltető biztosítja a teljes körű megfelelést.

Infrastruktúra változás esetében ez a kérelem akkor adható be, ha a kivitelezést rövid időn belül be fogják fejezni, a kivitelezésben változás már nem következik be és a megfelelést bizonyító dokumentumok a repülőtér-üzemeltető rendelkezésre állnak.

Az egyes változások bevezetése kizárólag a légiközlekedési hatósághoz benyújtott, a változás előzetes jóváhagyása iránti kérelmet jóváhagyó határozat kézhezvételét követően lehetséges.

A változtatás bevezetésének ideje alatt a repülőtér-üzemeltető a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott feltételek figyelembevételével üzemelhet.

9.2 Szervezeti és működési változások

Szervezeti és működési változások körébe tartozó legjellemzőbb elemek:

- képzési programban bekövetkező változások;
- a légioldali munkatechnológiákban, eljárásokban bekövetkező bármely változás;
- vezetőségben bekövetkező személyi változás;
- szervezeti átalakítás, a szervezet gyors növekedése;
- a repülésbiztonságot érintő szerződéskötés;
- a repülőtér területén szolgáltatást nyújtók körében bekövetkező változás

Az adott területet érintő változás implementálásának ütemtervét a területi vezető **készíti el**, kockázatértékelést folytat le és szükség esetén kockázatcsökkentő intézkedéseket határoz meg.

A változás előkészítését követően a területi vezető a repülésbiztonsági és compliance igazgatóval egyeztet, aki a légiközlekedési hatósággal történt konzultációt követően a változtatást előzetes jóváhagyásra vagy tájékoztatásra benyújtja a légiközlekedési hatóság részre.

9.2.1 Előzetes jóváhagyást igénylő szervezeti és működési változások

A 139/2014/EU rendelet Part-ADR.OR; Part-ADR.OPS vagy CS-ADR-DSN mellékleteiben, a 141/1995 (XI.30.) Korm. rendelet mellékletében és az 532/2017 (XII.29.) Korm. rendeletben meghatározott, alkalmazandó követelménypontjait érintő változások esetében a **3. melléklet**ben felsorolt változások a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyását igénylő változások.

Az előzetes jóváhagyási igénylő változások körébe eső változások előzetes jóváhagyását a légiközlekedési hatóság hivatalos honlapján elérhető „ELŐZETES JÓVÁHAGYÁST IGÉNYLŐ VÁLTOZTATÁS IRÁNTI KÉRELEM” kitöltésével kell kérelmezni.

Az előzetes jóváhagyás iránti kérelmet a változás bevezetése előtt legalább 60 nappal kell benyújtani a hivatali kapun keresztül. A hivatali kapu használatához szükséges azonosítót a légiközlekedési hatóság küldi meg a repülőtér-üzemeltető számára.

A jóváhagyás iránti kérelemnek az „ELŐZETES JÓVÁHAGYÁST IGÉNYLŐ VÁLTOZTATÁS IRÁNTI KÉRELEM” formanyomtatvány mellett tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

- változás ütemterve;
- kockázatértékelés és a meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések;
- vonatkozó szerződések, referenciák; és
- a megfelelést bizonyító dokumentumok, információk, ennek hiányában az üzemeltető jogi nyilatkozat arra vonatkozóan, hogy a repülőtér-üzemeltető biztosítja a teljes körű megfelelést.

Az egyes változások bevezetése kizárólag a légiközlekedési hatósághoz benyújtott, a változás előzetes jóváhagyása iránti kérelmet jóváhagyó határozat kézhezvételét követően lehetséges.

A változtatás bevezetésének ideje alatt a repülőtér-üzemeltető a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott feltételek figyelembevételével mellett üzemelhet.

9.2.2 Jóváhagyásra nem kötelezett szervezeti és működési változások

A 139/2014/EU rendelet Part-ADR.OR; Part-ADR.OPS vagy CS-ADR-DSN mellékleteiben, a 141/1995 (XI.30.) Korm. rendelet mellékletében és az 532/2017 (XII.29.) Korm. rendeletben meghatározott, alkalmazandó követelménypontjait érintő változások esetében a **3. mellékletben (előzetes jóváhagyást igénylő)** felsorolt változásoktól különböző változások **előzetes jóváhagyást nem igénylő** változások. Ezen változások bevezetése a légiközlekedési hatóság részére történő bejelentési kötelezettséggel jár.

A bejelentést a változás bevezetése előtt a közigazgatási eljárások általános ügyintézési idejét (60 nap) figyelembe véve kell benyújtani a hivatali kapun keresztül.

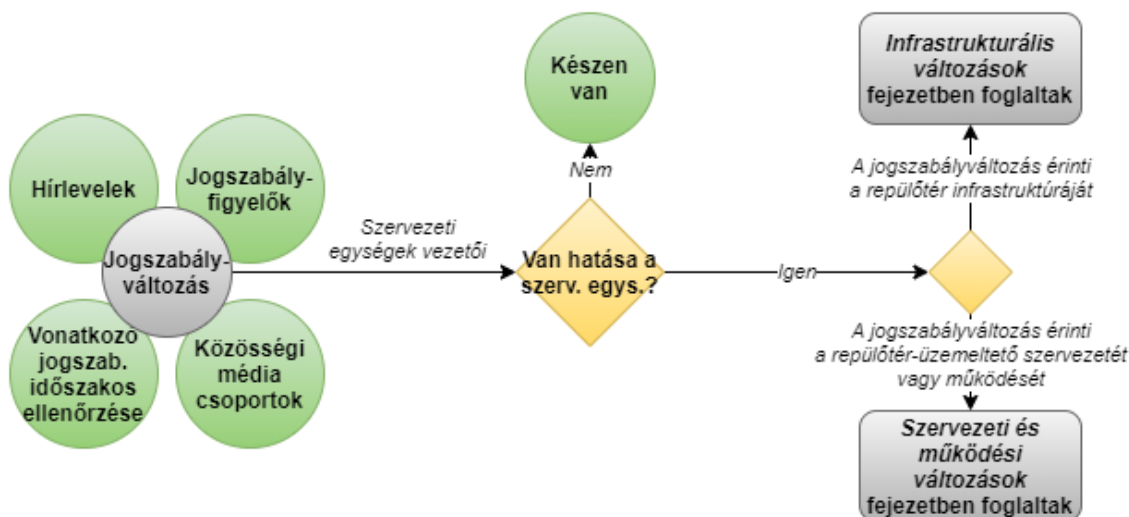
A bejelentés formai megkötésekkel nem rendelkezik, azonban tartalmaznia kell legalább az alábbiakat:

