

# MAGYARORSZÁG NEMZETI REPÜLÉSBIZTONSÁGI PROGRAMJA

Egyetértek:

Budapest, 2024.



Pintér Sándor  
miniszter



2024. június 27.

Jóváhagyom:

Budapest, 2024.

Budapest, 2024.



Szalay-Bobrovniczky Kristóf  
miniszter



Lázár János  
miniszter

## Módosítások nyilvántartása

Kiadás száma	Módosítás tárgya	Kiadás dátuma
Rev00	Eredeti, első kiadás	2024.

## Tartalomjegyzék

Módosítások nyilvántartása .....	2
Meghatározások.....	5
Előszó .....	6
Magyarország repülésbiztonsági politikája és repülésbiztonsági céljai.....	8
Elsődleges légiközlekedési jogszabályok (ICAO CE-1) .....	8
Nemzetközi szabályozás .....	8
Regionális szabályozás.....	8
Nemzeti szabályozás .....	9
Működés specifikus szabályozás (ICAO CE-2).....	9
Nemzetközi szabályozás.....	9
Regionális szabályozás.....	9
Nemzeti szabályozás .....	9
Az államigazgatási rendszer felépítése és hatáskörök (ICAO CE-3).....	10
Államigazgatási légiközlekedési feladatok .....	10
Légiközlekedési Hatóság .....	10
Közlekedésbiztonsági szervezet.....	11
KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft.....	11
HungaroControl .....	12
Légikutató-Mentő Szolgálat.....	12
HungaroMet.....	12
A Nemzeti Repülésbiztonsági Program kidolgozása és fenntartása .....	13
Erőforrás menedzsment (ICAO CE-4) .....	14
Erőforrás tervezés, alapvető követelmények.....	14
Képességek és készségek .....	14
Technikai feltételek és egyéb eszközök biztosítása (CE-5).....	15
Repülésbiztonsági kockázat kezelés .....	16
Engedélyezési, tanúsítási, és jóváhagyási eljárások (ICAO CE-6).....	16
Kötelezettség repülésbiztonsági menedzsment rendszer működtetésére.....	16
Légiközlekedési balesetek, repülőesemények szakmai vizsgálata.....	17
Veszélyek beazonosítása és repülésbiztonsági kockázatok értékelése .....	18
Adatok gyűjtése .....	18
Méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra – „Just culture” elv.....	19
Repülésbiztonsági adatok elemzése.....	19
Repülésbiztonsági kockázatok kezelése (ICAO CE-8).....	19

---

A repülésbiztonság szavatolása.....	21
Felügyeleti kötelezettségek (ICAO CE-7) és a felügyelt szervezetek repülésbiztonsági teljesítménye.....	21
Nemzeti repülésbiztonsági teljesítmény .....	21
Változásmenedzsment .....	22
A repülésbiztonság népszerűsítése .....	23
Belső kommunikáció .....	23
Külső kommunikáció .....	23

## Meghatározások

Rövidítés	Meghatározás
SSP	Magyarország Nemzeti Repülésbiztonsági Programja
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülésbiztonsági Szervezet (International Civil Aviation Organization)
Chicagói Egyezmény	A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Basic Regulation/BR	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 Rendelete a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról
Végrehajtási Rendelet(ek)	A BR felhatalmazása alapján kiadott EU Rendeletek
BR	„Basic Regulation” - Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete
SARPS	Sztenderdek és ajánlott gyakorlatok (Standards and Recommended Practices) - a Chicagói Egyezmény által alkalmazott szabályok
EASA	Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége
AMC	Elfogadható Megfelelési Módozat (Acceptable Means of Compliance)
GM	Útmutató Dokumentum (Guidance Material)
Légiközlekedési hatóság/LH	A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet szerinti Légiközlekedési Hatóság
SMS	Repülésbiztonság-irányítási Rendszer (Safety Management System)
Terv	Nemzeti Légiközlekedés Biztonsági Terv - az SSP végrehajtására
GASP	Nemzetközi Repülésbiztonsági Terv (Global Aviation Safety Plan)
RASP	Regionális Repülésbiztonsági Terv (Regional Aviation Safety Plan)
EPAS	Európai Repülésbiztonsági Terv (European Plan for Aviation Safety)
KBSZ	A közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) Korm. rendelet szerinti Közlekedésbiztonsági Szervezet
KTI	KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft.
ERCS	Európai Közös Kockázatértékelési Rendszer (European Risk Classification Scheme)
SPI	Repülésbiztonsági Teljesítmény Mutató (Safety Performance Indicator)
SPT	Repülésbiztonsági Teljesítmény Cél (Safety Performance Target)
ALoPS	Repülésbiztonság Elfogadható Szintje (Acceptable Level of
UAS	Pilóta nélküli légi jármű rendszer
USOAP	Az ICAO Egyetemes Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Programja

# Előszó

A légitársasági iparág az elmúlt évtizedekben hatalmas fejlődésen ment át, és meghatározóvá vált a kereskedelem, turizmus és külkapcsolatok építése során is. A légitársaságok tömege számára vált elérhetővé, széles körben lehetővé téve a korábban kevesek számára elérhető utazást, akár nagy távolságokra is rövid időn belül. A konnektivitás meghatározóvá vált geopolitikai és gazdasági szempontból is.

Ezen közlekedési mód robbanásszerű fejlődése során új technológiák is megjelentek, melyek korábban nem ismert kockázatokat is jelentenek. Ide tartozik a drónok megjelenése és elterjedése, melyeket biztonságosan szükséges a légitársaságok hagyományos rendszerébe integrálni; vagy a széleskörben alkalmazott információtechnológiai megoldásokkal kapcsolatos kiberbiztonsági kérdések és támadások.

A fejlődéssel párhuzamosan jelentkezett tehát a repülésbiztonság minél magasabb szintű biztosításának igénye is. A repülőterek, légtér és minden, légitársaságokat kiszolgáló és ahhoz kapcsolódó infrastruktúra és szolgáltatás igénybevétele is nőtt, emiatt megfelelő intézkedéseket kellett hozni annak érdekében, hogy továbbra is a légitársaságok maradjon a legbiztonságosabb közlekedési mód.

