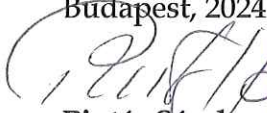


MAGYARORSZÁG NEMZETI REPÜLÉSBIZTONSÁGI TERVE

Egyetérttek:

Budapest, 2024.


Pintér Sándor
miniszter



Budapest, 2024.


Szalay-Bobrovniczky Kristóf
miniszter



Jóváhagyom:

Budapest, 2024.


Lázár János
miniszter

Módosítások nyilvántartása

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

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
BR	„Basic Regulation” - Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete
EASA	Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége
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.
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
HM ÁLF	Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály

Tartalomjegyzék

Módosítások nyilvántartása	2
Meghatározások.....	3
Előszó	6
Bevezetés.....	7
A különböző szintű repülésbiztonsági programok és tervek kapcsolata.....	7
A Terv kidolgozása és végrehajtása.....	9
Alkalmazási irányelv.....	9
A Terv kidolgozása és felülvizsgálata	9
Tervezési ciklus.....	10
A lehetséges beavatkozási területek azonosítása és rangsorolása.....	10
Projektalapú megközelítés.....	11
Konzultáció az érdekelt felekkel.....	12
A Terv végrehajtása.....	12
Repülésbiztonsági teljesítmény mutatók és célok.....	13
Biztonsági teljesítménymutatók és célok – az állam kötelezettségei.....	13
Biztonsági teljesítménymutatók és célok – a szervezetek kötelezettségei.....	14
Rendszerszintű teljesítménymutatók és célok.....	14
Működési szintű teljesítménymutatók és célok	14
Proaktív repülésbiztonsági teljesítmény mutatók és célok.....	15
A repülésbiztonság-irányítási rendszerrel kapcsolatos teljesítménymutatók	16
A légiközlekedési szervezetek tevékenységével kapcsolatos működési szintű teljesítménymutatók	20
A légiközlekedési szervezetek számára ajánlott proaktív teljesítménymutatók.....	31
Fő kockázati területek és a teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések és feladattervek.....	33
Az EPAS által azonosított, kiemelt kockázati területek	34
Az LH felügyeleti tevékenysége alapján azonosított, kiemelt kockázati területek.....	35
A repülésbiztonság növelését és a kockázatok csökkentését célzó intézkedések	36

Előszó

A Chicagói Egyezmény 19. Annexé és az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU és a 376/2014/EU rendelet, továbbá 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 (2018/1139 EU rendelet) kötelezi a tagállamokat a Globális, a Regionális és az Európai Repülésbiztonsági Tervben való részvételre és **nemzeti repülésbiztonsági terv (Terv) kidolgozására**.

A Terv meghatározza Magyarország repülésbiztonsági prioritásait, célkitűzéseit, biztonsági teljesítménymutatóit és az azokhoz kapcsolódó intézkedéseit, amelyeket Magyarország a következő években azzal a céllal kíván végrehajtani, hogy tovább javítsa Magyarország polgári légitársasági ágazatának biztonságát.

A Terv lehetővé teszi az állam számára, hogy egyértelműen bemutassa a repülésbiztonság javítására irányuló munkáját minden érdekelt fél részére. Átlátható eszközt biztosít annak közzétételére, hogy a légitársasági hatóság (LH) és a polgári repülésben részt vevő szervezetek hogyan fognak dolgozni a veszélyek azonosítása, valamint a repülésbiztonsági kockázatok és egyéb biztonsági kérdések kezelése érdekében.

Magyarország Nemzeti Repülésbiztonsági Terve 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

Bevezetés

A különböző szintű repülésbiztonsági programok és tervek kapcsolata

A Globális Repülésbiztonsági Terv (GASP) célja a halálos kimenetelű balesetek és a halálos kimenetelű balesetek kockázatának folyamatos csökkentése azáltal, hogy iránymutatást nyújt a harmonizált repülésbiztonsági stratégia kidolgozásához, valamint a regionális és nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervek kidolgozásához és végrehajtásához. A biztonságos légiközlekedési rendszer hozzájárul az államok és iparuk gazdasági fejlődéséhez. A GASP elősegíti az állam biztonsági felügyeleti rendszerének megvalósítását azáltal, hogy előmozdítja a biztonság kezelésének kockázatalapú megközelítését, valamint az államok, régiók és az ipar közötti együttműködés összehangolt megközelítését. A GASP további célja, hogy az államok javítsák hatékony felügyeleti képességeiket, és előrelépést érjenek el a nemzeti repülésbiztonsági programok (SSP) végrehajtásában. Ezért a GASP feladatként szabja az államoknak, hogy vezessenek be szilárd és fenntartható biztonsági felügyeleti rendszereket, amelyeknek fokozatosan a biztonság kezelésének kifinomultabb eszközeivé kell fejlődniük. A rendszerszintű biztonság kezelése mellett a GASP az események magas kockázatú kategóriáival is foglalkozik, amelyek globális biztonsági prioritásnak minősülnek. Ezeket a kategóriákat a múltbeli balesetek tényleges halálos áldozatai, az egy balesetre jutó magas halálozási kockázat vagy a balesetek és váratlan események száma alapján határozták meg.

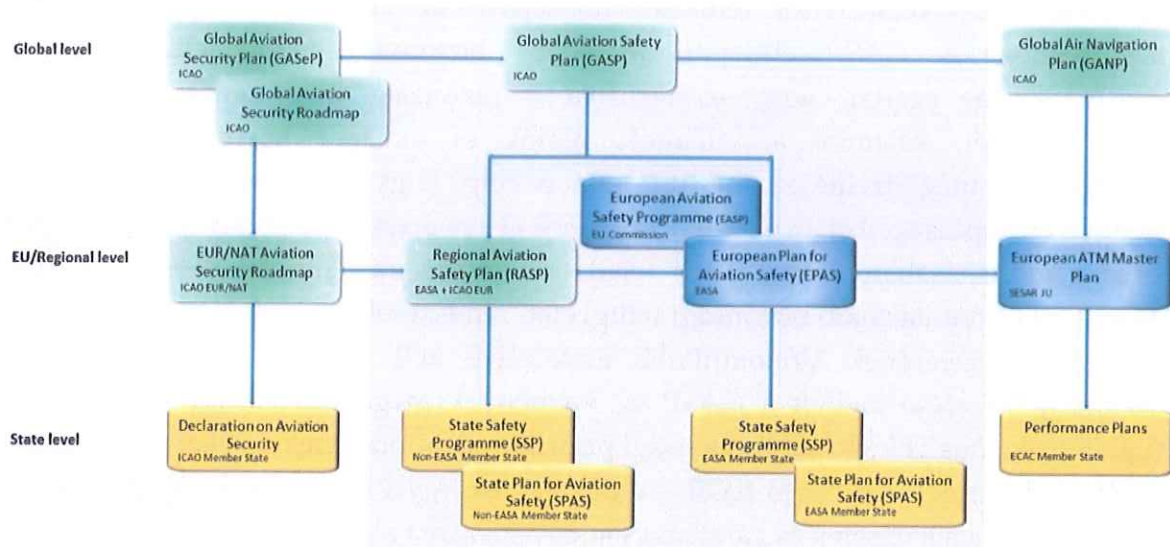
A Regionális Repülésbiztonsági Terv (RASP) célja, hogy regionális szinten megkönnyítse a GASP-célok elérését. Európában az ICAO EUR/NAT régióval foglalkozó regionális irodája és az EASA dolgozik együtt az EPAS-on alapuló regionális légiközlekedés-biztonsági terv (RASP) kidolgozásán, lehetővé téve ezáltal az EUR/NAT régió részét képező valamennyi állam számára, hogy részesüljön e megközelítés előnyeiből. A regionális légiközlekedés-biztonsági csoport (RASG)-EUR az a fő szerv, amely nyomon követi az EUR RASP végrehajtását, és visszajelzéseket gyűjt az érdekelt felektől az ICAO és az EASA segítségével.

Az EPAS hivatkozásokat tartalmaz az államoknak vagy a légiközlekedésben résztvevő szervezeteknek címzett, a GASP adott időszakra vonatkozó biztonság növelő kezdeményezésekre (SEI), amelyek mind a szervezeti kihívásokra, mind a működési kockázatokra kiterjednek. Az EUR RASP továbbá egy sor EUR biztonsági teljesítménymutatót és a GASP céljaiból és célértékeiből származó célokat tartalmaz.

A régióknak címzett GASP SEI-ket az EPAS-ban leírtak szerint a Terven és a szervezetek SMS rendszerén keresztül kell végrehajtani.

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 légiközlekedési sajátosságok figyelembevételével. Az SSP és a Terv ezért teljes mértékben összhangban van az említett dokumentumokkal.

A fent leírt összefüggéseket és a többi repülésbiztonsággal kapcsolatos dokumentum kapcsolatát az 1. ábra mutatja be.



1. ábra: A GASP, az EPAS, az SSP és más programok és tervek közötti kapcsolat (forrás: The European Aviation Safety Programme)

A Terv kidolgozása és végrehajtása

Alkalmazási irányelv

A Terv magában foglalja a tagállamokhoz rendelt EPAS (és azon keresztül a GASP)-intézkedéseket, valamint a nemzeti szinten azonosított repülésbiztonsági kockázatok kezelésére meghatározott intézkedéseket.

Az LH tájékoztatja az EASA-t az EPAS-ban azonosított azon kockázatokról és intézkedésekről, amelyeket nemzeti repülésbiztonsági rendszere szempontjából nem tart relevánsnak, beleértve az ilyen tartalmú döntés okait is.

A Tervet az abban meghatározott feladatok teljesítési szintje tekintetében „Az innovációért és technológiáért felelős miniszter 5/2022. (II. 11.) ITM rendelete a Nemzeti Repülésbiztonsági Programra és a Repülésbiztonság-irányítási Rendszer működtetésére vonatkozó részletes szabályokról” (a továbbiakban: 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet) által előírt éves jelentés elsődleges eszközének kell tekinteni, ha azonban a Tervet-t nem frissítik évente, a nemzeti és a nemzetközi előírásokat teljesítő, a feladatok (pl. az EPAS MST intézkedéseinek végrehajtása) státuszáról szóló külön éves jelentést kell készíteni.

A légi közlekedésben érintett feleknek fel kell dolgozniuk, dokumentálniuk kell és végre kell hajtaniuk a rájuk vonatkozó intézkedéseket.

Következésképpen a légi közlekedésben érdekelt valamennyi fél felelős saját tevékenységének biztonságáért. A szervezeteknek repülésbiztonság-irányítási rendszereikben foglalkozniuk kell az általuk azonosított, valamint az állami szintű repülésbiztonsági kockázatkezelési eljárás során saját tevékenységük tekintetében azonosított veszélyekkel, értékelniük kell a megállapított kockázati szinteket, és szükség esetén intézkedéseket kell végrehajtaniuk a kockázatok elfogadható szintre való csökkentése érdekében. A szervezeteknek fel kell dolgozniuk a Tervben hozzájuk delegált feladatokat. Felügyeleti tevékenységeinek részeként az LH értékeli, hogy a szervezetek hogyan kezelték a Tervben leírt, számukra releváns veszélyeket a repülésbiztonság-irányítási rendszerük működtetése során.