- változás ütemterve;
- kockázatértékelés eredménye; és
- meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések.

Amennyiben nem érkezik a légiközlekedési hatóság részéről olyan információ, ami a változás bevezetését akadályozná, abban az esetben a változás bevezethető.

9.3 Jogszabály, előírás, iparági standard változása

A jogszabályok, előírások változása esetében alkalmazandó folyamatot az alábbi ábra szemlélteti.



5. ábra – Változáskezelési folyamat jogszabályváltozás esetén

Mint a 3.3 fejezetben rögzítésre került, szervezeti egységek vezetőinek az irányítása alatt álló szervezeti egység folyamatainak és tevékenységek jogszabályi és iparági sztenderdeknek való megfelelőségéért. Ennek érdekében a kijelölt vezető a szervezeti egysége vonatkozó jogszabályokat, előírásokat folyamatosan figyelemmel kíséri. Ennek eszköze lehet például a hírlevelekre, jogszabályfigyelőkre való feliratkozás vagy tematikus közösségi média csoportokhoz való csatlakozás.

Ha a szervezeti egység vezetője jogszabályváltozást/előírás változást (ideértve a hatályon kívül helyezést is) vagy új jogszabály/előírás bevezetését detektálja, megvizsgálja, hogy az azonosított változásnak van-e hatása a szervezeti egysége vonatkozóan.

Amennyiben a jogszabályváltozás hatással van adott szervezeti egységre, a területi vezető elkészíti a változás implementálásának ütemtervét, kockázatértékelést folytat le és szükség esetén kockázatcsökkentő intézkedéseket határoz meg.

A repülőtér infrastruktúráját érintő jogszabályváltozás esetében a **9.1 Infrastrukturális változások** c. fejezetben foglaltak szerint kell eljárni, a repülőtér-üzemeltető szervezetét vagy működését érintő jogszabályváltozás esetében pedig a **9.2 Szervezeti és működési változások** c. fejezetben foglaltak szerint kell eljárni.

10 A repülésbiztonság promóciója

A repülőtér-üzemeltető folyamatos repülésbiztonság-promóción keresztül biztosítja, hogy munkavállalói ismerjék a szervezet SMS rendszerét és hogy kialakítsa és fenntartsa munkavállalói megfelelő repülésbiztonsági magatartását és hozzáállását. A repülésbiztonság promotálása mindemellett hozzájárul, hogy a repülésbiztonsági-rendellenességek vizsgálatainak, elemzéseinek eredményei és az abból levont tapasztalatok eljussanak a munkavállalók számára. A repülésbiztonság promotálása a szervezeten belül képzéseken és egyéb, a repülésbiztonsági információk terjesztését szolgáló eszközökön keresztül valósul meg.

10.1 Képzés és oktatás

A szervezet minden munkavállalójának ismernie kell és be kell tartania a szervezet repülésbiztonsági politikáját, eljárásait és gyakorlatait, valamint tisztában kell lennie saját SMS-ben betöltött szerepével és felelősségeivel. Ennek érdekében a repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági képzési programot állított fel, mellyel biztosítja, hogy munkavállalói megfelelően képzettek és kompetensek legyen saját SMS-ek kapcsolatos feladataik ellátásához. A repülésbiztonsági képzési program működtetéséért és karbantartásáért a repülésbiztonsági vezető felel.

A szervezet SMS képzési programja az alábbiak szerint épül fel:

- *Repülésbiztonsági alapképzés*, amely kötelező a repülőtér-üzemeltető valamennyi munkavállalója, valamint a repülőtér területén szolgáltatást nyújtó vagy igénybe vevő harmadik felek azon munkavállalóira, akik állandó fényképes repülőtéri azonosító kártyával rendelkeznek; ideértve a repülőtéren működő hatóságok tagjait is. Az azonosító kártyához tartozó mágneskártya aktív státuszának feltétele, hogy a munkavállaló rendelkezzen érvényes Repülésbiztonsági alapképzéssel.
- *SMM Advanced* képzés résztvevőinek olyan feladat tartozik a feladatkörébe, amely során egy bizonyos területen vagy részterületen előforduló kockázatok kezelését kell végrehajtania. Az *SMM Advanced* képzés a Repülésbiztonsági alapképzés témáinak magasabb szintű feldolgozása mellett további ismeretek átadásával egészül ki.

10.1.1 SMS képzési követelményrendszer

A személyzet minden tagjának a repülésbiztonsági felelősségeinek megfelelően kell repülésbiztonsági képzésben részesülnie.

A Repülésbiztonsági alapképzés és az SMM Advanced oktatások tematikáját

- a *Repülésbiztonsági alapképzés_training_syllabus*; és
- az *SMM_advanced_training_syllabus*

dokumentumok tartalmazzák.