A nemzetközi és regionális szervezetek, valamint a nemzeti légitársasági hatóságok felismerték azt, hogy egységes, repülésbiztonsági menedzsment rendszert kell létrehozni és működtetni, az ágazat univerzális jellege miatt a világon mindenhol egységesen, ugyanakkor a nemzeti iparági sajátosságok figyelembevételével. A repülésbiztonsági menedzsment rendszerre vonatkozó előírások megjelentek nemzetközi és európai uniós kötelezettséggé is, valamint a nemzeti jogrendszerben is.

A repülésbiztonsági menedzsment rendszer alapvető dokumentuma Magyarország Repülésbiztonsági Programja, mely a repülésbiztonság állami szintű szabályozásához és igazgatásához kialakított irányítási rendszert meghatározó dokumentum. Célja Magyarország repülésbiztonsági teljesítményének javítása és a légitársaságok területén működtetett biztonság-irányítási rendszerek interakciójának támogatása.

Ez a dokumentum irányadó a magyar polgári légitársasági szereplők számára, akik saját szervezetükre vonatkozó repülésbiztonsági menedzsment rendszerüket is a Magyar Repülésbiztonsági Program alapján alakítják ki. A teljes rendszer célja a légitársaságok biztonságát fenyegető veszélyek azonosítása, a kockázatok értékelése és megfelelő intézkedések végrehajtása a kockázat elfogadható szintre csökkentése érdekében.

Magyarország elkötelezett a légiközlekedés fenntartható fejlődése, az új technológiai megoldások kutatása és bevezetése iránt, a repülésbiztonság megfelelő magas szintjének biztosítása mellett. Magyarország Repülésbiztonsági Programja az alapvető dokumentum, mely megfelelő irányt mutat az ehhez szükséges repülésbiztonság menedzsment rendszer kialakításában és folyamatos fejlesztésében.

Magyarország Nemzeti Repülésbiztonsági Programja a Nemzeti Repülésbiztonsági Programra és a Repülésbiztonság-irányítási Rendszer működtetésére vonatkozó részletes szabályokról szóló 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet alapján a rendvédelemért felelős miniszterrel és a honvédelemért felelős miniszterrel egyetértésben került jóváhagyásra.

Magyarország, Budapest 2024.

Építési és Közlekedési Miniszter

# Magyarország repülésbiztonsági politikája és repülésbiztonsági céljai

## Elsődleges légiközlekedési jogszabályok (ICAO CE-1)

Magyarországon – nemzetközi és regionális kötelezettségekből fakadóan – a légiközlekedés szabályozása három szinten valósul meg, nemzetközi, regionális és nemzeti jogi szabályozással, mely hierarchikus, a jogalkotás szabályai szerint létrehozott, koherens rendszert alkot.

### Nemzetközi szabályozás

Magyarország 1969-ben lett az ICAO tagja, a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításairól szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a legmagasabb szintű nemzetközi szabályozás. A Chicagói Egyezményben foglaltak alapján kerülnek kiadásra az Egyezmény Annexei melyek a részletes működési szabályokat meghatározzák. Magyarország a Chicagói Egyezményt és annak módosításait, valamint a részletes szabályokat adó Annexeket is átülteti saját jogrendszerébe, ezzel biztosítva a végrehajtást.

### Regionális szabályozás

Magyarország 2004-ben lépett be az Európai Unióba, az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 288. cikke szerint az EU Rendeletet közvetlenül alkalmazandóak a tagállamokban, nem szükséges a nemzeti jogba történő átültetésük. Az EU és a tagállamok között a hatáskör megosztás elve érvényesül, azonban a légiközlekedés – nemzetközi jellegére is tekintettel – elsősorban uniós szabályozás alá tartozik. Az alapvető légiközlekedési szabályozás az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 Rendelete a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról. A Basic Regulation felhatalmazása, abban meghatározott alapvető szabályok szerint kerülnek kiadásra az ún. végrehajtási rendeletek, melyekben a részletes közvetlenül alkalmazandó működési szabályok találhatóak.

Elsődleges regionális szabályozási jogforrások továbbá azok a rendeletek, melyek nem tartoznak a Basic Regulation felhatalmazása alapján kiadott végrehajtási rendeletek körébe, elsősorban, de nem kizárólagosan légiközlekedés védelem területén. Repülésbiztonsági szempontból kiemelten fontos az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, mely a légiközlekedési események regionális és tagállami szintű kezeléséről tartalmaz részletes szabályokat.



## Nemzeti szabályozás

Magyarország elsődleges légiközlekedési szabályozása a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, mely meghatározza az alapvető nemzeti szabályokat. Jellemzően e törvény felhatalmazása alapján kerültek létrehozásra a részletes szakmai szabályokat meghatározó működési szabályok. Emellett kiemelendő a polgári légiközlekedésben alkalmazandó nemzeti vészhelyzeti tervről és a légitársasági segítségnyújtási tervről szóló 455/2022. (XI. 9.) Korm. rendelet, amely a nemzeti veszélyhelyzeti tervvel kapcsolatos rendelkezéseket állapítja meg.

## Működés specifikus szabályozás (ICAO CE-2)

### Nemzetközi szabályozás

A Chicagói Egyezménynek jelenleg 19 Annexé van, ezek biztosítják nemzetközi szinten szakterületenként az alapvető, specifikus szabályozást. Az Annexek sztenderdek és ajánlott gyakorlatokat tartalmaznak (ún. SARPs), melyekből a sztenderdek a szabályozás kötelező elemei, a gyakorlatok alkalmazása pedig ajánlott, megfelelő rugalmasságot biztosítva a szerződő államoknak a saját környezetükben legmegfelelőbbben alkalmazható gyakorlat kiválasztására. A szabályok alkalmazását segítik az ún. Dokumentumok (Doc-ok, Léginavigációs eljárások (PANS) valamint Iránymutatások (Guidelines), melyek kiegészítő szabályokat tartalmaznak. Az Annexek képezik a kötelező szabályozás elemeit, melyeket Magyarország saját jogrendszerében kihirdet.