A Terv kidolgozása és felülvizsgálata

A hatékony és eredményes repülésbiztonság-irányítási elvek alkalmazása elengedhetetlen polgári légi közlekedés biztonságának folyamatos javításához, a felmerülő biztonsági kockázatok előrejelzéséhez és a rendelkezésre álló erőforrások optimális felhasználásához. Ezért közös keretet kell létrehozni a biztonságot javító intézkedések valamennyi érintett érdekelt fél általi tervezéséhez és végrehajtásához.

A vonatkozó repülésbiztonsági információk értékelése alapján a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft (KTI) a jogszabályban meghatározott felekkel konzultálva az MNRT-ben azonosítja a nemzeti polgári repülésbiztonsági rendszereket érintő fő biztonsági kockázatokat, és meghatározza az e kockázatok csökkentéséhez szükséges intézkedéseket.

A Terv kidolgozása, és felülvizsgálata során projektalapú megközelítést szükséges alkalmazni. Figyelembe kell venni a nemzeti jogszabályokban rögzített, és az SSP-ben leírt felelősségi köröket és konzultációs kötelezettségeket. A felkészülés során meg kell határozni, hogy az érintett feleket hogyan kell bevonni, és a repülésbiztonság-irányítási rendszer elemei közül melyeket kell felhasználni adott repülésbiztonsági problémák kezelésére.

Tervezési ciklus

A Terv - az EPAS hároméves ciklusán belül - egyéves időkeretet ölel fel.

A Tervet évente frissítik, a jogszabály szerint jóváhagyott dokumentumot az LH a honlapján teszi közzé.

A Terv elkészítése vagy felülvizsgálata során két tervezési szakasz azonosítható, mindkettő az érintett felekkel folytatott célzott konzultációval.

- Első szakasz – az adott ciklus elvárt eredményeinek repülésbiztonsági mutatóinak és célértékeinek meghatározása, valamint az előző tervezési ciklus folyamatban lévő projektjeinek megvitatása és az elért eredmények értékelése.
- Második szakasz – a kiválasztott prioritások alapján kidolgozzák a Terv felülvizsgált változatának tervezetét, amelyet a jogszabályban előírt szervezeteknek észrevételezésre vagy visszamutatásra megküldenek.

A lehetséges beavatkozási területek azonosítása és rangsorolása

A vonatkozó források és dokumentumok alapján számos olyan lehetséges beavatkozási terület vagy repülésbiztonsági probléma azonosítható, amely relevánsnak tekinthető a nemzeti szintű repülésbiztonság-irányítás szempontjából.

A lehetséges beavatkozási területeket, azonosított repülésbiztonsági problémákat a jogszabályban meghatározott szervezetekkel együtt kell értékelni – például a kereskedelmi repülésben, az általános célú repülésben (General Aviation) stb.

Ezen értékelések célja, hogy a Terv kidolgozói közös képet kapjanak a mérlegelt potenciális intézkedések vagy repülésbiztonsági kérdések prioritásáról, és összeállítsák az intézkedések sorrendjét az említett értékeléseken alapuló cselekvési tervhez.

A nemzeti szintű repülésbiztonsági problémákat a jelentési rendszerek adatain és az LH kockázati nyilvántartásain keresztül azonosítják a Terv kidolgozói, amely tartalmazza a biztonsági kérdésekkel és az értékelt kockázati szintekkel kapcsolatos összes információt. A prioritási lista az LH kockázati nyilvántartásban és az EPAS-ban szereplő információk alapján készül, ez alapján kerülnek meghatározásra a kiemelt kockázati területek (KRA). A KRA-kat a Terv kidolgozói tovább értékelik annak érdekében, hogy megtalálják a leghatékonyabb megközelítést azok kezelésére. Az eredmény egy repülésbiztonsági intézkedési terv, amelyből a Terv intézkedései, feladatai alakulnak ki.

Amikor a Terv új intézkedéseinek alapja új vagy megváltozott jogszabály által előírt feladatok végrehajtásának kötelezettsége, vagy az MNRT forrásainak (pl. GASP, EPAS) változásai, pl. új MST kiadása, nincs szükség a légiközlekedési szolgáltatók egyetértésére. Ezekben az esetekben a konzultáció az érintett szervezetek részfeladatainak és azok határidejének meghatározására korlátozódik.

Új javaslat, például új kérdés vagy új MNRT intézkedésre vonatkozó javaslat a felülvizsgálati ciklus során bármikor benyújtható.

Projektalapú megközelítés

A Terv elkészítését, illetve annak felülvizsgálatát a KTI készíti elő. A KTI a feladat megkezdése előtt az alábbi felkészülési lépéseket hajtja végre:

- Elkészíti a Terv összeállításának, illetve felülvizsgálatának időtervét, amelyet egyeztet az LH vezetőjével.
- Elkészíti az időtervben azonosított részfeladatokra vonatkozó kockázati tervet. Azokra a lépésekre, amelyekre a kockázatértékelés alapján közepes vagy magas kockázati szint lett megállapítva, kockázatcsökkentő lépéseket határoz meg, szükség esetén ezek végrehajtásához igénybe veszi az LH vezetőjének segítségét.
- Elkészíti a konzultációs és tárgyalási tervet, amelyben meghatározza a konzultációs partnereket, a velük egyeztetésre kerülő témákat, rögzíti a dokumentumban a konzultáció eredményét, a további végrehajtandó feladatokat és azok státuszát.

A fenti dokumentumokat a KTI naprakészen tartja, és az LH vezetőjével a felkészülés elején megállapodott időközönként megosztja.

A KTI az LH vezetőjével a felkészülés és a Terv elkészítése vagy felülvizsgálata során legalább a felkészülés elején megállapodott rendszerességgel konzultál, a sikeres teljesítés érdekében szükség esetén igénybe veszi az LH vezetőjének segítségét.

Konzultáció az érdekelt felekkel

A projekt végrehajtása során a KTI rangsorolja és megtervezi az intézkedés javaslatokat és ezek véglegesítéséhez rendszeres információcserét és szakmai konzultációt folytat a jogszabályban meghatározott szervezetekkel.

A konzultációkat a Tervösszeállításáért felelős KTI szervezi meg, figyelembe véve a kijelölt repülésbiztonság-irányítási feladatokat.

Az intézkedési tervek összeállításakor az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során figyelembe kell venni a biztonsági kultúra, a jelentéstételi kultúra és a méltányossági alapú légiközlekedés-biztonsági kultúra érvényre juttatását.

A Terv végrehajtása

A Tervben foglalt feladatok végrehajtása prioritás kell, hogy legyen minden érintett szervezet számára.

A polgári légi közlekedés biztonságával kapcsolatos, a Tervben meghatározott feladatok végrehajtása a következők révén valósul meg:

- e cselekvési terv végrehajtása célzott intézkedések, projektek révén;
- ismeretek és tapasztalatok cseréje a légi közlekedés területén folytatott konzultáció révén;
- az intézkedések és projektek előrehaladásának éves időközi értékelése és rendszeres rangsorolási konzultációk a légi közlekedési iparág szereplőivel.

Figyelemmel kell kísérni az EPAS legutóbbi kiadásában meghatározott prioritásokat és feladatokat, valamint az ezek végrehajtásával kapcsolatos fejleményeket. Amennyiben a repülésbiztonság szempontjából ez fontos, az év során módosításokra van lehetőség. Az ilyen évközi módosítást a soron következő rendes verziószámmal és az évközi kiadás dátumának jelölésével kell publikálni.

A Tervben meghatározott célértékek elérését és az intézkedések hatékonyságát a repülésbiztonsági kockázatkezelés és a repülésbiztonság folyamatos biztosítása részeként állami szinten szükséges nyomon követni.

Repülésbiztonsági teljesítmény mutatók és célok

A repülésbiztonsági irányítási mechanizmusok magukban foglalják a repülésbiztonság nemzetközi, nemzeti és szervezeti szinten történő fenntartására és javítására használt rendszerszintű módszereket. Uniós és nemzeti szinten arra törekszünk, hogy fenntartsuk a már elért magas szintű biztonságot, javítsuk azt, és kiépítsük a számunkra kihívást jelentő jövőbeli fenyegetésekre és változásokra való reagálási képességünket. Az SSP és az SMS azt is megköveteli, hogy egyértelműen nyilatkozzunk a biztonsági teljesítmény elfogadható szintjéről (ALoSP), amelynek elérésén dolgozunk. Az elfogadható szintet stratégiai biztonsági célkitűzések, valamint a célszint gyakorlati elérésének nyomon követéséhez szükséges biztonsági teljesítménymutatók (SPI) és célok (SPT) alkalmazásával határozzák meg.

A Terv részeként Magyarországnak meg kell határoznia a felelősségi körébe tartozó légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatos nemzeti ALoSP-t. E teljesítmény meghatározásakor figyelembe kell venni az uniós és globális szinten meghatározott biztonsági célokat. Jelen dokumentumban a magyar légi közlekedés számára meghatározott SPI-k és SPT-k meghatározzák az ALoSP-t, amelyet az állam jogalkotó és felügyeleti szervezeteinek, valamint a légiközlekedési szervezeteknek napi működésük során el kell érniük.

A fejlett biztonságirányítási mechanizmusok alkalmazásának előfeltétele a légiközlekedési szervezetek, az LH és az EASA közötti párbeszéd és együttműködés. A kockázat- és repülésbiztonsági teljesítmény alapú működés kialakításához és fenntartásához egyértelmű célokat kell kitűzni, folyamatos munkára, a bevált gyakorlatok megosztására, valamint folyamatos közös fejlesztésre van szükség. Ugyancsak kulcsfontosságú elem a repülésbiztonsági információ megosztás szerepének kiemelése, az azonosított fenyegetésekre való gyorsabb és rugalmasabb reagálás, a biztonság előmozdítása, valamint a hatékony kockázat- és repülésbiztonsági teljesítmény alapú felügyelet és szabályozás érdekében.

Biztonsági teljesítménymutatók és célok - az állam kötelezettségei

Az állam által ellenőrzött biztonsági teljesítménymutatók és célok főként rendszerszintű, egyes esetekben pedig operatív szintű mutatókból és célértékekből állnak. Az EASA és az ICAO felügyeletet gyakorol annak biztosítása érdekében, hogy Magyarország meghatározza a biztonsági teljesítmény elfogadható szintjét, valamint az annak nyomon követéséhez szükséges mutatókat és célokat.

Biztonsági teljesítménymutatók és célok – a szervezetek kötelezettségei

Minden légitársasági szervezet felelős saját tevékenységének biztonságáért. A szervezetek kötelesek azonosítani a működésüket fenyegető veszélyeket, felmérni a kockázatokat, és biztonságirányításuk részeként megtenni a szükséges intézkedéseket a kockázatok kiküszöbölésére vagy elfogadható szintre történő csökkentésére. Az uniós kötelezettségek értelmében a szervezetek biztonságirányításának ki kell terjednie a biztonsági teljesítmény nyomon követésére és mérésére is. A nemzeti SPI-k kiegészítik a szervezetek által végzett biztonsági szint nyomon követését, és kapcsolatot teremtenek a nemzeti és a szervezeti szintű biztonságirányítás között. A nemzeti mutatók mellett minden szervezetnek meg kell határoznia a saját biztonságirányításához szükséges egyéb mutatókat és célokat.