10.1.2 Képzési szükségletek, képzési terv

A repülőtér-üzemeltető összes munkavállalója munkába álláskor a repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségeinek megfelelően és az SMS működtetésében vállalt szerepétől függően *Repülésbiztonság alapképzés* vagy az alapképzésen túl egy további, úgynevezett *SMM Advanced* képzésben is részesül. Az *SMM Advanced* képzést azok a munkavállalók kapják, akiknek nagyobb szerepük van az SMS működtetésében, illetve kiemelt személyi felelősségük. *SMM Advanced* képzésben kell részesülnie azoknak, akik kockázatértékelési-, kockázatcsökkentéssel kapcsolatos-, kockázatcsökkentő intézkedések visszaellenőrzésére vonatkozó-, repülésbiztonsági teljesítmény mérésével kapcsolatos- vagy változáskezelési (tehát az SMS valamely alappillérevel kapcsolatos) folyamatok dokumentált végrehajtásában vesznek részt. A *Repülésbiztonsági alapképzés* megvalósulását követően

- a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóságnak;
- a Fegyveres Biztonsági Őrségnek;
- az AFIS feladatokat ellátó személyeknek; illetve
- a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóságnak

évente egyszer szintentartó Repülésbiztonsági alapképzésen kell részt venniük.

A fenti felsorolásban nem szereplő, Repülésbiztonsági alapképzésben részesült munkavállalóknak két évente kell szintentartó képzésen résztvenniük.

Az *SMM Advanced* képzésben részesült munkavállalóknak nem kell résztvenniük a Repülésbiztonsági alapképzés szintentartó képzésen; ők az esetleges változásokról és az előző oktatás óta levont tanulságokról az *SMM Advanced* képzés éves szintentartó oktatás keretében értesülnek.

A fent említett képzések szervezése során törekedni kell arra, hogy az egyes képzéseken hasonló területen dolgozó munkavállalók vegyenek részt, akik számára közel-azonos mértékben és mélységben kell elmagyarázni a rendszer működését és a rájuk vonatkozó szabályokat, számukra egyformán érthetőek és életszerűek a képzésen felhozott példák.

A más szervezetek repülésbiztonsági témájú képzése nem fogadható el sem *Repülésbiztonsági alapképzésként*, sem pedig *SMM Advanced* képzésként, mint a repülőtér-üzemeltető által nyújtott képzéssel egyenrangú, alternatív képzés.

10.1.3 A képzések lefolytatása, értékelése és dokumentálása

Az oktatási folyamat, a képzések lebonyolítása, értékelése és dokumentálása a *Képzési Kézikönyvben* meghatározottak alapján történik. Az *SMM* képzések lebonyolítása a repülésbiztonsági vezető felelősségi körébe tartozik.

Az SMS képzésekkel kapcsolatos összes dokumentációt és nyilvántartást a HR és képzési vezető kezeli.

10.2A repülésbiztonság kommunikálása

A repülőtér-üzemeltető szándéka, hogy azon repülésbiztonsággal kapcsolatos információkat, amely a személyzet munkavégzéséhez és a repülésbiztonság magas színvonalának fenntartásához szükségesek, folyamatosan kommunikálja, ezzel is hozzájárulva a szervezet repülésbiztonsági kultúrájának fejlesztéséhez és fenntartásához. A kommunikációja célja a személyzet repülésbiztonsági tudatosságának, valamint jelentési készségének növelése, valamint – a képzések mellett - annak biztosítása, hogy a személyzet minden tagja ismerje és értse a szervezet SMS-ét.

A repülésbiztonsági kommunikáció céljai ezen felül:

- a repülésbiztonsági szempontból kritikus információk átadása;
- újonnan bevezetett vagy módosított repülésbiztonsági szempontból releváns eljárások vagy intézkedések ismertetése;
- az adott lépések okainak magyarázata;
- új biztonsági kockázatok és azok kezelésére való felhívás, kapcsolódó kockázatcsökkentő intézkedésekről való tájékoztatás; és
- visszajelzés biztosítása.

A repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági kommunikációjáért a repülésbiztonsági vezető felel. A szervezet repülésbiztonsági kommunikációja a 10.2.1 és a 10.2.2 fejezetekben foglalt eszközökön keresztül valósul meg.

A repülésbiztonsági kommunikáció hatékonyságának értékelése az SMS hatékonyságának értékelése során, az éves SRB ülésen történik. Az értékelés során szükséges értékelni, hogy a repülőtér-üzemeltető teljes személyzete megkapta és megértette-e a repülésbiztonság-kritikus információkat.

10.2.1 A repülésbiztonsági politika promotálása

A Repülésbiztonsági politika a repülőtér-üzemeltető összes vezetőjének irodájában, valamint az operatív személyzet által munkavégzésre használt helységeken kifüggesztésre kerül.

10.2.2 A repülésbiztonság kommunikációjának egyéb eszközei

A repülésbiztonság kommunikációja fentiekén túl az alábbi eszközökön keresztül valósul meg:

- havi rendszerességgel megjelenő repülésbiztonsági hírlevelek;
- repülésbiztonsági körlevelek;
- repülésbiztonsági közlemények és figyelemfelhívások;
- légiközlekedési kiadványok közreadása;
- közvetlen levelek;
- vezetői értekezletek.

A Repülésbiztonsági hírlevelek összeállítása során figyelembe kell venni az adott időszakban bekövetkezett repülőeseményeket, súlyos repülőeseményeket és baleseteket, illetve ezen

események kivizsgálásaiból és tanulásaiból levont tapasztalatokat, valamint a nemzetközi trendeket és az iparági jó gyakorlatokat.

Komplex események vagy változások esetében, amikor a tanulságok szempontjából közvetetten érintett lehet az ügytől független más szervezet vagy szervezeti egység is, ezen felek részére a repülésbiztonsági vezető körlevelet címez.