### Regionális szabályozás

A Basic Regulation-ban meghatározottak alapján kiadott ún. végrehajtási rendeletek tartalmazzák elsősorban a részletes szakterületi előírásokat. Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) ezenkívül az egységes jogalkalmazás biztosítása érdekében útmutató dokumentumokat ad ki a „Elfogadható Megfelelési Módozatok” (ún. AMC) valamint Útmutató Dokumentum (GM) formájában. Az AMC-knek való megfelelés biztosítja a végrehajtási rendeletekben foglaltaknak való megfelelést, a GM-ek pedig segítséget nyújtanak abban, hogy a tagállam az előírásoknak megfelelő eljárásokat tudjon kialakítani. A Rendeletekben foglaltak betartása kötelező, az AMC-k és GM-ek ezzel szemben jogilag nem kötelező követelményeket vagy ajánlásokat tartalmaznak. Az EASA kiad továbbá ún. tanúsítási előírásokat (CS) is, melyek szintén a jogilag nem kötő erejű dokumentumok körébe tartoznak.

### Nemzeti szabályozás

A részletes nemzeti szabályozás a nemzetközi és regionális szabályozás figyelembevételével kerül kialakításra. Tekintettel arra, hogy az EU és tagállamok között hatáskör megosztás alkalmazandó, a működés specifikus nemzeti jogszabályok hatálya az egyes légiközlekedési szakterületeken arra terjed ki, amely regionális szinten nem kerül

szabályozásra. A működés specifikus szabályozás nemzeti szinten számos törvényt és rendeletet foglal magában, melyek kötelezőek és közvetlenül alkalmazandóak Magyarország területén.

A kötelező szabályozáson kívül, a légiközlekedési hatóság a nemzetközi, regionális előírások betartásának segítése érdekében, jogszabályokban meghatározott dokumentumokat tesz közzé, valamint jogszabályokkal összhangban kialakított, műszaki-szakmai követelményeket készíthet és tehet közzé. A légiközlekedési szereplők kötelesek e dokumentumokat és követelményeket betartva eljárni.

## **Az államigazgatási rendszer felépítése és hatáskörök (ICAO CE-3)**

### **Államigazgatási légiközlekedési feladatok**

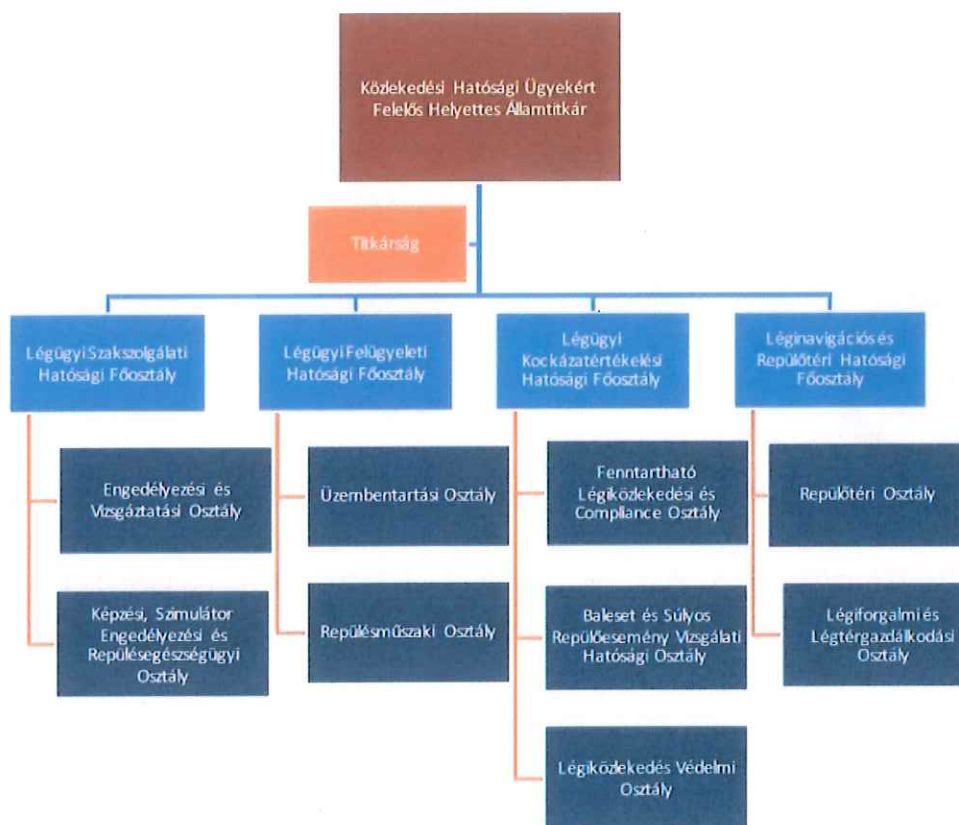
Magyarországon a légiközlekedéssel összefüggő államigazgatási feladatok és hatáskörök több szervezet között oszlanak meg, melyek eltérő minisztériumok irányítása alá tartoznak. A repülésbiztonsági menedzsment rendszer megfelelő működtetéséhez e szervezetek koordinált együttműködése szükséges. A légiközlekedéssel összefüggő, állami feladatokat a légiközlekedésről szóló törvény 2.§ (1) sorolja fel. Az állami feladatok jelentős része a polgári légiközlekedési vonatkozásában a légiközlekedési hatósághoz kerültek telepítésre, míg az állami légiközlekedés felügyeletét a katonai légügyi hatóság látja el. Tekintettel arra, hogy a nemzetközi és regionális szabályozás, valamint a repülésbiztonsági menedzsment rendszer a polgári célú légiközlekedésre vonatkozik, az államigazgatási rendszer bemutatása kizárólag a polgári célú légiközlekedés bemutatására terjed ki.