Az LH értékeli a szervezetek biztonságirányítási teljesítményét. A nemzeti SPI-k használata a repülésbiztonság-irányításban része a szervezetek biztonságirányítási teljesítmény értékelésének.

Rendszerszintű teljesítménymutatók és célok

A tagállamok biztonsági programjai és a szervezetek biztonságirányítási rendszerei kulcsfontosságú rendszerszintű elemeket tartalmaznak.

A rendszerszintű SPI-k és SPT-k olyan mutatók és célok, amelyek egy légitársasági ágazatot vagy a teljes légitársasági rendszert érintik. A rendszerszintű teljesítményellenőrzés és a teljesítmény javítására kitűzött célok széles körben javítják a magyar légi közlekedés biztonsági szintjét, miközben fenntartják és megerősítik azokat a tevékenységeket és kompetenciákat, amelyek révén a jelenlegi biztonsági szintet elérték. A rendszerszintű indikátorok nem feltétlenül állnak közvetlen, rövid távú kapcsolatban az egyes eseményekkel vagy balesetekkel. A rendszerszintű repülésbiztonsági veszélyek lehetnek könnyen azonosítható vagy látens háttértényezők. Például összefüggésbe hozhatók a folyamatok, eljárások vagy működési kultúrák hiányosságaival. Ha a rendszerszintű veszélyeket nem azonosítják, és az általuk okozott kockázatokat nem kezelik, azok eseményt vagy balesetet idézhetnek elő, vagy hozzájárulhatnak ahhoz.

Működési szintű teljesítménymutatók és célok

Az operatív szintű mutatók és célok közvetlenebb kapcsolatban állnak egy adott személy, szervezet vagy terület tevékenységeivel, vagy környezeti tényezőkkel, beleértve az időjárási jelenségeket is. A műveleti szintű veszélyek közvetlen kapcsolatban állhatnak egy olyan helyzettel, amely eseményt vagy balesetet idézhet elő. A műveleti szintű

veszélyeket és biztonsági tényezőket gyakran az eseményjelentésekben és az eseményadatokban szereplő információk elemzésével, valamint kockázatértékelések elvégzésével azonosítják. A kockázatkezelési intézkedések célja az eseményekhez, váratlan eseményekhez és balesetekhez vezető események valószínűségének csökkentése és következményeik súlyosságának enyhítése.

Proaktív repülésbiztonsági teljesítmény mutatók és célok

A proaktív teljesítmény mutatókkal lehet azt mérni, hogy a szervezet a megelőző biztonsági intézkedésekhez megadja-e a megfelelő erőforrásokat. A kitűzött célok teljesülésének mértékéből lehet következtetni arra, hogy a szervezet repülésbiztonság-irányítási rendszere képes-e azonosítani a tevékenységével kapcsolatos veszélyeket, és tudja-e ezek kockázati szintjét megfelelően kezelni.

A repülésbiztonság-irányítási rendszerrel kapcsolatos teljesítménymutatók

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-SYS-001	A magyar repülésbiztonsági előírásai és működési modelljei megfelelnek az ICAO és EU követelményeinek.	A repülésbiztonság-irányítási rendszer állami (jogalkotó és felügyeleti) elemei kielégítik a mindenkor alkalmazandó nemzetközi követelményeket. (LS)	A repülésbiztonság-irányítási rendszer állami (jogalkotó és felügyeleti) szereplői a megadott határidőre képesek végrehajtani és alkalmazni a légi közlekedésre vonatkozó, új vagy megváltozott nemzetközi követelményeket: 100%-os célkitűzés minden területen.	Az LH CO auditjainak és az EASA és ICAO auditok eredményei

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-SYS-002	A magyarországi repülés kockázatkezelése szisztematikus, hatékony és folyamatosan fejlődik.	A Magyar Repülésbiztonsági Tervben szereplő intézkedések végrehajtása (AS)	A Magyar Repülésbiztonsági Tervben szereplő intézkedések folyamatban vannak, és azok legalább 80%-át rendszeresen (folyamatos intézkedések) vagy a kiadott ütemtervnek megfelelően hajtják végre.	A KTI és az LH státusz jelentései Éves MST státusz jelentés

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-SYS-003</p>	<p>A magyar légiközlekedés legfontosabb veszélyeit azonosították, és a szervezetek biztonsági irányítási folyamataiban foglalkoznak velük.</p>	<p>A felügyeleti tevékenység folyamán azonosított fő veszélyek figyelembevétele a szervezetek saját tevékenysége során a magyar légi közlekedés összes területén. (OS)</p>	<p>a) A felügyeleti tevékenység folyamán azonosított, adott szervezetre vonatkozó összes veszély (észrevétel, eltérés, szabálytalanság, stb.) a szervezetek saját kockázati nyilvántartásaiban szerepelnek a légi közlekedés valamennyi területén. b) Az azonosított fő veszélyek legalább 80%-ával a szervezetek a vállalt határidőn belül foglalkoznak, és kockázatkezelési cselekvési terveket készítenek, azokat végrehajjták.</p>	<p>Az LH által felügyelt szolgáltatók profiladatai; Az LH felügyeleti tevékenységéből származó adatok.</p>

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-SYS-004</p>	<p>Magyarország aktívan reagál a feltárt hiányosságokra, és a folyamatos fejlesztés jegyében korrekciós intézkedéseket hajt végre.</p>	<p>A repülésbiztonság-irányítási rendszer állami (jogalkotó és felügyeleti) szereplői külső ellenőrzési folyamatának mutatója: Az ICAO és az EASA ellenőrzéseiben észlelt megállapítások, amelyeket az adott időtartamon belül kijavítottak. (CAS)</p>	<p>Az ICAO- és EASA-ellenőrzések során feltárt nem megfelelőségek / megállapítások legalább 90%-át a megadott határidőn belül helyesbítik.</p>	<p>Az EASA és ICAO auditok státuszjelentései, az LH külső auditokkal kapcsolatos nyilvántartása</p>

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-SYS-005	A magyar légiközlekedés repülésbiztonsági előírásai és eljárásai, valamint azok betartása megfelel az ICAO szabványainak.	Az egyetemes biztonsági felügyeleti ellenőrzési program (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP) eredményes végrehajtása. (IAF)	Magyarország a felügyeleti programok eredményét (megállapítások száma és súlyossága) tekintve folyamatosan pozitív tendenciát mutat, nincs a repülésbiztonságot közvetlenül veszélyeztető eltérés.	Az ICAO auditok státuszjelentései, az LH külső auditokkal kapcsolatos nyilvántartása

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-SYS-006	A magyar légiközlekedés repülésbiztonsági előírásai és eljárásai, valamint azok betartása megfelel az EU követelményeknek.	Az EASA felügyeleti ellenőrzési program eredményes végrehajtása. (EAF)	Magyarország a felügyeleti programok eredményét (megállapítások száma és súlyossága) tekintve folyamatosan pozitív tendenciát mutat, nincs a repülésbiztonságot közvetlenül veszélyeztető eltérés.	Az EASA auditok státuszjelentései, az LH külső auditokkal kapcsolatos nyilvántartása

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-SYS-007	A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése a magyar légiközlekedési	A szervezet repülésbiztonság-irányítási rendszerének teljesítménye (SMS)	Cél, hogy a szervezetek mérték és értékeljük biztonságirányítási teljesítményüket, azonosítsák	Az LH által felügyelt szervezetek profiladatai;

	szervezetek minden területén.	<p>azokat a területeket, ahol a teljesítményt javítani kell, és dolgozzanak teljesítményük javításán.</p> <p>2024 végére a szervezetek teljes körűen működtetik repülésbiztonság-irányítási rendszerüket, beleértve az LH által jóváhagyott teljesítmény mutatókat és az azokhoz rendelt célértékeket.</p> <p>A felügyelt szervezetek legalább 90%-ának működő SMS rendszere van, az eljárásokkal és a működéssel kapcsolatosan nincs nyitott 1-es szintű észrevétel.</p>	Az LH felügyeleti tevékenységéből származó adatok;
--	-------------------------------	---	--

A légitársaságok szervezeti tevékenységével kapcsolatos működési szintű teljesítménymutatók

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-001	A magyar repülés biztonságai szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	<p>Repülési balesetek száma (abszolút szám és a forgalom mennyiségével arányosan) (ACR)</p> <p>A balesetek száma, beleértve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minden, ami Magyarországon történt (beleértve a külföldi légi jármű üzemben tartókat/ engedélyeseket) - minden, ami Magyarországon kívül történt: <ul style="list-style-type: none"> - magyar légi járművel, - magyar üzemben tartó által üzemeltetett vagy magyar engedéllyel rendelkező légi járművel 	<p><u>Kereskedelmi célú légi közlekedés</u>: nincs baleset</p> <p><u>Általános célú és kedvtelési célú repülés</u>: folyamatosan csökkenő trend, kevesebb, mint az 5 éves átlag.</p>	KBSZ által nyilvántartott adatok
<p>Megjegyzés: Jelenleg nem lehet meghatározni a forgalom arányos értékét, mert nem ismert a magyar repülés repült óra, vagy felszállás szám összeteljesítménye (összesen, és kategóriánként). Az adatgyűjtés módjának meghatározása és a kategóriák definiálása a 2024. évi feladata (lásd: HPAS-TASK-0001 - 3. részfeladat)</p>				

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-002	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	Halálos repülési balesetek száma (abszolút szám és a forgalom mennyiségével arányosan) (FAR) A halálos balesetek száma, beleértve: Lásd a HPAS-OPS-001 esetében használt definíciót.	<u>Kereskedelmi célú légi közlekedés: nincs halálos baleset</u> <u>Általános célú és kedveztelési célú repülés: folyamatosan csökkenő trend, kevesebb, mint az 5 éves átlag.</u>	KBSZ által nyilvántartott adatok
<p><i>Megjegyzés: Jelenleg nem lehet meghatározni forgalom arányos értéket, mert nem ismert a magyar repülés repült óra, vagy felszállás szám összteljesítménye (összesen, és kategóriánként). Az adatgyűjtés módjának meghatározása és a kategóriák definiálása a 2024. évi feladata (lásd: HPAS-TASK-0001 - 3. részfeladat)</i></p>				

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-003	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	Repülési balesetben elhunytak száma (abszolút szám és a forgalom mennyiségével arányosan) (CAR) A halálos áldozatok száma, beleértve: Lásd a HPAS-OPS-001 esetében használt definíciót.	<u>Kereskedelmi célú légi közlekedés: nincs halálos áldozat</u> <u>Általános célú és kedveztelési célú repülés: folyamatosan csökkenő trend, kevesebb, mint az 5 éves átlag.</u>	KBSZ által nyilvántartott adatok
<p><i>Megjegyzés:</i></p>				