Az SMM elektronikus formában minden munkavállaló számára könnyen elérhető és hozzáférhető az 1.3.2 fejezetben leírtak szerint.

10.2.3 A repülőtér-üzemeltető repülésbiztonsági kommunikációja külső szervezetek felé

Azon repülésbiztonsági körlevelek, közlemények és figyelemfelhívások, amelyek egy külső szervezet munkavállalóit is érintik, az érintett szervezetek számára a repülésbiztonsági vezető által megküldésre kerülnek.

11 A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei

11.1 Az SMS folyamatos javítása

A repülőtér-üzemeltető folyamatosan figyelemmel kíséri és értékeli az SMS folyamatok hatékonyságát az SMS teljesítményének folyamatos javítása érdekében.

A rendszer folyamatos fejlesztése a következők révén érhető el:

- (a) a létesítmények, berendezések, a dokumentáció és az eljárások proaktív és reaktív értékelése;
- (b) az egyének teljesítményének proaktív értékelése, az egyén és a munkakör repülésbiztonsági felelősségi körei teljesítésének ellenőrzése érdekében;
- (c) reaktív értékelések a rendszernek a repülésbiztonsági kockázatok kezelése és csökkentése terén mutatott hatékonyságának ellenőrzésére.

Az SMS hatékonyságának értékelésére az éves SRB ülésen kerül sor az alábbiak felhasználásával:

- repülésbiztonsági teljesítménymutatók (SPI) és teljesítmény célok (SPT) elemzésének eredményei (lásd: 6.1.4 fejezet), az eredmények által jelzett trendek vizsgálata;
- események figyelemmel kísérése: újbóli megjelenés vagy azonos hibák ismétlődésének figyelemmel kísérése;
- önkéntes és kötelező repülésbiztonsági jelentések értékelésének eredményei;
- bevezetett intézkedések hatékonysága, szükségessége;
- repülésbiztonsági kockázatkezelések eredményei;
- belső és külső auditok megállapításai; és
- repülésbiztonsági kultúra és az SMS hatékonyságának értékelése.

Az SRB ülésen meghatározásra kerülnek az eredmények alapján szükséges, végrehajtandó SMS módosítások, a módosítások felelősei és határidejei. Az SRB értékelési folyamatai mellett a szervezet rendszeres belső auditjainak megállapításaihoz kapcsolódó javító intézkedések is hozzájárulnak ahhoz, hogy a repülőtér-üzemeltető képes legyen folyamatosan javítani teljes szervezete repülésbiztonsági teljesítményét.

11.2 Az SMS összehangolása más szervezetekkel

Azon szervezetekkel, melyek a repülőtéren üzemelnek és az Alaprendelet hatálya alá tartozó, tevékenységet folytatnak, a repülőtér-üzemeltető köteles összehangolni a jelen kézikönyvben rögzített, repülésbiztonsági eljárásait.

Ilyen szervezetek az alábbiak lehetnek:

- légitársaságok;
- léginavigációs szolgálatok;
- földi kiszolgáló szervezetek;
- PRM szolgáltatók;
- légi jármű karbantartó szervezetek;
- pilótaképző szervezetek; és

- a mozgási területhez hozzáféréssel rendelkező hatóságok.

Az összehangolás során a repülőtér-üzemeltető megismerteti a 7. fejezetben foglalt repülésbiztonsági jelentési és kivizsgálási eljárásait az érintett szervezetek mindegyikével, amely megismertetési eljárás az említett szakasz elektronikus üzenetben való közreadásával történik.

12 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások

A repülőtér-üzemeltető nyomon követi a légiközlekedési biztonságának fokozása céljából közzétett iparági irányelveket, ajánlásokat és a tevékenységének megfelelő módon átveszi, implementálja azokat.

A szervezeti egységek vezetői legalább, de nem kizárólag a következő forrásokból érkező, az általuk igazgatott szervezeti egység tevékenységére nézve releváns információkat kötelesek feldolgozni:

- Safety Recommendations Information System – <https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>
- EASA Safety Information Bulletin – <https://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>
- légiközlekedési hatóság kiadványai;
- eszközök, berendezések gyártóinak kiadványai; és
- légitársaságok kiadványai.

A feldolgozási folyamatot az alábbi lépések szerint szükséges végrehajtani:

- a) Releváns dokumentum áttekintése;
- b) A repülésbiztonsági vezető tájékoztatása;
- c) Kockázatértékelés lefolytatása az 5.2 és 5.3 fejezetekben foglaltak szerint; és
- d) Kockázatcsökkentő intézkedések meghatározása és közreadása az 5.4. fejezetben foglaltak szerint.

Számos esetben előfordulhat, hogy a beérkező repülésbiztonsági ajánlás természetéből adódóan nem indokolt kockázatértékelés lefolytatása, mely esetben a következők szerint kell eljárni:

- a) Releváns dokumentum áttekintése;
- b) A repülésbiztonsági vezető tájékoztatása;
- c) Kivonat, magyar fordítás készítése (amennyiben az a tartalom áttekinthetősége, értelmezhetősége vagy a szélesebb célcsoport elérése céljából szükséges); és
- d) Repülésbiztonsági információ disztribúciója elektronikus levél formájában;

A repülésbiztonsági vezető a feldolgozott repülésbiztonsági irányelveket és ajánlásokat nyilvántartja.

13 Mellékletek

1. melléklet: Repülésbiztonsági jelentés
2. melléklet: Kötelezően jelentendő események
3. melléklet: Change management sablon
4. melléklet: Előzetes hatósági jóváhagyásra kötelezett változások
5. melléklet: A belső szabályzatok légiközlekedési hatósági jóváhagyásának áttekintése
6. melléklet: Eseményosztályok

1. melléklet: Repülésbiztonsági jelentés

A jelentést a kitöltést követően a safety@debrecenairport.com e-mail címre kell elküldeni vagy a portán elhelyezett postaládába elhelyezni.