A légiközlekedés rendészeti, valamint légiközlekedés védelmi feladatok a közlekedésért és a rendészetért felelős miniszterek irányítása alá tartozó szervezetek hatáskörei közé tartoznak. A légiközlekedés védelme szoros összefüggésben van a repülésbiztonsággal is, azonban részben eltérő államigazgatási rendszerben működik, ezért részletes bemutatására e dokumentum nem terjed ki.

### **Légiközlekedési Hatóság**

A légiközlekedés hatósági feladatokat a közlekedésért felelős miniszter irányítása alatt működő, általános hatáskörrel és országos illetékességgel rendelkező légiközlekedési hatóság látja el. A légiközlekedési hatóság elsősorban engedélyezési és felügyeleti feladatokat lát el, a hatósági feladatokat a jogszabályokban előírt feltételek teljesülése esetén minősített szervezetre átruházhatja. A légiközlekedés hatóság feladatai közé tartozik a légiközlekedés védelméhez tartozó, azonban a repülésbiztonságot érintő feladatok integrálása a repülésbiztonsági menedzsment rendszerbe.

A légiközlekedési hatóság felépítése az alábbi:



## Közlekedésbiztonsági szervezet



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

A légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, a repülőesemény szakmai vizsgálatát külön törvény alapján a közlekedésbiztonsági szervezet végzi, mely a közlekedésért felelős miniszter irányítása alá tartozó szerv.

## KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft.



KÖZLEKEDÉSI  
ALKALMASSÁGI ÉS  
VIZSGAKÖZPONT

A légiközlekedési szakszemélyzeti képezések és vizsgázatói tanúsítás megszerzéséhez szükséges vizsgáztatást a kijelölt közlekedési alkalmassági és vizsgaközpont végzi. A KAV közfeladatokat ellátó szervezet, melynek alapítója a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft.

## HungaroControl



Az országos légiforgalmi irányító, repülőtéri tájékoztató, repüléstájékoztató, riasztó, légiforgalmi tájékoztató, léginavigációs és távközlési szolgálatot a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság végzi, melynek alapítója és egyedüli részvényese a Magyar Állam. A HungaroControl szakmai felügyeletét a légiközlekedési hatóság látja el.

## Légikutató-Mentő Szolgálat



A bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokat a 267/2011. (XII. 13.) Korm. rendelet szabályozza.

A bajba jutott vagy eltűnt légi járművek megsegítésére, valamint a mentéssel összefüggő tevékenység elősegítésére a nemzetközi követelményeknek megfelelő Légikutató-Mentő Szolgálatot a honvédelemért felelős miniszter alá tartozó, katonai légügyi hatóság felügyelete alatt a Magyar Honvédség biztosítja.

Az Országos Légi Kutató-Mentő Rendszer a Kutatás-Mentést Koordináló Központból a légi kutató-mentő tevékenységbe bevonható légi és földi erőkből, illetve eszközökből, valamint az azok irányítását és kiszolgálását végző szakszemélyzetből álló rendszer.

## HungaroMet

Az országos repülésmeteorológiai szolgálatot a HungaroMet Magyar Meteorológiai Szolgáltató Nonprofit Zrt. látja el, mely a környezetvédelemért felelős miniszter irányítása alá tartozó, központi hivatalként működő, országos hatáskörrel eljáró szerv. A HungaroMet szakmai felügyeletét a légiközlekedési hatóság látja el.

# A Nemzeti Repülésbiztonsági Program kidolgozása és fenntartása

Magyarország Nemzeti Repülésbiztonsági Programját (SSP) a Nemzeti Repülésbiztonsági Programra és a Repülésbiztonság-irányítási Rendszer működtetésére vonatkozó részletes szabályokról szóló 5/2022 ITM Rendelet (a továbbiakban: 5/2022 ITM Rendelet) alapján a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet (KTI) dolgozza ki és tartja fenn a nemzetközi, regionális és nemzeti előírások figyelembevételével. A KTI az SSP kidolgozása és felülvizsgálata során

- lefolytatja a szükséges szakmai konzultációkat, és a konzultációk eredménye alapján kidolgozza az SSP-t, valamint az SSP részletes végrehajtására vonatkozó, egy éves időszakra szóló Tervet,
- az SSP és a Terv kidolgozása során figyelembe kell venni a Globális Repülésbiztonsági Tervben (GASP), a Regionális Repülésbiztonsági Tervben (RASP), valamint az Európai Repülésbiztonsági Tervben (EPAS) meghatározottakat a nemzeti polgári légitársaságok sajátosságok figyelembevételével.
- a légitársasági hatóság egyetértése esetén az SSP-t és a Tervet jóváhagyásra felterjeszti a közlekedésért felelős miniszternek aláírásra,
- rendszeresen – de legalább 5 évente – felülvizsgálja az SSP-t, és szükség szerint aktualizálja azt,
- folyamatosan figyelemmel kíséri a Terv megvalósítását és jelentést készít a megvalósításról.

A légitársasági hatóság irányítja és felügyeli az SSP és a Terv folyamatos megvalósulását, a KTI pedig folyamatosan figyelemmel kíséri a Terv megvalósítását.

Az SSP és a Terv megvalósulásának értékelésére munkacsoport kerül létrehozásra (a továbbiakban: munkacsoport), melynek tagjai a KBSZ vezetője és az LH szervezeti egységek vezetői által kijelölt szakértők, a KTI, valamint bevonhatóak a munkacsoportba az 5/2022 ITM Rendeletben megjelölt, az SSP és a Terv kidolgozása és frissítése során a szakmai konzultációban részt vevő szervezetek/ szervezeti egységek vezetői által kijelölt szakértők. A munkacsoportot a légitársasági hatóság vezetője által kijelölt szakértő hívja össze, valamint vezeti. A munkacsoport maga alakítja ki az Ügyrendjét, melyet úgy kell meghatározni, hogy alkalmas legyen az SSP-ben meghatározott célok Tervben leírt módon való megvalósításának folyamatos figyelemmel kísérésére.

Az SSP és a Terv felülvizsgálatát a KTI szervezi és készíti elő, ennek keretében saját erre kialakított belső eljárása szerint megszervezi az 5/2022 ITM Rendeletben meghatározott szakmai konzultációk lefolytatását és a szükséges egyeztetéseket is.