Jelenleg nem lehet meghatározni forgalom arányos értéket, mert nem ismert a magyar repülés repült óra, vagy felszállás szám összehajlítását (összesen, és kategóriánként). Az adatgyűjtés módjának meghatározása és a kategóriák definiálása a 2024. évi feladat (lásd: HPAS-TASK-0001 - 3. részfeladat)

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPI	Adatforrás
HPAS-OPS-004	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	Súlyos repülőesemények száma (abszolút szám és a forgalom mennyiségével arányosan) (SIR) A balesetek száma, beleértve: Lásd a HPAS-OPS-001 esetében használt definíciót.	<u>Kereskedelmi célú légi közlekedés: a súlyos repülőesemények arányának csökkenő tendenciája a forgalom volumenéhez viszonyítva (ötéves átlag)</u> <u>Általános célú és kedvezelési célú repülés: folyamatosan csökkenő trend, kevesebb, mint az 5 éves átlag.</u>	KBSZ által nyilvántartott adatok
<p>Megjegyzés: Jelenleg nem lehet meghatározni forgalom arányos értéket, mert nem ismert a magyar repülés repült óra, vagy felszállás szám összehajlítását (összesen, és kategóriánként). Az adatgyűjtés módjának meghatározása és a kategóriák definiálása a 2024. évi feladat (lásd: HPAS-TASK-0001 - 3. részfeladat)</p>				

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-OPS-005</p>	<p>A futópálya-biztonságának szintje (runway-safety) a magyar repülésben továbbra is magas.</p>	<p>Futópálya elhagyások száma (RE) A futópálya elhagyás a repülőgép ellenőrzetlen kilépése a futópályáról felszállás vagy leszállás közben. Ez lehet nem szándékos vagy szándékos, például kitérő manőver eredménye.</p>	<p>Az LH az érintett szervezetekre meghatározza az RE-vel kapcsolatos kockázatokra vonatkozó vállalati szintű SPT-k elfogadható szintjét. Magyarországon az RE-vel kapcsolatos kockázatok továbbra is elfogadható szinten maradnak. - A szervezetek feldolgozták az RE-vel fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban</p>	<p>KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-OPS-006</p>	<p>A futópálya-biztonságának szintje (runway-safety) a magyar repülésben továbbra is magas.</p>	<p>Futópálya sértések száma (RI) Bármely olyan repülőtéri esemény, amely a légi jármű számára a le- és felszállásokra kijelölt, védett területen egy légi jármű, egy gépjármű vagy egy személy engedély nélküli jelenlétéből származik.</p>	<p><u>Egy millió utasnál nagyobb forgalmú repülőterek esetében:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Súlyos esemény (A és B kategória*) - nincs súlyos futópálya sértés; Esemény (C és D kategória*) - 3,5/100 000 mozgás <p><u>Egyéb repülőterek esetében:</u> az LH az érintett szervezetekre</p>	<p>KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

			meghatározza az RI-vel kapcsolatos kockázatokra vonatkozó vállalati szintű SPT-k elfogadható szintjét.	
<p><i>*Megjegyzés:</i></p> <p><i>A kategória: Súlyos esemény, melynek során az összeütközést épp csak elkerülték.</i></p> <p><i>B kategória: Esemény, amelynek során az elkülönítés le-csökken, és olyan jelentős lehetséges van az összeütközésnek, ami időben kritikus helyesbítő/kiértékelő beavatkozást eredményezhet az összeütközés elkerülésére érdekében.</i></p> <p><i>C kategória: Esemény, amit az összeütközés elkerüléséhez bőséges idő és/ vagy távolság jellemez.</i></p> <p><i>D kategória: Esemény, amely ugyan megfelel a futópálya-sértések meghatározásában foglaltaknak, de nincs közvetlen repülésbiztonsági következménye.</i></p>				

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-007	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	Összeütközések és veszélyes közelségek a levegőben (MAC) A légi járművek (pilóta által vezetett, pilóta nélküli) levegőben történő ütközései és az AIRPROX (repülőgép veszélyes közelsége, majd nem ütközés) helyzetek során a légi járművek közötti távolság, valamint relatív helyzetük és sebességük olyan mértékű volt, hogy az érintett légi járművek biztonsága veszélybe kerülhetett.	- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a MAC-val kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét. - A szervezetek feldolgozták a MAC-val fenyegető veszélyeket saját biztonsághirányítási folyamataikban. Magyarországon nincs a MAC-val kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.	KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-OPS-008</p>	<p>A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.</p>	<p>Irányítás alatt álló légijármű zuhanás és hasonló balesetek (CFIT) Akkor következik be, amikor a pilóta irányítása alatt álló légi jármű nem szándékosan földnek, vízre vagy akadálynak ütközik (vagy majdnem ütközik). Ez magában foglalja a légi járművek és az akadályok közötti elkülönítési minimumok megsértésének minden esetét.</p>	<p>- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a CFIT-vel kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét. - A szervezetek feldolgozták a CFIT-vel fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban. Magyarországon nincs a CFIT-vel kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.</p>	<p>KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-009	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	<p>Repülés közbeni irányítás elvesztése (LOC)</p> <p>Az irányítás elvesztése repülés közben olyan helyzet, amikor a pilóta teljesen vagy ideiglenesen elveszíti uralmát a levegőben lévő légi jármű felett, ami jelentős eltérést eredményez a légi jármű tervezett repülési útvonalától.</p>	<p>- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a LOC-al kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét.</p> <p>- A szervezetek feldolgozták a LOC-al fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban.</p> <p>Magyarországon nincs a LOC-al kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.</p>	<p>KBSZ által nyilvántartott adatok;</p> <p>A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-010	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	<p>Földi ütközések gurulás közben (GCOL)</p> <p>Olyan helyzet, amikor egy légi jármű érintkezésbe kerül egy másik légi járművel, járművel, személlyel, állattal, szerkezettel, épülettel vagy bármely más akadállyal, miközben saját erejéből mozog a repülőtér bármely részén, kivéve az aktív futópályát.</p>	<p>- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a GCOL-al kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét.</p> <p>- A szervezetek feldolgozták a GCOL-al fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban.</p>	<p>KBSZ által nyilvántartott adatok;</p> <p>A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

					Magyarországon nincs a GCOL-al kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.	
--	--	--	--	--	---	--

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-011	A magyar repülés biztonsági szintje továbbra is magas. Nincs olyan repülési baleset, ahol az okait a magyar repülési rendszer okozza.	ATM/ANS/AIS szolgáltatót érintő események száma (NSO) Minden olyan esemény, ami a szolgáltató közvetett vagy közvetlen közrehatása miatt következett be és bekerült a kötelező jelentési rendszerbe.	AA és A eseménykategória*: nincs esemény B, C, E kategória*: folyamatosan csökkenő trend, kevesebb, mint az 5 éves átlag	KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok
*Megjegyzés: AA kategória: Baleset (Accident) A kategória: Súlyos esemény (Serious incident) B kategória: Komoly esemény (Major incident) C kategória: Jelentős esemény (Significant incident) D kategória: Meghatározhatatlan súlyú esemény (Incident of not determined severity) E kategória: Repülésbiztonsági következmény nélküli esemény (Incident with no safety effect)				

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-012	A magyar repülés légialkalmassági és karbantartási műveleteinek biztonsági szintje továbbra is magas.	A légijárművek kezdeti vagy folyamatos légialkalmasságát befolyásoló események (AIR) A légialkalmasság-menedzsment hiányosságai, amelyek befolyásolják a légi közlekedés biztonságát (Part-21, Part-M szerinti légialkalmasság-menedzsmenttel vagy CAMO-val kapcsolatos, a kötelező jelentési rendszerbe bekerült esemény).	- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a AM-el kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét. - A szervezetek feldolgozták a AM-el fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban. Magyarországon nincs a AM-el kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.	KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-OPS-013	A magyar repülés légialkalmassági és karbantartási műveleteinek biztonsági szintje továbbra is magas.	Karbantartások végrehajtásával kapcsolatos események (MO) A karbantartás végrehajtásával kapcsolatos hiányosságok, amelyek befolyásolják a légi közlekedés biztonságát (Part-145 szervezettel kapcsolatos, a kötelező jelentési rendszerbe bekerült esemény).	- Az LH az érintett szervezetekre meghatározza a MO-val kapcsolatos kockázatok elfogadható szintjét. - A szervezetek feldolgozták a MO-val fenyegető veszélyeket saját biztonságirányítási folyamataikban. Magyarországon nincs a MO-val kapcsolatos nem elfogadható szintű kockázat.	KBSZ által nyilvántartott adatok; A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

A légiközlekedési szervezetek számára kötelező proaktív teljesítménymutatók

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-PRO-001	A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése a magyar légiközlekedési szervezetek minden területén.	A repülésbiztonsági képzések végrehajtásának mértéke (STR) Az ilyen képzésre kötelezett állomány számára végrehajtott repülésbiztonsági képzések végrehajtásának mértéke a szervezet éves képzési tervéhez viszonyítva.	- Az éves repülésbiztonsági képzési terv legalább 90 %-át a szervezet eredményesen végrehajtotta. - Az adott évben belépett munkavállalók fél éven belül megkapják a kötelező repülésbiztonsági képzést.	A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-PRO-002	A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése a magyar légiközlekedési szervezetek minden területén.	Az éves terv szerint elvégzett belső auditok végrehajtásának mértéke (PAR) A belső auditok (safety és compliance) végrehajtásának mértéke a szervezet éves audit tervéhez viszonyítva.	- Az éves audit terv legalább 90 %-át a szervezet eredményesen végrehajtotta.	A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
<p>HPAS-PRO-003</p>	<p>A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlődése a magyar légiközlekedési szervezetek minden területén.</p>	<p>Az önkéntes veszély jelentések száma (NHR) Az önkéntes jelentési rendszeren keresztül jelentett veszélyek száma (olyan veszélyek vagy események jelentése, amelyek nem tartoznak a jogszabály szerint kötelezően jelentendő események körébe).</p>	<p>- <u>50 főnél nagyobb szervezetek esetében:</u> évente legalább a munkavállalók számának negyedével megegyező számú jelentés. - <u>50 főnél kisebb szervezetek esetében:</u> Az LH a szervezet méretét és tevékenységét figyelembe véve határozza meg a célértéket vagy fogadja el a szervezet által vállalt célt.</p>	<p>A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok</p>