REPÜLESBIZTONSÁGI JELENTÉS**ALAPADATOK****Esemény időpontja (LT)**

ÉÉÉÉ.HH.NN.; ÓÓ:PP

Esemény helyszíne**Esemény részletes leírása,
csatolt bizonyítékok**Ki?; Mit?; Milyen módon?; Milyen
céllal?; Mikor?; Hol?

Az alábbi adatmezők kizárólag abban az esetben kitöltendőek, ha azok az esemény szempontjából releváns információt nyújthatnak.

AZ ÉSZLELT ESEMÉNYHEZ KÖTHETŐ LÉGIJÁRMŰ(VEK) ADATAI**Légijármű lajstromjele****Légijármű típusa****Légijármű üzemeltető****Utolsó Indulási hely****Tervezett érkezési hely****Repülési fázis****Járatszám****Utasszám****JÁRMŰ(VEK) KÁROSODÁSÁVAL VAGY SZEMÉLYI SÉRÜLÉSSSEL KAPCSOLATOS ADATOK****Légijárműben keletkezett kár
súlyossága****Nem-légijárműben keletkezett kár
súlyossága****Károsodott járművek, eszközök,
épületek**

Személyi sérülés súlyossága

Sérültek száma

Cselekvőképtelen személyek

Cselekvőképtelenség oka

IDŐJÁRÁSI VISZONYOK

pl.: szélerősség, felhőalap, látási viszonyok

Időjárási viszonyok leírása

VADDAL TÖRTÉNŐ ÜTKÖZÉSRE VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK

A kitöltött Wildlife Strike Reporting Form csatolandó

VESZÉLYES ÁRUKKAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK

A kitöltött DGR dokumentum csatolandó

Veszélyes áruk

Veszélyes áruk eredete

Szállítmányozó neve

Légi fuvarlevél

Osztály száma

UN szám

Kockázati tényező

**Csomagolással kapcsolatos
információk**

*pl. csomagok száma, belső
csomagolásban található mennyiség*

BEJELENTŐ SZEMÉLY ADATAI

Kizárólag kötelezően jelentendő eseménytípus bejelentése esetén kötelező a személyes adatok kitöltése.

Név, beosztás

Kapcsolattartási adatok

e-mail; telefon



2. melléklet: Kötelezően jelentendő események nem kizárólagos, példálózó felsorolása

- | | |
|--|--|
|  Légijárműre vagy bármilyen személyre veszélyes idegen tárgy a mozgási területen |  Beszállítást segítő eszköz eltávolítása, ami veszélyeztette a fedélzeten tartózkodókat |
|  Vészhelyzeti riasztó rendszer meghibásodása |  Poggyász vagy teheráru nem megfelelő elhelyezése, rögzítése, amely veszélyeztetheti a légijárművet, a fedélzeten tartózkodókat, a vészkiürítést akadályozhatja |
|  A mentőszolgálatok és a tűzoltóság szolgáltatásai a vonatkozó körülményeket nem elégítik ki |  Veszélyes áru kezelése, szállítása, vagy annak kísérlete, ami a működés biztonságát veszélyeztette / veszélyeztethette volna |
|  A repülőtér berendezéseiben, környezetében bekövetkező, légijárműre vagy bármilyen személyre veszélyes tűz, füst, robbanás |  Megszakított felszállás |
|  Kényszerhelyzet bejelentését indokló esemény |  Biztonsági vagy kényszerleszállás |
|  A repülőtér védelmével kapcsolatos események (jogosulatlan belépés, szabotázs, fenyegetés bombával) |  Megvalósult vagy potenciális gurulót / futópályasértés |
|  A repülőtér üzemi feltételeiben beállt jelentős változás jelentésének elmulasztása, mely veszélyes a légijárműre vagy bármilyen személyre |  Ütközés állattal, madárral |
|  Utas vagy illetéktelen személy felügyelet nélkül maradása az előtéren |  Légi / földi jármű nem követi az engedélyt, utasítást vagy korlátozást a repülőtér mozgási területén való üzemelés közben |
|  Gurulás, vagy push-back zavarása jármű, berendezés vagy személy által |  Hajtóműből kiáramló gázsugár, rotor vagy légcsavar szél által okozott esemény |
|  Poggyász- vagy utasnyilvántartási problémák |  Gurulót vagy futópályát elhagyása |
|  Rossz állapotú futópálya-felület jelentésének elmulasztása vagy helytelen információ kiközlése |  A légijármű szerkezetének, berendezéseinek a poggyász, vagy teheráru szállításából adódó lényeges elszennyeződése |
|  Földi kiszolgálási berendezések hibás működése, mely a légijármű sérülését okozta / okozhatta volna |  Kommunikációs szolgáltatás kimaradása vagy zavara |
|  Elmaradt / nem megfelelő jégtelenítés |  Navigációs szolgáltatás kimaradása |
|  Légijármű sérülése földi kiszolgálási berendezés vagy jármű által, beleértve az előzetesen nem jelentett sérülést is |  Léginavigációs szolgáltatások külső zavarása |
|  Szennyezett, vagy nem megfelelő típusú üzemanyag / más folyadék betöltése |  Jelentős hiányosságok a repülőtér kivilágításában, jelöléseiben, vagy jeleiben |
|  Utasok, poggyász, teheráru nem megfelelő kezelése, berakodása, mely hatással lehet a légijármű tömegére / súlypont helyzetére |  Repülőtéri berendezés, vagy rendszer kiesése, hibás működése, mely veszélyes a légijárműre, vagy a fedélzeten tartózkodókra |
|  Jelentős mennyiségű üzemanyag kiömlése tankolás közben |  Légijármű, ATS, vagy rádióforgalom zavarása (fegyver, tűzijáték, lézer, távirányítású repülő) |
|  Nem megfelelő mennyiségű üzemanyag feltöltése, mely várhatóan lényeges hatással lesz a repülési tartamra, a súlypont helyzetére vagy a szerkezeti szilárdságra |  Hiányos kivilágítású vagy AIP-ben/NOTAM-ban nem szereplő akadályok a repülőtérrel vagy közelében |
|  Nem megfelelő a légijármű számára előírt földi kiszolgálási és szervizelési eljárásoknak |  Összeütközés másik légijárművel, földdel vagy akadállyal, vagy azok veszélyes megközelítése |
- Bármilyen esemény, amely során az emberi teljesítőképesség hozzájárult / hozzájárulhatott volna baleset, súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez*