## **Erőforrás menedzsment (ICAO CE-4)**

A felügyeleti feladatokat ellátó megfelelő szakmai állomány alapvető fontosságú a repülésbiztonság menedzsment során. Mind a nemzetközi, mind a regionális előírások részletes szabályokat tartalmaznak a megfelelő humánerőforrás vonatkozásában, annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági felügyeletet ellátó hatósági felügyelők szakterületenként megfelelő számban és képzettséggel álljanak rendelkezésre szakterületenként.

A Basic Regulation és a végrehajtási rendeletek hatósági rendszerre vonatkozó előírásai tartalmazzák az ezzel kapcsolatos rendelkezéseket.

## **Erőforrás tervezés, alapvető követelmények**

A repülésbiztonság menedzsmenttel kapcsolatos hatósági feladatokat ellátó szakterületek részletes humánerőforrás tervvel rendelkeznek, meghatározva, hogy a felügyelt légi járművek/ szervezetek/ szakszemélyzet figyelembevételével milyen számú és képzettségű felügyelőre van szükség. A felügyelői állomány részben a teljes vagy részmunkaidőben rendelkezésre álló alkalmazottakból, részben szakértői szerződések útján a szerződéses állományból tevődik össze. A szakterületi vezetők feladata a humánerőforrás tervezés folyamatos naprakészen tartása és a megfelelő létszám rendelkezésre állásának biztosítása. A humánerőforrás tervezésre a légiközlekedési hatóság szervezetrányítási kézikönyve tartalmaz részletes előírásokat - összhangban a jogszabályi előírásokkal.

Az egyes szakterületi repülésbiztonsági felügyelőkre ún. képesítési profilok kerültek kialakításra, melyek meghatározzák a felügyeleti feladatok ellátásához szükséges képzettségeket, képesítéseket és készségeket. A felügyelői állomány az alapvető követelmények figyelembevételével kerül felvételre, melyek részben jogszabályi előírások, részben szakterületre szabottan, a képesítési profilban kerülnek meghatározásra.

## **Képességek és készségek**

Az alapvető követelmények teljesítését követően szükséges a megfelelő készségek és képességek kialakítása, valamint elengedhetetlen a már megszerzett ismeretek naprakész frissítése és továbbfejlesztése. Ennek érdekében az adott munkakör betöltéséhez megfelelő képesítéssel rendelkező hatósági felügyelő jelöltek - sikeres felvételt követően - alapképzésben részesülnek, melyek egyrésztől általánosan, a hatósági feladatokkal kapcsolatos alapvető képzéseket tartalmaznak, másrésztől szakterület specifikus, a képesítési profilokban meghatározott képzéseket foglalnak magukban. A kezdeti képzések sikeres elvégzését követően, a felügyelők a belső szabályozókban előírt módon, a megfelelő gyakorlati idő után jogosultak önállóan felügyeleti feladatok elvégzésére.

A képzített felügyelők részére a szakterületi vezetők képzési programot állítanak össze, ezzel biztosítva a megszerzett tudás folyamatos naprakészen tartását, valamint továbbfejlesztését.

A képzések részben belső erőforrásokkal, részben külső képző szervezetek bevonásával kerülnek megtartásra. Minden repülésbiztonsági menedzsment rendszerben részt vevő felügyelő az alapképzése során részesül repülésbiztonság-irányítási menedzsment (SMS) képzésben is.

A képzési rendszeren belül megkülönböztetésre kerülnek az ún. megszerző képzések (új képzés az adott felügyelő számára, új szakterületi ismeretek elsajátítása céljából), valamint az ismétlő képzések (az adott felügyelő esetében rendelkezésre álló tudás frissítése, továbbfejlesztése céljából).

A képzési terv igazodik a képzési profilokhoz, valamint az adott felügyelőkhöz egyénenként és figyelembe veszi a szakterület humánerőforrás igényét a humánerőforrás terv alapján.

### **Technikai feltételek és egyéb eszközök biztosítása (CE-5)**

A repülésbiztonsági felügyeletet ellátó szakmai állomány részére az érintett államigazgatási szervek teljeskörűen biztosítják a munkájuk ellátásához szükséges tárgyi és technikai feltételeket.

A szükséges képzések és továbbképzések biztosításán kívül a légiközlekedési hatóság belső szabályozói Kézikönyvekben található eljárásai, megfelelő szakmai támogatást nyújtanak a felügyeletet ellátók részére feladataik ellátásához. A belső képzések része minden légiközlekedési hatósági alkalmazott esetében tartalmaz repülésbiztonsági modulokat így támogatva a megfelelő repülésbiztonsági kultúrára kialakulását és fenntartását.

A jogszabályokhoz való naprakész hozzáférés, valamint a belső könyvtárakban található nemzetközi útmutató anyagok szintén elérhetőek a teljes állomány számára.

## Repülésbiztonsági kockázat kezelés

A repülésbiztonsági kockázat kezelés egy komplex rendszer, melynek keretén belül az engedélyezési és felügyeleti feladatokat ellátó hatóságok folyamatosan figyelemmel kísérik a jogszabályi előírások betartását. A balesetek és repülőesemények kiváltó okai hagyományos módon elemzésre, valamint a repülésbiztonsági kockázatok proaktív módszerrel feltárára kerülnek. A rendszerben résztvevők egymással folyamatosan koordinálva megteszik a megfelelő intézkedéseket e kockázatok csökkentésére, elfogadható szinten való tartására. E komplex rendszer célja a balesetek és repülőesemények hatékony megelőzése.

### Engedélyezési, tanúsítási, és jóváhagyási eljárások (ICAO CE-6)

Magyarországon országos illetékességgel a légiközlekedési hatóság folytatja le légiközlekedés területén a szükséges engedélyezési, tanúsítási és jóváhagyási eljárásokat. Az eljárások során a hatóság meggyőződik róla, hogy a kérelmező teljes körűen teljesíti a vonatkozó jogszabályi előírásokat. A hatóság részéről ezeket az eljárásokat megfelelő képzettséggel, szakmai ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező szakemberek folytatják le hatósági belső eljárások alapján, ellenőrzési listák segítségével, melyek tartalmazzák az adott eljáráshoz tartozó nemzetközi, regionális és nemzeti követelményeket is. Az engedélyek, tanúsítások és jóváhagyások kiadását követően a légiközlekedési hatóság repülésbiztonsági felügyeletet biztosít.