A légiközlekedési szervezetek számára ajánlott proaktív teljesítménymutatók

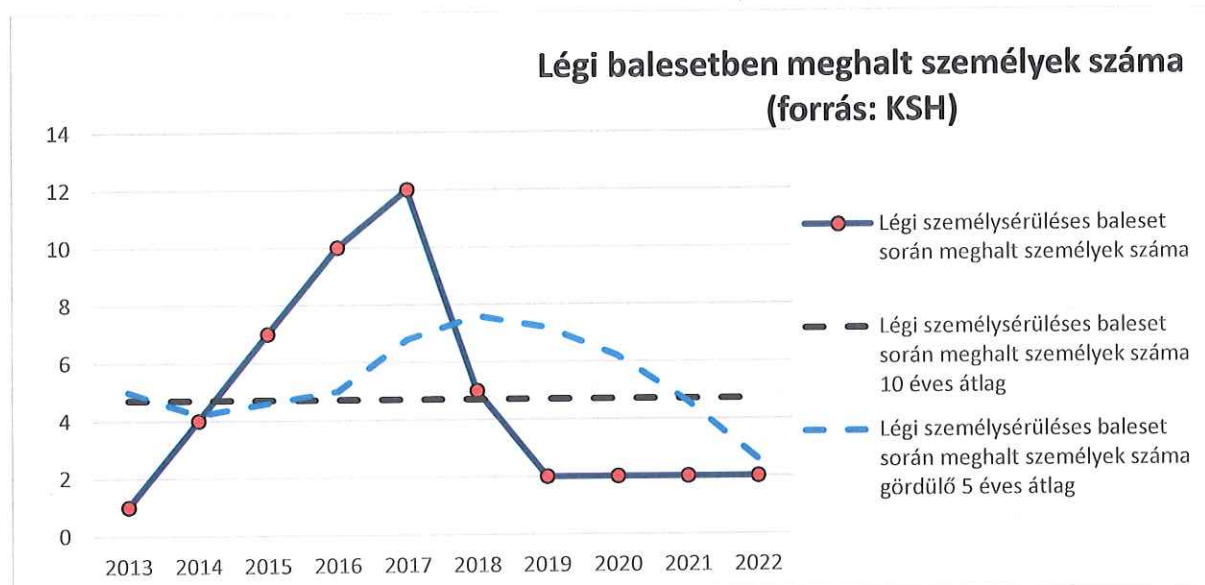
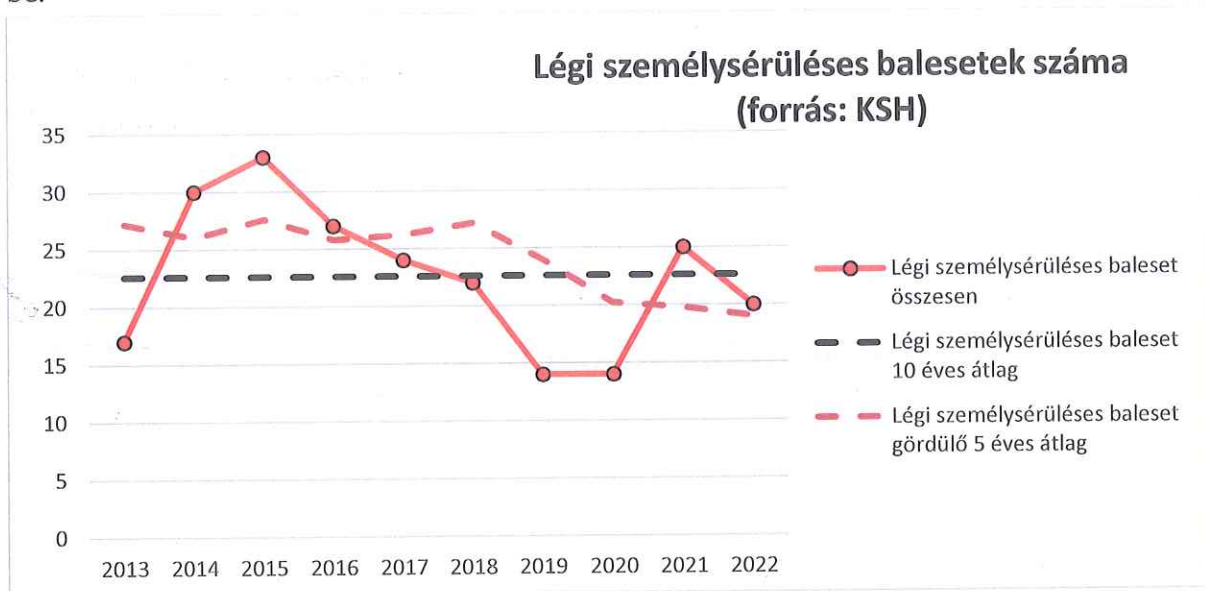
Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-PRO-004	A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése a magyar légiközlekedési szervezetek minden területén.	Jéghegy indikátor - A saját repülésbiztonság-irányítási rendszer által feltárt veszélyek és eltérések aránya (IBI) A szervezetet érintő, a kötelező jelentési rendszerbe bekerült jelentések száma + a felügyelő hatóságok észrevételeinek száma / az önkéntes jelentési rendszeren keresztül jelentett veszélyek száma + a belső audit észrevételek száma	- <u>50 főnél nagyobb szervezetek esetében: IBI < 0,75</u> - <u>50 főnél kisebb szervezetek esetében: IBI < 1</u>	A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok
<p><i>Megjegyzés: Az indikátor azt mutatja meg, hogy a szervezet saját repülésbiztonság-irányító rendszere mennyire képes saját maga azonosítani és kezelni a működésből adódó veszélyeket és eltéréseket, még azelőtt, hogy azok kötelezően jelentendő eseményt okoznak, vagy azokat a felügyelő hatóságok detektálják.</i></p>				

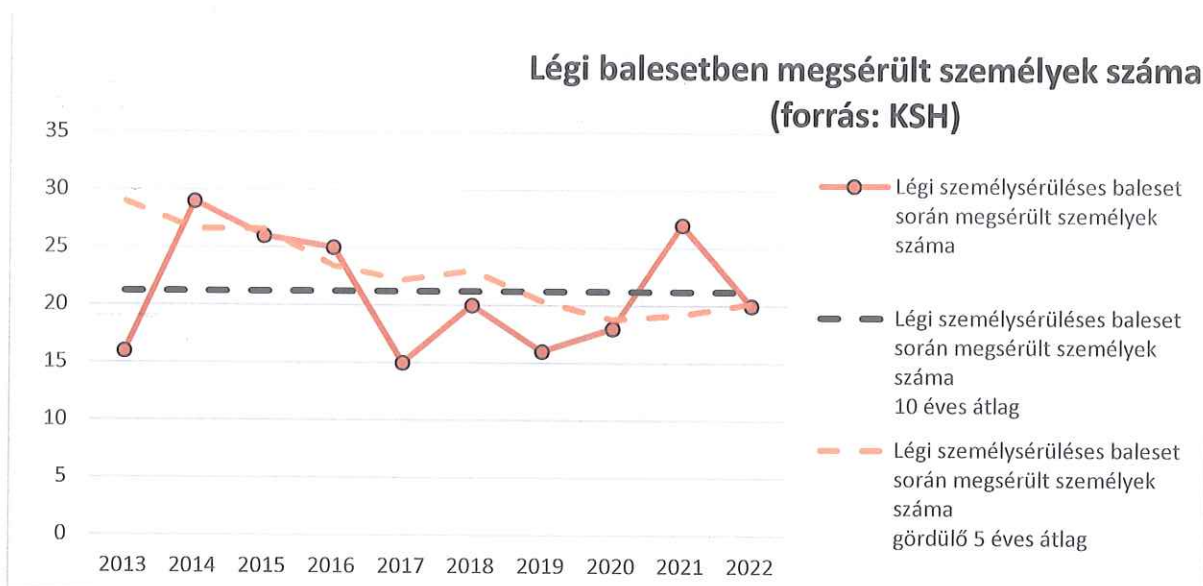
Azonosító	Stratégiai cél	SPI	SPT	Adatforrás
HPAS-PRO-005	A repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos fejlesztése a magyar légiközlekedési szervezetek minden területén.	A változások kezeléskor időben elvégzett kockázatértékelések aránya (CMRA) A szervezeti kézikönyvben kötelezően megjelenítendő	- A szervezet a működéssel vagy a szervezeti felépítéssel kapcsolatos változások legalább 90%-hoz a	A szervezetek repülésbiztonság irányítási rendszereivel kapcsolatos felügyeleti adatok

		változások kezeléséhez kapcsolódó, időben elvégzett kockázatelemzések aránya.	változás kérelmezése előtt elkészíti.	
--	--	---	---------------------------------------	--

Fő kockázati területek és a teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedések és feladattervek

A magyar légitársaságok legfontosabb teljesítmény adatait az alábbi grafikonon mutatják be.





Az EPAS által azonosított, kiemelt kockázati területek

Az alábbiakban az EPAS 2023-2025 dokumentum I. kötetében azonosított kiemelt kockázati területek láthatók.

Az emberi tényezők és az emberi teljesítőképességgel kapcsolatos legfontosabb azonosított kockázati területek:

1. **A légi járművek levegőben történő ütközése;**
2. **A futópályán történő összeütközések;**
3. **Eltérés a normál repülési paramétereiktől.**

A kereskedelmi (CAT) és a nem kereskedelmi komplex (NCC) légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos legfontosabb azonosított kockázati területek:

1. **Eltérés a normál repülési paramétereiktől.;**
2. **Futópálya elhagyások;**
3. **Egyéb kategóriába sorolható, sérüléssel járó események.**

A légi közlekedés menedzsmenttel és navigációs szolgáltatásokkal kapcsolatos legfontosabb azonosított kockázati területek:

1. **A légi járművek levegőben történő ütközése;**
2. **A futópályán történő összeütközések;**
3. **Eltérés a normál repülési paramétereiktől.**

Az EPAS-ban azonosított kockázati területekkel kapcsolatos intézkedések az EPAS II. kötetében találhatóak, a tagállamok számára kötelező teendők, és az ez alapján megfogalmazott részfeladatok a Terv ezen részében kerültek felsorolásra.

Az LH felügyeleti tevékenysége alapján azonosított, kiemelt kockázati területek

Az alábbi fő kockázati területek azonosítása az LH folyamatos, kockázat alapú felügyeleti tevékenysége alapján történt, ezért elmondható, hogy egyrészt felügyeleti oldalról ezen területek erősebb kontroll alatt állnak. Az éves felügyeleti terv összeállításakor a felügyelt szervezetek kockázati besorolásán túl az LH figyelembe veszi azokat a jellemző eltéréseket, szabálytalanságokat, amelyek ellenőrzésére fokozottabb figyelmet kell fordítani az ellenőrzések végrehajtásakor. Az ellenőrzéssel kapcsolatos intézkedéseket egészítik ki azok a - főként a repülésbiztonságot népszerűsítő - intézkedések, amelyeket az azonosított veszélyek alapján a Terv ezen része fogalmaz meg.

Általánosságban kijelenthető, hogy kereskedelmi üzemelés területén, illetve a repülésbiztonság-irányítási rendszer működtetésére kötelezett szervezetek esetében a felügyeleti adatok alapján inkább a látens hibák (irányítási rendszerrel, a személyzet kompetencia ellenőrzésével kapcsolatos eltérések) vannak túlsúlyban, amelyek kockázati szintjének nem megfelelő kezelése hosszabb távon a repülésbiztonság csökkenéséhez vezethet.