Repülőtér üzemeltetéssel összefüggő események



Földi kiszolgálási tevékenységgel összefüggő események



Funkciók, szolgáltatások minőségének romlása vagy kiesése



Légijárművel kapcsolatos események



Akadállyal kapcsolatos események



3. melléklet: *Change management sablon*

I. ALAPADATOK

Változás azonosítója ÉÉÉÉ_HH_NN/ID/CHM

Változás tárgya

Változás célja

Változás felelőse

Visszaellenőrzés felelőse

Kelt

II. VÁLTOZÁS HATÓKÖRÉNEK MEGHATÁROZÁSA

Infrastrukturális változás

Szervezeti és
működési változás

Jogszabály, előírás, iparági
standard változása

☐☐☐

Érintett infrastruktúra elemek

Érintett dokumentumok

Érintett szervezetek, szervezeti
egységek

Figyelembe veendő előírások,
jogszabályok

III. SPECIÁLIS ESETEK

Előzetes jóváhagyást igénylő
változtatás

☐

Előzetes jóváhagyást
nem igénylő változtatás

☐

IV. VESZÉLYAZONOSÍTÁS, KOCKÁZATÉRTÉKELESVégrehajtott kockázatértékelés
hivatkozása**V. INTÉZKEDÉSI TERV**Repülésbiztonsági intézkedési
terv hivatkozása**VI. RÉSZLETES ÜTEMTERV****1. Feladat leírása**

Feladat felelőse

Ütemezés

2. Feladat leírása

Feladat felelőse

Ütemezés

3. Feladat leírása

Feladat felelőse

Ütemezés

4. Feladat leírása

Feladat felelőse

Ütemezés

5. Feladat leírása

Feladat felelőse

Ütemezés

6. Feladat leírása

Feladat felelőse

Ütemezés

VII. ALÁÍRÁS

változás felelőse

visszaellenőrzés
felelőse

ügyvezető

repülésbiztonsági
igazgató



VIII. A VÁLTOZÁS NYOMONKÖVETÉSE ÉS FELÜLVIZSGÁLATA

Ütemtervben szereplő feladat száma	Megvalósulás	Repülésbiztonsági intézkedési terv azonosítója	Megvalósulás
	☒		☐
	☐		☐
	☐		☐
	☐		☐
	☐		☐
	☐		☐
A repülésbiztonsági intézkedési tervtől való eltérés leírása			
A részletes ütemtervtől való eltérés leírása			
Visszaellenőrzés befejezésének dátuma			
Visszaellenőrző aláírása			
Új Változáskezelési checklist hivatkozása			

4. melléklet: Előzetes hatósági jóváhagyásra kötelezett változások

A légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyását igénylő változások:

- a repülőtéri infrastruktúrát;
- a repülőtéri engedélyben foglaltakat;
- a repülőtér-üzemeltetői engedélyben foglaltakat;
- a repülőtéri engedély feltételeiben foglaltakat;
- a repülőtér-üzemeltetői engedély feltételeiben foglaltakat;
- a repülőtér CB-jét;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus repülőtéri berendezéseket, tehát például
 - a tűzoltó gépjárműveket;
 - tűzoltó laktanyát és az ahhoz tartozó létesítményeket;
 - a vad- és madárriasztási célokat szolgáló járművet;
 - föld-föld rádiókommunikációs rendszert;
 - hóeltakarító és síkosságmentesítő gépjárműveket;
- a repülőtér-üzemeltető szervezet-irányítási rendszerének elemeit, tehát
 - a felelősségi körök és elszámoltathatóság meghatározását a repülőtér-üzemeltető szervezetén belül;
 - a repülőtér-üzemeltető felelős vezető aláírásával ellátott repülésbiztonsági irányelveinek ismertetését;
 - a műveletekből eredő veszélyek azonosítását biztosító hivatalos eljárást;
 - a repülőtéri műveletekből fakadó kockázatok elemzését, értékelését és csökkentését biztosító hivatalos eljárást;
 - a repülésbiztonsági teljesítmény ellenőrzését és a repülésbiztonsági kockázatokat szabályozó intézkedések hatékonyságának hitelesítését;
 - a repülőtér-üzemeltető szervezetében, a felügyeleti rendszerben, a repülőtéren vagy annak üzemeltetésében bekövetkező, a szokásos folyamatokat, eljárásokat és szolgáltatásokat esetlegesen érintő változások azonosítására vonatkozó eljárást;
 - a változások végrehajtását megelőzően a repülésbiztonsági teljesítményt szavatoló intézkedések ismertetésére vonatkozó eljárást;
 - a repülésbiztonsági kockázatokat szabályozó, a műveleti környezetet érintő változások nyomán feleslegessé vált vagy már nem hatékony intézkedések megszüntetésére vagy módosítására vonatkozó eljárást;
 - a szervezet-irányítási rendszer felülvizsgálatát, a repülésbiztonság-irányítási rendszer elégtelen teljesítménye okainak azonosítását, az elégtelen teljesítmény műveleti következményeinek meghatározását és ezen okok kiküszöbölését vagy csökkentését célzó eljárásokat;
 - a repülésbiztonsági képzési programot;
 - a repülésbiztonsági tájékoztatási eszközöket;