### Kötelezettség repülésbiztonsági menedzsment rendszer működtetésére

A légiközlekedési szervezetek számára jogszabályi előírás repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) működtetése, melynek célja az adott szervezeten belül a repülésbiztonság megfelelő, folyamatos kezelése ennek minél magasabb szinten tartása céljából.

Az SMS rendszer működésére vonatkozó részletes előírások az ICAO előírásaiban, valamint a regionális jogszabályokban, a BR-ben és a végrehajtási rendeletekben jelennek meg. A légiközlekedési hatóság által lefolytatott, az érintett szervezetek engedélyezésének része az SMS rendszer is. A kialakított és jóváhagyott rendszernek igazodnia kell a szervezet struktúrájához és megfelelőnek kell lennie a szervezet által végzett tevékenységhez kapcsolódó repülésbiztonsági kockázatok kezelésére. Az SMS-ben meghatározott repülésbiztonsági céloknak összhangban kell lenniük az SSP-ban meghatározottakkal és a légiközlekedési hatóság számára elfogadhatónak kell lenniük. A légiközlekedési hatóság a rendszer elsődleges jóváhagyását követően folyamatosan felügyeli az SMS megfelelő működését is. Jelenleg a végrehajtási rendeletek értelmében a polgári légi jármű üzemeltető szervezetek, a folyamatos légi alkalmasság biztosító



polgári szervezetek, a polgári gyártó szervezetek, polgári karbantartó szervezetek, a polgári légiforgalmi szolgáltatást (ATS) nyújtó szervezet, a polgári repülőtér-üzembentartók, a polgári képzőszervezetek, a polgári könnyű UAS üzembentartói tanúsítvány (LUC) birtokosok számára kötelezettség az SMS rendszer kialakítása és fenntartása.

Azon, polgári légi jármű üzembentartóknak, repülőtér üzembentartónak, valamint légiforgalmi szolgáltatónak, melyre nem vonatkoznak a végrehajtási rendeletekben előírt, repülésbiztonság-irányítási rendszer létrehozására és működtetésére vonatkozó előírások, a nemzeti jogi előírások szerint kötelező saját szervezetén belül repülésbiztonsági szolgáltatást fenntartania, vagy csatlakoznia olyan szervezethez, mely a repülésbiztonsági szolgálat részére előírt kötelező feladatokat a légközlekedési hatóság jóváhagyásával átvállalja. Ezek olyan kisebb, kevésbé komplex szervezetek és személyek, melyekre nem indokolt teljes repülésbiztonság-irányítási rendszer létrehozásának előírása, ugyanakkor a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére, meghatározott események bejelentésére, elemzésére és nyomon követésére, valamint a szükséges intézkedések meghozatalára ki kell alakítaniuk a szükséges eljárásokat. A szervezeteken kívüli baleseti és repülésbiztonsági szolgálatok biztosítják a megfelelő szakmai háttérrel e kis szervezetek és személyek számára a repülésbiztonsági feladataik ellátásához.

## **Légiközlekedési balesetek, repülőesemények szakmai vizsgálata**

Ha a repülés tartalma alatt Magyarország területén vagy légtérben légi járművet jogszabályban meghatározott légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény ér, mely veszélyezteteti vagy veszélyeztetheti a légiközlekedési biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni. A balesetek és repülőesemények szakmai vizsgálatát a KBSZ végzi. A szakmai vizsgálat elsősorban a Chicagói Egyezmény 13. Annexé, valamint a 996/2010/EU Rendelet, és nemzeti külön törvény előírásai során kerül lefolytatásra.

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedés biztonságának javítása, valamint a jövőbeni balesetek megelőzése. A szakmai vizsgálat a légiközlekedési baleset és az esemény okának megállapítására irányul, és nem irányulhat vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására.

A KBSZ a szakmai vizsgálat eredményéről zárójelentést készít, mely biztonsági ajánlásokat tartalmazhat. A zárójelentés kötelező erővel nem bír, azonban a biztonsági ajánlások célja a repülésbiztonság javítása. A biztonsági ajánlások címzettjei kötelesek a rájuk vonatkozó ajánlásokat nyilvántartani, azok végrehajtásáról vagy a végrehajtás elmaradásáról visszajelezni a KBSZ részére. A zárójelentések nyilvánosak, a KBSZ honlapján közzétételre kerülnek.

Tekintettel arra, hogy a légiközlekedési balesetek és események gyakran más országokat, vagy más országok állampolgárait és szervezeteit is érintik, a KBSZ a nemzetközi, regionális és nemzeti előírásokban foglaltaknak megfelelően nemzetközi együttműködést folytat más országokkal és szervezetekkel.

## Veszélyek beazonosítása és repülésbiztonsági kockázatok értékelése

### Adatok gyűjtése

A repülésbiztonság fejlesztése szempontjából kulcsfontosságú a megfelelő repülésbiztonsági adatok gyűjtése, hiszen ez teszi lehetővé a fennálló, potenciális veszélyek megfelelő beazonosítását és a kockázatok értékelését.

A repülésbiztonsági adatok számos forrásból származnak, ezek közé tartoznak a KBSZ hatáskörébe tartozó, balesetek és események szakmai vizsgálatának adatai, a légiközlekedési hatóság felügyeleti tevékenysége során rendelkezésre álló repülésbiztonság információk, külföldi hatóságok által közölt / megosztott információk, valamint a hatóságok által működtetett, ún. eseménybejelentő rendszerben található adatok.

Az eseménybejelentő rendszert a hatályos regionális jogszabályi rendelkezésekkel összhangban a légiközlekedési hatóság és a KBSZ működteti.