A repülésbiztonság-irányítási rendszer működtetésére nem kötelezett szervezetek esetében szignifikánsan több aktív hiba, illetve az ezek kockázati szintjéből adódóan több olyan kockázati terület (a tevékenység végzéséhez nem megfelelő létesítmény és felszerelés, nem kompetens személyzet) azonosítható, ami a repülésbiztonságra közvetlen és azonnali hatással van.

A repülésbiztonság-irányítási rendszer működtetésére kötelezett szervezetekre vonatkozó fő kockázati területek:

1. **Repülésbiztonság-irányítási rendszer hiányosságaiból adódó kockázatok (OPS, AIR, ADR);**
2. **A személyzettel és képzéssel kapcsolatos követelmények teljesítésének hiányosságaiból adódó kockázatok (AIR, ADR, ATO, DTO);**
3. **A tevékenység dokumentálásával kapcsolatos követelmények teljesítésének hiányosságaiból adódó kockázatok (AIR, OPS).**

További, egyes ágazatokat érintő fő kockázati területek:

- **Mentő és tűzoltó szolgálatok, illetve a vadvédelemmel kapcsolatos követelmények teljesítésének hiányosságaiból adódó kockázatok (ADR);**
- **A tevékenységhez szükséges létesítményekkel és berendezésekkel kapcsolatos követelmények teljesítésének hiányosságaiból adódó kockázatok (AIR);**

A repülésbiztonság növelését és a kockázatok csökkentését célzó intézkedések

HPAS-TASK-0001	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)
A repülésbiztonság-irányításért felelős állami (jogalkotó és felügyeleti) szervezetek kezeljék prioritásként az SSP-vel kapcsolatos feladatokat	
EPAS referencia:	MST.0001, (közvetve:MST.0028)
Az SSP végrehajtása és fenntartása érdekében:	
<ul style="list-style-type: none"> • az állam biztosítja az illetékes hatósággal szemben támasztott követelményeknek való megfelelést és kezeli a felügyeleti képességek hiányosságait; 	
Az SSP hatékony végrehajtásának előfeltételeként:	
<ul style="list-style-type: none"> • biztosítani kell a repülésbiztonság-irányításban szerepet játszó állami szervezetek közötti koordinációt; • biztosítani kell, hogy az felügyelők rendelkezzenek a kockázat- és teljesítményalapú fejlődés támogatásához szükséges megfelelő kompetenciákkal 	
A hatékony felügyelet érdekében:	
<ul style="list-style-type: none"> • biztosítani kell, hogy rendelkezésre álljanak a kockázat- és teljesítményalapú felügyeletre vonatkozó eljárások, beleértve az arra kötelezett szervezetek menedzsment rendszerének elfogadásáról és rendszeres ellenőrzésének módjáról szóló leírást is; • figyelembe kell venni a polgári-katonai koordináció jelenlegi szintjét és erősítésének lehetőségét, amennyiben azok az állami repülésbiztonság-irányítási célok és tevékenységek szempontjából relevánsak; • A 376/2014/EU rendelettel összhangban ki kell dolgozni a biztonsági adatok gyűjtésére, elemzésére, cseréjére és védelmére vonatkozó alapelveket és eljárásokat; • eljárást kell kidolgozni az SPI-k, SPT-k (és ezzel együtt az ALoSP) állami szintű meghatározására, • biztosítani kell, hogy rendelkezésre álljon jóváhagyott SSP és azt megosszák a légiközlekedés szereplőivel, a többi tagállammal és az EASA-val; 	

- Biztosítani kell a jóváhagyott SSP megosztását a légiközlekedés szereplőivel, a többi tagállammal és az EASA-val;

Elért eredmények, általános státusz:

Az SSP és a Terv elkészítésével és rendszeres felülvizsgálatával kapcsolatos követelményeket az 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet írja le, ez rendelkezik a dokumentumok elkészítésével és felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokról, felelősségi körökről, a kötelezően bevonandó állami és légiközlekedési szereplőkről. A jogszabály alapján elkészített részletes eljárásokat az SSP és a Terv tartalmazza.

A részletes kockázat- és teljesítményalapú felügyeletre vonatkozó eljárásokat az LH Szervezet Irányítási Kézikönyve (SZIK) és az egyes szakterületek tevékenységét szabályozó Ágazati Kézikönyvek tartalmazzák, ezen dokumentumokat az LH szükséges szerint felülvizsgálja.

Az LH a felügyeleti képesség szintjét (kapacitás, kompetencia) a SZIK-ben leírt eljárások alapján folyamatosan értékeli, és az értékelés eredménye alapján a SZIK eljárások alapján jár el.

A kötelező polgári-katonai koordinációkkal kapcsolatos követelmények a légiközlekedés szakterületeit szabályzó nemzeti jogszabályokban találhatóak, a repülésbiztonság-irányítási rendszerek fejlesztésével kapcsolatosan szükséges lehet ezen részletes szabályok felülvizsgálata, és szükség szerint módosító indítvány felterjesztése.

A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. Az SSP jóváhagyatása és publikálása	LH, KTI	2024 Q2	folyamatban
2. A polgári-katonai koordináció jelenlegi szintjének vizsgálata és szükség esetén javaslatétel a megerősítendő területekre	KTI, LH, HM ÁLF	2024 Q4	előkészítés alatt
3. A repülésbiztonsági adatok gyűjtésére, elemzésére,	KTI, LH, KBSZ	2024 Q2	előkészítés alatt

cseréjére és védelmére vonatkozó alapelvek és részletes eljárások kidolgozása (különösen a repült óra adatok gyűjtésére vonatkozó eljárások tekintetében)			
---	--	--	--

HPAS-TASK-0002	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)	
Az SMS népszerűsítése		
EPAS referencia:	MST.0002, (közvetve: MST.0001)	
<p>Az államnak aktívan részt kell vennie a European Safety Promotion Network (SPN) és a Safety Management International Collaboration Group (SM ICG) által kidolgozott, a repülésbiztonság-irányítási rendszer megismertetésével és népszerűsítésével kapcsolatos anyagok és információk terjesztésében és az ezt elősegítő feladatok végrehajtásában.</p> <p>Biztosítani kell, hogy - többek között, de nem kizárólagosan - alábbi webhelyeket megtalálható, az SMS-t népszerűsítő, illetve a rendszer megismerését segítő dokumentumokat magyar nyelven a légiközlekedés minden szereplője el tudja érni:</p> <p>https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/safety-promotion/safety-promotion-network-spn</p> <p>https://skybrary.aero/enhancing-safety/sm-icg-safety-management-products/sm-icg-guidancetools</p> <p>https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/guidelines-role-operators-management-systems-covid-19#group-easa-downloads</p> <p>https://www.easa.europa.eu/downloads/136744/en</p> <p>https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool</p>		
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>		
A feladat a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI Munkatervébe felvételre került.		
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő
1. A feladatban felsorolt források felhasználásával a 2024-ben elkészítendő anyagok	KTI, LH	2024 Q2
		Státusz/Megjegyzés
		folyamatban, a KTI éves Munkaterve szerint

meghatározása, fordítása és publikálása			
---	--	--	--

HPAS-TASK-0003		A légitársaság üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)	
A magyar légitársaság üzemeltetők tájékoztatása a repülési adatok nyomon követésére (FDM) irányuló programokról			
EPAS referencia: MST.0003			
Az érintett üzemeltetők szakembereit tájékoztatni kell az üzemeltetők európai FDM fórumáról (EOFDM): Az állam az SMS-sel kapcsolatos tájékoztatás részeként információkat oszt meg az EOFDM tevékenységeiről, a legalább 10, FDM programot fenntartó üzemeltetőt felügyelő tagállamok által szervezett workshopokon bemutatott jó gyakorlatokról			
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>			
A feladat a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI Munkatervébe felvételre került.			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. A feladatban felsorolt források felhasználásával a 2024-ben elkészítendő anyagok meghatározása, fordítása és publikálása	KTI, LH	2024 Q2	folyamatban, a KTI éves Munkaterve szerint

HU-SPAS-0004	A légijármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)
A helikopter üzemeltetők repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatása	
EPAS referencia:	MST.0015
<p>Az államnak aktívan részt kell vennie a helikopteres emelési tevékenységet végző üzemeltetőknek szóló, a repülésbiztonság népszerűsítését és fejlesztését elősegítő anyagok összeállításában és terjesztésében.</p> <p>Fel kell hívni az üzemeltetők figyelmét a világhálón elérhető repülésbiztonságot népszerűsítő anyagok (pl. az „ESPN-R Hoist Operation Safety Promotion” nevű LinkedIn csoport által publikált információk) használatára.</p>	
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>	
A feladat a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI Munkatervébe felvételre került.	
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Státusz/Megjegyzés
1. A feladatban felsorolt forrás felhasználásával a 2024-ben elkészítendő anyagok meghatározása, fordítása és publikálása	Határidő 2024 Q3 Felelős szervezetek KTI, LH folyamatban, a KTI éves Munkaterve szerint

HU-SPAS-0005	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)		
A légiközlekedési szereplők vállalatirányítási struktúrájának jobb megértése			
EPAS referencia:	MST.0019		
<p>Az LH-nak elő kell segítenie, hogy a felügyelők alaposan értsék a légiközlekedési szereplők vállalatirányítási struktúráját, különös tekintettel a légi fuvarozói cégcsoportok által alkalmazott szervezeti felépítést és működést.</p> <p>A témával kapcsolatos alábbi szempontokat kell különösen figyelembe venni az felügyelők kompetenciájának fejlesztésekor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a kiszervezés széles körű alkalmazása; • a pénzügyi szereplők befolyása; • a controlling vezetők személye, amennyiben az ilyen vezetők kívül esnek a hatósági jóváhagyás hatályán. <p>Az EASA támogatta ezt az MST-t az "Iránymutatás a csoportműveletek felügyeletéhez" című kiadvány 2022. 06. 21-i közzétételével, és további iránymutatások közzétételét tervezi. Az iránymutatásban leírtak alkalmazása fontos a légi fuvarozói cégcsoportok létrehozásával, működésével és felügyeletével kapcsolatos egységes megközelítés miatt.</p>			
<p>Elért eredmények, általános státusz:</p> <p>Az LH a felügyeleti képesség szintjét (kapacitás, kompetencia) a SZIK-ben leírt eljárások alapján folyamatosan értékeli, és az értékelés eredménye alapján a SZIK eljárások alapján jár el.</p> <p>A képzési program továbbfejlesztésében a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI támogatja az LH-t.</p>			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. A feladatban felsorolt forrás felhasználásával a javaslat összeállítása a hatósági	KTI	2024 Q2	előkészítés alatt

felügyelők képzési programjába
történő integrálásra

HU-SPAS-0006	A légitársaságok biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)
A polgári közlekedés biztonságának kellő figyelembevétele	
EPAS referencia:	MST.0024
<p>A polgári és az állami légitársaságok közötti növekvő számú elkülönítési minimum sértési incidensek miatt az EASA a bejelentett események elemzése alapján a következő ajánlásokat adta ki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az állam teljes körűen alkalmazza az ICAO légiforgalmi szolgáltatás terén folytatott polgári-katonai együttműködésről szóló kézikönyvét (10088. sz. dokumentum); • Az állam szorosan koordinálja az állami légitársaságokra vonatkozó üzemeltetési követelmények és utasítások kidolgozását, összehangolását és közzétételét annak érdekében, hogy a polgári légitársaságok biztonságát mindig a kellő mértékben legyen figyelembe véve; • Az állam támogassa az ATM-re vonatkozó polgári-katonai koordinációs eljárások uniós szintű fejlesztését és harmonizálását; • Az állam és a légitársaságok szereplői jelentik a releváns eseményeket az EASA-nak; • Az állam tegye elérhetővé a katonai ATC központok elsődleges légtérrelőrző radaradatainak meghatározott elemeit a polgári ATC egységek számára; <p>A fentiek túl az orosz-ukrán konfliktusra reagálva az EASA szoros együttműködésben a tagállamokkal és a légitársaságokkal a légitársaságok szereplőivel kidolgozott egy biztonsági portfóliót „Review of Aviation Safety Issues arising from the war in Ukraine” címmel. A portfólió egyes azonosított biztonsági problémákra tartalmaz kockázatsökkentő intézkedéseket. Az államnak értékelnie kell az azonosított problémák és a rájuk vonatkozó intézkedések relevanciáját, és szükség esetén ezeket be kell építeni a nemzeti SSP-be és a Tervbe. Továbbá az LHI-nak ösztönöznie kell a felügyelet alá tartozó szervezeteket, hogy saját tevékenységük tekintetében ugyanezt az értékelést végezzék el, és szükség esetén a kockázatsökkentő intézkedéseket építsék be a saját sms rendszerükbe.</p>	
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>	