- a repülésbiztonság-irányítási rendszer összehangolását a Kényszerhelyzeti Tervvel; valamint a Kényszerhelyzeti Terv összehangolását azon szervezetek Kényszerhelyzeti Tervével, amelyekkel a repülőtéri szolgáltatások nyújtása során összhangban kell működnie;
- az olyan eljárást, amely azt ellenőrzi, hogy a szervezet teljesíti-e a rá vonatkozó követelményeket (Compliance monitoring);
- a csökkent látástávolság mellett végzett műveleteket szabályozó eljárást;
- a magasabb ICAO kódjelű légijárművek üzemelését szabályozó eljárást;
- az alternatív megfelelési módokat használatát;
- az előzetes jóváhagyást nem igénylő változások kezeléséről és a tájékoztatásról szóló eljárást;
- a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Tervet;
- a repülőtér üzemeltetője által megadandó tájékoztatásokat, azaz
 - a repülőtér földrajzi és adminisztratív adatait;
 - az üzemidőt;
 - a földi kiszolgálást és eszközeit;
 - a mentő és tűzoltó szolgálatokat;
 - az időjárásjellegű, időszakos használhatóságot – hóeltakarítást;
 - az előterek, gurulópályák és az ellenőrzőpontok adatait;
 - a földi mozgást támogató és ellenőrző rendszereket, valamint a jelöléseket;
 - a biztosított meteorológiai tájékoztatást;
 - a futópálya fizikai jellemzőit (Terms of certificate);
 - a meghatározott távolságokat (Terms of certificate);
 - a bevezető és futópálya fényeket;
 - az egyéb fényeket és tartalék energiaellátást;
 - helikopter leszálló terület;
 - a repülőtér kijelölt légtérben illetékes légiforgalmi szolgálat hívójelét, a szolgáltatás nyújtás nyelvét és az üzemidőt;
 - a rádiónavigációs és leszállító berendezéseket;
 - a repülőtérre vonatkozó helyi előírásokat;
 - a zajcsökkentő eljárásokat;
 - a repülési eljárásokat; és
 - a kiegészítő tájékoztatások

érintő változások.

5. melléklet: A belső szabályzatok légiközlekedési hatósági jóváhagyásának áttekintése

sorszám	szabályozás megnevezése	előzetes jóváhagyást igénylő változtatás	előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatás (LH)	LH tájékoztatása nem szükséges
1.	A repülőtér környezetének védelme – Aerodrome Safeguarding	x		
2.	Adatvédelmi szabályzat			x
3.	Árukezelési kézikönyv - Cargo Handling Manual	x		
4.	ATSEP képzési és szakmai értékelési rendszer	x		
5.	ATSEP kezdeti és folyamatos kompetenciaértékelési rendszer	x		
6.	Belső panaszok kezelésének eljárásrendje			x
7.	Céges gépjármű használati szabályzat			x
8.	CNS Kézikönyv	x		
9.	Compliance Monitoring Kézikönyv	x		
10.	Dokumentum felügyeleti szabályzat			x
11.	Dokumentum szerkesztési útmutató			x
12.	Föld-föld kommunikáció	x		
13.	Földi kiszolgálási és utaskezelési kézikönyv		x	
14.	Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer - SMGCS	x		
15.	Hóeltakarítási és síkosságmentesítési kézikönyv	x	x	
16.	HR kézikönyv			x
17.	Hulladékkezelési eljárás			x
18.	Humenerőforrás tervezés		x	
19.	Információbiztonsági Szabályzat	x		
20.	Iratkezelési szabályzat			x
21.	Járműkarbantartási program		x	
22.	Karbantartás irányítási kézikönyv			
23.	Kényszerhelyzeti terv	x		
24.	Képzési kézikönyv	x		
25.	Környezetvédelmi kézikönyv		x	
26.	Közérdekű és közérdekből nyilvános adatok közzétételének, valamint a közérdekű adatok megismerése iránti igények teljesítésének szabályzata			x

27.	Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere		x	
28.	Minőségirányítási Kézikönyv		x	
29.	Mozgási terület ellenőrzése	x		
30.	Repülésbiztonság-irányítási kézikönyv	x		
31.	Repülőgép vontatás	x		
32.	Repülőtéri Kézikönyv	x		
33.	Repülőtéri munkálatok biztonsága	x		
34.	Repülőtéri védelmi terv - I. kötet	x		
35.	Repülőtéri védelmi terv - II. kötet - Nyilvános védelmi szabályzat	x		
36.	Számlázási Kézikönyv			x
37.	Számviteli Politika			x
38.	Szervezet integritását sértő események kezelésének eljárásrendje			x
39.	Szervezeti és Működési Szabályzat	x		
40.	Tevékenységek, információk átadása-átvétele		x	
41.	Tűzoltó szolgálatok kézikönyve	x		
42.	Tűzvédelmi szabályzat		x	
43.	Üzemanyag kiszolgálási kézikönyv	x		
44.	Üzemeltetői biztonsági terv	x		
45.	Vad- és madárriasztási kézikönyv	x	x	
46.	Zöldterületek karbantartása		x	

6. melléklet: Eseményosztályok**Nem-légijárművel kapcsolatos esemény – (occurrence with no flight intended)**

Olyan repülésbiztonsági vonatkozású esemény, amely a légijármű üzemeléséhez közvetlenül nem kapcsolható.