Az események bejelentése kötelező és önkéntes módon történik. A 376/2014 EU Rendelet a repülésbiztonsági számos szereplőjét kötelezi olyan események bejelentésére, melyek repülésbiztonsági kockázatot jelenthetnek. A kötelezően jelentendő események köre négy kategóriára oszthatók: légi jármű üzemeltetésével, műszaki körülményekkel, légi jármű karbantartásával és javításával kapcsolatos, léginnavigációs szolgáltatásokhoz és berendezésekhez kapcsolatos események, valamint repülőterekhez és földi kiszolgálási tevékenységekhez kapcsolódó események. A kategórián belül a jogszabály csak példálózó jelleggel sorol fel eseményeket, azonban a bejelentő mérlegelésén múlik, mely eseményt ítéli olyan súlyúnak, amely repülésbiztonsági kockázatot jelent.

A kötelezően jelentendő eseményeken kívül önkéntes jelleggel bármilyen egyéb esemény bejelenthető, amely a bejelentő megítélése szerint tényleges vagy potenciális veszélyt jelent a repülésbiztonságra.

A bejelentéseket a KBSZ ügyeleti szolgálata fogadja és rögzíti az erre a célra létrehozott elektronikus rendszerben. A hatályos jogszabályi előírások, valamint a rendszer működése biztosítja a bejelentő adatainak, valamint minden személyes adatnak a védelmét annak szem előtt tartásával, hogy a bejelentett adatok kizárólag repülésbiztonsági célokra használhatóak fel. A KBSZ hatáskörébe tartozik az adatok

gyűjtése és rögzítése, valamint az adatok átadása a EASA által működtetett központi Európai Rendszerbe. Az esemény bejelentő elektronikus rendszer megosztásra kerül a légiközlekedési hatósággal.

### **Méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra – „Just culture” elv**

Magyarország támogatja és elősegíti a méltányosság alapú repülésbiztonsági kultúra kialakítását és terjesztését. A „Just culture” elv értelmében a szabályok szándékos, vagy súlyosan gondatlan megsértése nem tolerálható, azonban egyéb esetekben nem kerül szankció alkalmazásra operatív személyzettel és más személyekkel szemben, akik képzettségüknek és tapasztalatuknak megfelelően járnak el, és így esetlegesen kárt okoznak, mulasztanak, vagy jogsértést követnek el.

A „Just culture” elv alkalmazása bizalmi légkört teremt és elősegíti a bejelentési kultúra kialakulását is. A repülésbiztonsági adatokhoz gyűjtéséből származó információk, valamint a megfelelő repülésbiztonsági bizalmi kultúra kialakulása alkalmasak a repülésbiztonság javítására és megfelelő szintjének megtartására. A magyar légiközlekedésben részt vevő állami szervek mind a felügyelt szervezetek, mind saját szervezetük vonatkozásában támogatják a „Just culture” elv alkalmazását.

### **Repülésbiztonsági adatok elemzése**

Az esemény bejelentő elektronikus rendszerben szereplő bejelentések, valamint más módon a légiközlekedési hatóság tudomására jutott események elemzését és kockázatértékelését az Európa Kockázatértékelési Rendszer (ERCS) szerint a légiközlekedési hatóság a KBSZ-el együttműködve végzi és rögzíti az elektronikus rendszerben.

Amennyiben a bejelentése egy légiközlekedési hatósági felügyelet alatt álló szervezettől érkezik, a bejelentés alapjául szolgáló eseményt a szervezetnek is értékelnie kell és amennyiben szükséges meg kell tennie a megfelelő intézkedést a kockázat elfogadható szintre történő csökkentésére. Ebben az esetben a KBSZ és a légiközlekedési hatóság a kockázat értékelése során figyelembe veszi a szervezet által elvégzett és benyújtott kockázat elemzést is, amennyiben eltérő a besorolása, egyeztet az érintett szervezettel.

### **Repülésbiztonsági kockázatok kezelése (ICAO CE-8)**

Az azonosított repülésbiztonsági kockázatok megfelelő kezelése a légiközlekedés szereplőinek közös kötelezettsége. A repülésbiztonsági események elemzését és értékelését követően meghatározásra kerülnek azok az intézkedések, melyeket a kockázatok megfelelő szintre csökkentése vagy megszüntetése érdekében szükséges megtenni. Az érintett, légiközlekedési hatósági felügyelet alá tartozó szervezetek maguk határozzák meg ezeket az intézkedéseket, és a légiközlekedési hatósággal egyeztetik ezeket. Amennyiben a légiközlekedési hatóság és az érintett szervezet között nincs egyeztetés a szükséges intézkedések meghatározásában, egyeztetniük kell egymással.

A légiközlekedési hatóság felügyeleti tevékenysége során feltárt kockázatok megoldására alkalmazandó szükséges intézkedéseket a hatályos jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően egyeztetni az érintett szervezettel.

A kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtását folyamatosan figyelemmel kell kísérni, értékelve azt is, hogy megfelelően elérte-e a célját.

Az intézkedéseket úgy kell meghatározni, hogy a lehető leghatékonyabban és leggyorsabban alkalmasak legyenek a kockázatok csökkentésére, figyelembe véve az erőforrások hatékony felhasználását.

## A repülésbiztonság szavatolása

A repülésbiztonság szavatolásának alapvető célja annak biztosítása, hogy a kitűzött repülésbiztonsági célok megvalósításra kerüljenek. A repülésbiztonság menedzsment rendszer létrehozására és működtetésére kötelezett szervezetek esetében is a repülésbiztonsági szavatolására létrehozott mechanizmusoknak az SMS részét kell képezniük, éppen úgy, mint a SSP esetében.

### Felügyeleti kötelezettségek (ICAO CE-7) és a felügyelt szervezetek repülésbiztonsági teljesítménye

A légiközlekedési iparág felügyeletét a légiközlekedési hatóság elsősorban, ellenőrzések és auditok formájában látja el, melyek részben tervezett, részben ad-hoc jellegűek. A felügyelet, olyan kockázat alapú előre tervezett tevékenység, melynek során a rendelkezésre álló repülésbiztonsági adatok alapján kerül meghatározásra egy szervezet/tevékenység kockázati szintje, a tervezett felügyeleti tevékenységek pedig ehhez a kockázati besoroláshoz igazodnak. A felügyelet alapvető prioritása, hogy a repülésbiztonsági kockázatok figyelemmel kísérése, valamint a megfelelő kezelésük minél hatékonyabban valósuljon meg.