Előkészítés alatt				
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Statusz/Megjegyzés	
<p>1. Az érintett szervezetek bevonásával az együttműködés jelenlegi szintjének értékelése és szükség szerint javaslattétel kidolgozása az együttműködés erősítésére.</p>	<p>1. lépés (megbeszélés előkészítése): KTI, LH, HM ÁLF</p> <p>2. lépés (felülvizsgálat és javaslatok elkészítése): KTI, LH, HM ÁLF, HungaroControl, katonai légiforgalom-szervezés</p>	<p>1. lépés: 2024 Q2</p> <p>2. lépés: 2024 Q4</p>	előkészítés alatt	

HU-SPAS-0007	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)	
Az SMS értékelése		
EPAS referencia:	MST.0026, (közvetve: MST.0001, MST.0032)	
Az LH-nak használnia kell az EASA által a kockázat- és teljesítményalapú felügyelet támogatása céljából fejlesztett menedzsment rendszer értékelő eszközét.		
Az eszköz használatával kapcsolatos tapasztalatokról - a szabványos ellenőrzés és az értékelő eszköz folyamatos fejlesztése céljából - visszajelzést kell adni az EASA felé.		
Az LH-nak rendszeres tájékoztatást kell küldenie az EASA-nak az SMS követelményeknek való megfeleléséről és a rendszer üzemeltetésére kötelezett szervezetek SMS teljesítményéről.		
Az értékelő eszközt az EASA folyamatosan fejleszti és frissíti, az eszköz használható lesz a CAMO, a Part-145 és Part-21 engedélyes szervezetek SMS értékelésére is.		
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>		
A feladat végrehajtása az LH SZIK-ben meghatározott eljárás szerint, folyamatos tevékenység keretében történik.		
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Státusz/Megjegyzés
1. Az EASA által fejlesztett értékelő eszköz folyamatos fejlesztését az LH figyelemmel kíséri, az új, illetve továbbfejlesztett anyagokat az LH szervezeti egységei	LH folyamatos	folyamatos

bedolgozzák az Ágazati kézikönyvek felügyeleti eljárásaiba			
--	--	--	--

HU-SPAS-0008	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)
Nemzeti repülésbiztonsági terv kidolgozása és fenntartása	
EPAS referencia:	MST.0028, (közvetve: MST.0001)
<p>Az állam biztosítja a nemzeti repülés-biztonsági terv (Terv) fenntartását és rendszeres felülvizsgálatát.</p> <p>Az állam a Tervben azonosítja a nemzeti polgári repülésbiztonsági rendszerüket érintő fő biztonsági kockázatokat, és meghatározzák az e kockázatok csökkentéséhez szükséges intézkedéseket. Ennek során a figyelembe veszi a légiközlekedés különböző területeire vonatkozóan az EPAS-ban azonosított biztonsági kockázatokat és szükség esetén a Tervben meghatározzák a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket, illetve az SPI-ken keresztül mérik az intézkedések hatékonyságát.</p> <p>Az LH tájékoztatja az EASA-t az EPAS-ban azonosított azon kockázatokról és intézkedésekről, amelyeket nemzeti repülésbiztonsági rendszere szempontjából nem tart relevánsnak, beleértve az ilyen tartalmú döntés okait is.</p> <p>Az EPAS által meghatározott legfontosabb kockázati területek jelenleg a következők:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CAT és NCC repülőgép esetében: légi ütközés, futópálya elhagyás és futópálya-ütközés; • forgószárnyas légitársaságok esetében: <ul style="list-style-type: none"> ◦ CAT: levegőben történő ütközés, akadálynak ütközés repülés közben és eltérés a normál repülési paraméterektől; ◦ SPO: eltérés a normál repülési paraméterektől, akadálynak ütközés repülés közben és egyéb sérülések; ◦ NCO: eltérés a normál repülési paraméterektől, akadálynak ütközés repülés közben és földnek ütközés. • GA/NCO repülőgépek esetében: eltérés a normál repülési paraméterektől, földnek ütközés és levegőben történő ütközés; • GA/vitorlázó repülőgépek esetében: eltérés a normál repülési paraméterektől, földnek ütközés és akadálynak ütközés repülés közben; • GA/ballonok esetében: akadálynak ütközés repülés közben, ballon leszállás és eltérés a normál repülési paraméterektől. 	

A Tervben figyelembe kell venni az európai biztonsági kockázati portfóliók legfontosabb biztonsági kérdéseit is. A legfontosabb kockázati területek tekintetében az EPAS I. kötetében, biztonsági kérdésekben pedig az EPAS III. kötetében lehet tájékozódni. A Tervben ismertetni kell a terv kidolgozásának és jóváhagyásának módját, beleértve a különböző szervezetekkel történő együttműködést is.

A terv tartalmazza az SPI-ket és SPT-ket, valamint az EPAS-ban felsoroltakon felül a nemzeti szinten azonosított fő biztonsági kockázatokat (KRA).

Biztosítani kell a jóváhagyott Terv megosztását a légiközlekedés szereplőivel, a többi tagállammal és az EASA-val;

Elért eredmények, általános státusz:

Az SSP és a Terv elkészítésével és rendszeres felülvizsgálatával kapcsolatos követelményeket az 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet írja le, ez rendelkezik a dokumentumok elkészítésével és felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokról, felelősségi körökről, a kötelezően bevonandó állami és légiközlekedési szereplőkről. A jogszabály alapján elkészített részletes eljárásokat az SSP és a Terv tartalmazza.

A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. A Terv jóváhagyatása és publikálása	LH, KTI	2024 Q2	folyamatban
2. Lásd a HU-SPAS-0001 3. feladatát	KTI, LH, KBSZ	2024 Q2	előkészítés alatt

HU-SPAS-0009	A repülőtér üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (ADR)
SESAR futópálya-biztonsági megoldások megvalósítása	
EPAS referencia:	MST.0029
<p>Az LH-nak az üzemeltető szervezetekkel és a léginnavigációs szolgáltatókkal együtt értékelniük kell a vonatkozó SESAR-megoldások (például a földi helyzetismerettel, a repülőtérrel és a repülőtéri járművekkel kapcsolatos továbbfejlesztett biztonsági megoldások) bevezetésének szükségességét.</p> <p>Az értékelés eredményeit rögzíteni kell a Tervben.</p> <p>A futópálya biztonságának javítására kidolgozott SESAR-megoldásokat (#01, #02, #04, #26, #47, #48, #70 megoldások), amennyiben azok az elemzés alapján megvalósíthatók, be kell vezetni.</p> <p><i>Megjegyzés: 2023 folyamán az EASA újraértékelt az EPAS SESAR programmal való összhangját, ami a jövőben változásokhoz vezethet a SESAR-hoz kapcsolódó MST-k tekintetében.</i></p>	
<p>Elért eredmények, általános státusz:</p> <p>A Terv felülvizsgálatával kapcsolatos követelményeket az 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet írja le, ez rendelkezik a dokumentumok elkészítésével és felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokról, felelősségi körökről, a kötelezően bevonandó állami és légiközlekedési szereplőkről.</p>	
<p>A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása</p>	<p>Felelős szervezetek</p>
<p>1. Az LH üzemeltető szervezetekkel és a léginnavigációs szolgáltatókkal együtt értékeli a vonatkozó</p>	<p>LH és az érintett szervezetek</p>
<p>Határidő</p> <p>2024 Q3</p>	
<p>Státusz/Megjegyzés</p> <p>előkészítés alatt</p>	

<p>SESAR-megoldások bevezetésének státuszát és a további lépések szükségességét</p>			
<p>2. az 1. feladat eredménye alapján további feladatok meghatározása és rögzítése a Terv felülvizsgálata során.</p>	<p>KTI</p>	<p>2024 Q4</p>	<p>A feladat teljesítésének előfeltétele az 1. feladat végrehajtása</p>

HU-SPAS-0010	A légínavigációs szolgáltatások biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (ANS)		
A levegőben történő ütközések kockázatának csökkentését célzó SESAR-megoldások bevezetése útvonalon, valamint a repülőterek közelkörzetében			
EPAS referencia:	MST.0030		
<p>Az LH-nak a légínavigációs szolgáltatókkal együtt értékelniük kell a továbbfejlesztett rövid távú konfliktusriasztásokra (STCA) vonatkozó, illetve egyéb (például a #60 és #69 megoldások) SESAR-megoldások bevezetésének szükségességét.</p> <p>Ezeket a biztonság javítását célzó SESAR-megoldásokat a lehető legnagyobb mértékben be kell vezetni.</p> <p>Az értékelés eredményeit rögzíteni kell a Tervben.</p> <p><i>Megjegyzés: 2023 folyamán az EASA újraértékelt az EPAS SESAR programmal való összhangját, ami a jövőben változásokhoz vezethet a SESAR-hoz kapcsolódó MST-k tekintetében.</i></p>			
<p><u>Elért eredmények, általános státusz:</u></p> <p>A Terv felülvizsgálatával kapcsolatos követelményeket az 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet írja le, ez rendelkezik a dokumentumok elkészítésével és felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokról, felelősségi körökről, a kötelezően bevonandó állami és légiközlekedési szereplőkről.</p>			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. Az LH a légínavigációs szolgáltatókkal együtt értékeli a vonatkozó SESAR-megoldások bevezetésének státuszát és a további lépések szükségességét	LH és az érintett szervezetek	2024 Q3	előkészítés alatt