Repülőesemény – (incident)

A légijármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja. Az ICAO számára repülésbiztonsági szempontból legnagyobb érdekelttségű események:

- hajtómű meghibásodása: több mint egy hajtómű egyidejű meghibásodása;
- tűzeset: repülés közben keletkezett tűz;
- terep és akadálymentesítési esemény: ütközésközeli helyzet vagy bekövetkezett ütközés tereppel vagy akadállyal;
- repülőgép-irányítási és stabilitási problémák: repülőgép-rendszer meghibásodás, időjárási jelenségek, a légijármű üzemelésének szabályozott kereteitől való eltérés;
- le- és felszállási események: alácélzás, túlfutás, futópálya oldalirányú elhagyása, landolás a futómű kiengedése nélkül;
- légijármű személyzetének cselekvőképtelensége: a cselekvőképesség lecsökkenése miatt a hajózó személyzet valamelyik tagja nem képes ellátni a repülési feladatait;
- dekompresszió: vészhelyzetet eredményező dekompresszió;
- ütközés közeli helyzet és egyéb forgalmi incidens: ütközés közeli helyzet és egyéb veszélyes légiforgalmi incidens a hibás eljárásokat vagy a berendezés meghibásodásokat is ideértve.

Súlyos repülőesemény – (serious incident)

A légijármű üzemeltetésével összefüggésben álló repülőesemény, amely olyan körülmények között következett be, amelyek során nagy valószínűsége volt baleset bekövetkezésének, továbbá amely a személyzettel ellátott légijárművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely valamely személy repülési szándékkal a légijármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légijármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légijárművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légijárműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légijármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják. *Például:*

- Összeütközés-közeli helyzet, amely az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére elkerülő manővert tett szükségessé, vagy olyan eset, amikor az elkerülő manőver is helyénvaló lett volna.
- Kormányzott légijármű alig elkerült ütközése terepakadállyal.
- Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán.

- Felszállás lezárt vagy foglalt futópályáról, gurulóútról – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályáról.
- Leszállás vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán.
- A légijármű teljesítménye felszállás vagy a kezdeti emelkedés során messze alatta marad a várható teljesítménynek.
- Tűz vagy füst az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, olyan esetben is, ha a tüzet tűzoltó anyagokkal eloltották.
- Olyan események, amelyek miatt a légijármű személyzetének sürgősen oxigént kellett használnia.
- A légijármű szerkezeti hibája vagy a hajtómű szétesése, beleértve a gázturbinás hajtómű balesetnek nem minősülő, el nem hárított meghibásodását.
- A légijármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, amely súlyosan befolyásolja a légijármű üzemeltetését.
- A légijármű személyzetének cselekvőképtelenné válása repülés közben.
- Az üzemanyag mennyiségével kapcsolatos olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kell bejelentenie.
- A futópályasértés kézikönyve (ICAO Doc 9870. sz. dokumentum) alapján „A” súlyosságúnak minősülő futópályasértés. Információ tartalmaz a súlyosságok osztályozásáról.
- Felszállási vagy leszállási események. Olyan események, mint a rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a futópálya szélén.
- Rendszerhiba, időjárási jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, amely nehézséget okozhatott volna a légijármű kormányzásában.
- Egynél több olyan rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amelynek működése a repülés irányítása és a navigáció szempontjából elengedhetetlen.

Baleset – (accident)

A légijármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott légijárművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légijármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légijármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, a, illetve a pilóta nélküli légijárművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légijárműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légijármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják, és ennek során

- valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy
 - a légijármű fedélzetén tartózkodott, vagy
 - a légijármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került – beleértve azokat a részeket is, amelyek a légijárműről 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
- a légijármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely a légijármű 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, futóműajtókra, szélvédőre, a légijármű borítására (például kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra), vagy a főrotorlapátok, a farokrotorlapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is); vagy
- a légijármű eltűnt, vagy teljesen hozzáférhetetlen.



Debrecen
International
Airport

REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI KÉZIKÖNYV

változat: 9
ikt.sz.:803-1/2026

oldal: 86 / 86

7. melléklet: A repülésbiztonsági kockázatok azonosítása és kezelése

Work process or activity	Location	Hazard description	Risk methodology	Consequences	Mitigations	Probability	Severity	Risk classification	Tolerability	Further mitigation measures	Probability	Severity	Risk classification	Tolerability	Conclusions	Signature
Azon tevékenység vagy munkafolyamat, amellyel kapcsolatban a veszély fennáll	A veszély által érintett terület	A folyamathoz, tevékenységhez és/vagy területhez köthető veszélyek	A kockázat értékeléséhez használt módszerek (5 why, bowtie, risk matrix)	A veszélyből fakadóan elképzelhető legsúlyosabb következmények	Jelenleg beépített megelőző és kockázatcsökkentő intézkedések, melyeket a kockázat értékelése során figyelembe kell venni	A jelenleg beépített intézkedések mellett fennálló valószínűség	A jelenleg beépített intézkedések mellett fennálló súlyosság	A jelenleg beépített kockázatcsökkentő intézkedések figyelembe vétele mellett fennálló kockázat	A kockázatértékelést során megállapított tolerálhatósági szint a jelenleg beépített intézkedések mellett	A fennálló kockázat megszüntetése vagy csökkentése céljából bevezetendő kockázatcsökkentő intézkedések	Az új intézkedések bevezetését követően fennálló valószínűség	Az új intézkedések bevezetését követően fennálló súlyosság	Az új kockázatcsökkentő intézkedések bevezetését követően fennálló kockázat	A kockázatértékelést során megállapított tolerálhatósági szint az új beépített intézkedések mellett	Annak az indoklása, hogy az új kockázatcsökkentő intézkedések bevezetését követően hogyan lesz elérve a végső kockázati szint	Az adott területet érintő kockázat elfogadása abban az esetben, ha a maradó kockázat nem 'Elhanyagolható' vagy 'Alacsony'