A légiközlekedési szervezetek kockázati besorolása komplex tevékenység, melynek során számos tényezőt kell figyelembe venni, többek között a szervezet által végzett tevékenység jellegét, a szervezet sajátosságait (komplexitását, humánerőforrással való ellátottságát és a humánerőforrás képzettségét és tapasztalatát), a korábbi felügyeleti tevékenységek eredményét és a hiányosságok kezelésének hatékonyságát, a szervezet működésével kapcsolatban rendelkezésre álló repülésbiztonsági információkat, és a szervezet által alkalmazott SMS rendszer működését is. Az adatok alapján végrehajtott kockázati besorolás dönti el a felügyeleti tevékenység körébe eső cselekmények gyakoriságát és jellegét.

### Nemzeti repülésbiztonsági teljesítmény

A Nemzeti Repülésbiztonsági Program alapján kialakított Nemzeti Repülésbiztonsági Tervben repülésbiztonsági jelzők (SPI) és repülésbiztonsági teljesítmény célok (SPT) kerülnek meghatározásra, melyek mellett a repülésbiztonság elfogadható szintjét (ALoPS) is meg kell határozni. Az SPI-k meghatározása során figyelemmel kell lenni a légiközlekedés regionális és helyi sajátosságaira, a légiközlekedési szervezetek szintjén pedig saját működési sajátosságaikra.

A Nemzeti Repülésbiztonsági Tervben foglaltak figyelembevételével az SMS működtetésére kötelezett légiközlekedési szervezetek saját SPI-ket javasolnak az SMS-ük részeként, melyet a felügyeletet gyakorló légiközlekedési hatósággal egyeztetniük kell.

A légiközlekedési szervezetek által meghatározandó SPT-eket azután lehet elfogadni, miután a már elfogadott SPI-eket egy ideig figyelemmel kísérik, és lehetővé válik az alapvető repülésbiztonsági teljesítmény meghatározása.

Az ALoPS jelöli meg azt a repülésbiztonsági szintet, melyet az állam elvár a repülésbiztonsági rendszere működése során, mely magában foglalja egyrészt azokat a célokat, melyeket minden légiközlekedési ágazatnak el kell érnie és folyamatosan fenn kell tartania, valamint a repülésbiztonsági javítására vonatkozó intézkedések elvárt hatékonyságát.

Az ALoSP meghatározása során figyelembe kell venni a GASP-ban, RASP-ban és EPAS-ban meghatározottakat. Az SPI-eket, SPT-eket és ALoSP-ot nemzeti és szervezeti szinten is időszakosan felül kell vizsgálni.

## **Változásmenedzsment**

A jelenlegi légiközlekedési környezetben a változás állandó. A repülésbiztonság megfelelő szintje csak akkor tartható fenn, ha ezekre a változásokra megfelelően és megfelelő időben reagálnak. A regionális szabályozás, a Basic Regulation és a Végrehajtási Rendelet hatékony változásmenedzsment fenntartását írják elő, melyre a légiközlekedési hatóság saját belső eljárásokat alakított ki, és a felügyelete alá tartozó légiközlekedési szervezetek vonatkozásában is vizsgálja, hogy a szervezetek a jogszabályoknak megfelelően kezelik-e a változásokat. megfelelő válaszokkal rendelkeznek-e a változások kezelésére.

## A repülésbiztonság népszerűsítése

A repülésbiztonság népszerűsítése, promóciója alapvető fontosságú a Nemzeti Repülésbiztonsági Program és Terv céljainak eléréséhez. A repülésbiztonság szintje alapvetően a repülésbiztonsági kultúrától függ, mely kialakításának egyik feltétele a megfelelő külső és belső kommunikáció, a repülésbiztonság mechanizmusainak megismertetése és elfogadtatása.

### Belső kommunikáció

Számos olyan állami szervezet tevékenykedik, melyek a repülésbiztonság területén hatáskörrel rendelkeznek. Elengedhetetlen e szervezetek közötti rendszeres kommunikáció, egymás munkájának összehangolása és segítése, a kialakított és bevált gyakorlatok megosztása. Ez együttműködési megállapodások, állandó és ad hoc munkacsoportok, egymás belső képzéseibe történő bevonás során valósul meg, amely elősegíti a tapasztalatcserét, az információk megosztását.

Az egyes állami és légiközlekedési szervezeteken belül magas, vezetői szintű elkötelezettség szükséges a repülésbiztonság irányába. Ennek kommunikációja szervezeteken belül is rendkívül fontos. A szervezetek állományát rendszeres (belső és külső) képzésekben kell részesíteni, többek között a repülésbiztonsági menedzsment rendszer működésével kapcsolatban, és elő kell segíteni a bizalmon alapuló, a repülésbiztonsági bejelentések rendszerét ösztönző kultúrát.

### Külső kommunikáció

A külső kommunikáció országok között bilaterális alapon, regionális és nemzetközi szinten valósul meg. Országok közötti szinten a tagállami hatóságok szakértői számos munkacsoportban, konferencián és fórumon találkoznak, mely elengedhetetlen a tapasztalatok megosztására, és szorosabb együttműködés kialakítására. A légiközlekedési hatóság törekszik arra, hogy akár informálisan, akár formálisan, együttműködési megállapodások útján megossza a repülésbiztonsági tapasztalatokat.

Regionális szinten Magyarország az Európai Unió tagjaként, a regionális szabályozás értelmében rendszeresen szolgáltat repülésbiztonsági adatokat az EASA-nak. Folyamatos az információ megosztás a repülésbiztonsági információk elemzése és szintjének javítása céljából.

Nemzetközi szinten, a nemzetközi szervezetekben való részvétel útján kerül sor információ cserére.