<p>2. az 1. feladat eredménye alapján további feladatok meghatározása és rögzítése a Terv felülvizsgálata során.</p>	<p>KTI</p>	<p>2024 Q4</p>	<p>A feladat előfeltétele az 1. feladat végrehajtása teljesítésének</p>
--	------------	----------------	---

HU-SPAS-0011	A légijármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)	
A biztonságos műszeres repülés megkönnyítését célzó SESAR-megoldások bevezetése		
EPAS referencia:	MST.0031	
<p>Az LH-nak az üzemeltető szervezetekkel és a léginnavigációs szolgáltatókkal együtt értékelniük kell az alacsony szintű IFR útvonalhálózat létrehozásának lehetőségét a helikopterrel végzett biztonságos műveletek megkönnyítése érdekében.</p> <p>Ezen SESAR-megoldásokat (mint például a #113 megoldás) amennyiben azok az elemzés alapján megvalósíthatók, be kell vezetni.</p> <p>Az értékelés eredményeit rögzíteni kell a Tervben.</p> <p><i>Megjegyzés: 2023 folyamán az EASA újraértékelt az EPAS SESAR programmal való összhangját, ami a jövőben változásokhoz vezethet a SESAR-hoz kapcsolódó MST-k tekintetében.</i></p>		
<p><u>Elért eredmények, általános státusz:</u></p> <p>A Terv felülvizsgálatával kapcsolatos követelményeket az 5/2022. (II. 11.) ITM rendelet írja le, ez rendelkezik a dokumentumok elkészítésével és felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokról, felelősségi körökről, a kötelezően bevonandó állami és légiközlekedési szereplőkről.</p>		
<p>A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása</p>	<p>Felelős szervezetek</p>	<p>Határidő</p>
<p>1. Az LH üzemeltető és a léginnavigációs szolgáltatókkal együtt értékeli a vonatkozó SESAR-megoldások</p>	<p>LH és az érintett szervezetek</p>	<p>2024 Q3</p> <p>előkészítés alatt</p>
<p>A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása</p>		<p>Státusz/Megjegyzés</p>

bevezetésének státuszát és a további lépések szükségességét			
2. az 1. feladat eredménye alapján további feladatok meghatározása és rögzítése a Terv felülvizsgálata során.	KTI	2024 Q4	A feladat teljesítésének előfeltétele az 1. feladat végrehajtása

HU-SPAS-0012	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)
Felügyeleti képességek / kiemelt-területek	
EPAS referencia: MST.0032	
<p>Az államnak biztosítania kell, hogy megfelelő személyzet álljon rendelkezésre a repülésbiztonsági felügyelet ellátásához.</p> <p>Az államnak biztosítania kell, hogy az alkalmazandó hatósági követelmények minden ágazatban teljesüljenek. A cél annak biztosítása, hogy minden szervezet tevékenysége ismert legyen az LH számára, ezeket az LH felügyelői megfelelően értékeljék és felügyeljék, akár a felügyeleti feladatok megállapodás szerinti átruházásával, akár anélkül.</p> <p><i>Megjegyzés: Az EASA továbbra is támogatja az illetékes nemzeti hatóságokat az együttműködésen alapuló felügyelet végrehajtásában, valamint a bevált gyakorlatok és iránymutatások cseréjéből származó előnyök kihasználásában.</i></p> <p>Az államnak minden támogatást meg kell adnia az LH-nak azért, hogy minden légi közlekedési ágazatban értékelni és felügyelni tudja az arra kötelezett szervezetek irányítási rendszereit, különös tekintettel a biztonsági kultúrájukra, a szervezetek irányítási struktúrájára, a szervezetek kockázatazonosítási/-értékelési eljárásai és belső ellenőrzési folyamatai közötti összefüggéseire oly módon, hogy az LH a felügyelet során figyelembe veszi a feltárt megállapításokat, a repülésbiztonsági információkat (például az eseményeket és baleseteket), és - amennyiben alkalmazható - a repülési adatok összegyűjtéséből (FDM) származó adatokat. Ez lehetővé teszi az LH számára, hogy folyamatosan fejlessze felügyeleti rendszerét.</p>	
<p><u>Elért eredmények, általános státusz:</u></p> <p>Az LH a felügyeleti képesség szintjét (kapacitás, kompetencia) a SZIK-ben leírt eljárások alapján folyamatosan értékeli, és az értékelés eredménye alapján a SZIK eljárások alapján jár el.</p> <p>A képzési program továbbfejlesztésében a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI támogatja az LH-t.</p>	
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek
Határidő	Státusz/Megjegyzés

<p>1. A feladatban megfogalmazott követelményeknek megfelelő értékelése és a szükséges intézkedések meghatározása az LH SZIK eljárásai szerint</p>	<p>LH</p>	<p>folyamatos</p>	<p>folyamatos</p>
--	-----------	-------------------	-------------------

HU-SPAS-0013	A légijármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)
Nyelvismereti követelmények - a legjobb gyakorlatok megosztása a fejlesztendő területek meghatározása érdekében az egységes és összehangolt nyelvismereti követelmények bevezetéséért	
EPAS referencia:	MST.0033
Az LH-nak visszajelzést kell küldenie az EASA-nak arról, hogyan zajlik a nyelvismereti követelmények bevezetése (LPRI), beleértve, hogy az ATO-k angol nyelvű képzést tartanak-e a harmonizáció és az egységes végrehajtás érdekében. <i>Megjegyzés: Az EASA a különböző szabványosítási és felügyeleti tevékenységek során gyűjti ezeket a visszajelzéseket.</i>	
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u> Az EASA-val történő kommunikációt valamint az adatszolgáltatással kapcsolatos feladatok végrehajtását az LH SZIK és az Ágazati kézikönyvek kezelik.	
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek
1. Az LH a SZIK eljárása szerint folyamatos visszajelzést ad a feladat tárgyában leírtakkal kapcsolatosan.	LH
	Határidő
	Státusz/Megjegyzés
	folyamatos
	folyamatos

HU-SPAS-0014	A légi jármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)		
Felügyeleti képességek/kiemelt terület: a repülési időt meghatározó rendszerek			
EPAS referencia: MST.0034			
<p>Az államnak biztosítania kell, hogy megfelelő felügyeleti kompetencia (létszám és szakismeret) álljon rendelkezésre az üzemen tartók repülési időt meghatározó rendszereinek jóváhagyásához és felügyeletéhez, különösen azokhoz, amelyek magukban foglalják a fáradtság kockázatkezelését.</p> <p>Az LH-nak az üzemeltetők felelősségi körébe tartozó követelmények teljesítése és a fáradtsági kockázatok megfelelő kezelésének biztosítása érdekében létrehozott folyamatok hatékony bevezetésének ellenőrzésére kell összpontosítaniuk. Az illetékes nemzeti hatóságoknak ezen szempontot figyelembe venniük a légi jármű üzemeltetők irányítási rendszereinek ellenőrzése során.</p> <p><i>Megjegyzés: E tevékenység végrehajtásáról az EASA általában a szabványosítási tevékenységein keresztül kap visszajelzést a tagállamoktól.</i></p>			
<p>Elért eredmények, általános státusz:</p> <p>Az LH a felügyeleti képesség szintjét (kapacitás, kompetencia) a SZIK-ben leírt eljárások alapján folyamatosan értékeli, és az értékelés eredménye alapján a SZIK eljárások alapján jár el.</p> <p>A képzési program továbbfejlesztésében a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI támogatja az LH-t.</p>			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. A feladatban megfogalmazott követelményeknek való megfelelés értékelése és a	LH	folyamatos	folyamatos

szükséges intézkedések meghatározása az LH SZIK eljárásai szerint			
---	--	--	--

HU-SPAS-0015	A légialkalmasság biztosításával összefüggő tevékenységek biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (AIR)		
Felüyleleti képességek / kiemelt-terület: Part-147 -körébe tartozó tevékenységek során elkövetett csalások			
EPAS referencia:	MST.0035		
Az LH-nak a felüylelet során során a család kockázatára kell összpontosítani, többek között azáltal, hogy az ellenőrzőlistákat konkrét elemekkel egészítik ki, és adatokat gyűjtenek a tényleges családi esetről. Az együttműködésen alapuló felüylelet részeként információkat cserélhetnek és oszthatnak meg a többi tagállam illetékes hatóságaival.			
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>			
A feladat végrehajtása az LH SZIK-ben meghatározott eljárásai szerint, folyamatos tevékenység keretében történik.			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. A folyamatos információcsere és a saját fejlesztések alapján kidolgozott új, illetve továbbfejlesztett anyagokat az LH érintett szervezeti egysége bedolgozza az Ágazati kézikönyv felüyleleti eljárásaiba	LH	folyamatos	folyamatos

HU-SPAS-0016	A légijármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)
PPL/LAPL képzési célok a PPL/LAPL tanterv "Meteorológiai információk" részében	
EPAS referencia:	MST.0036
<p>Az LH-nak a szakszolgálati engedélyben jelzett tevékenységi körrel arányos képzési célokat kell megfogalmaztatniuk a PPL/LAPL tantervek készítőivel azok "Meteorológiai információk" részében.</p> <p>Ezeknek a követelményeknek alapvetőknek és nem tudományos jellegűnek kell lenniük, és a következőkkel kapcsolatos fő képzés célkitűzéseket kell kezelniük:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a földi időjárási radar gyakorlati alkalmazása, az alkalmazás előnyei, kockázatai; • a meteorológiai műholdképek gyakorlati alkalmazása, az alkalmazás előnyei, kockázatai; • Előrejelzések numerikus időjárás-előrejelző modellekből, az alkalmazás előnyei, kockázatai. 	
<p><u>Elért eredmények, általános státusz:</u></p> <p>A feladat végrehajtása az LH SZIK-ben és a felelős szervezeti egység Ágazati kézikönyvében meghatározott eljárások szerint, folyamatos tevékenység keretében történik.</p>	
<p>A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása</p>	<p>Felelős szervezetek</p>
<p>1. A feladatban megfogalmazott követelményeknek való megfelelés értékelése és szükségesség</p>	<p>Határidő</p> <p>folyamatos</p> <p>folyamatos</p> <p>Statusz/Megjegyzés</p>

szerint a követelmények beépítése a PPL/LAPL tantervek jóváhagyatási eljárásába.			
--	--	--	--

HU-SPAS-0017	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)		
Az emberi tényezők azonos értelmezésének és felügyeletének elősegítése			
EPAS referencia:	MST.0037		
<p>A feladat magában foglal néhány előkészítő tevékenységet, amelyeket az EASA végez el az Emberi Tényezők Együttműködési Elemző Csoportjának (HF CAG) támogatásával a következők tekintetében:</p> <ul style="list-style-type: none"> • iránymutatás és eszközök kidolgozása a szabályozó személyzet kompetenciájának felmérésére a képzés előtt és után; • iránymutatás az emberi tényezőkkel foglalkozó oktatók számára az emberi tényezőkkel kapcsolatos kompetencia megfelelő szintjéről; • promóciós anyagok kidolgozása, amelyek iránymutatásként szolgálnak a tagállamok számára, és ösztönzik azok végrehajtását. <p>Az LH-nak a felügyelő állomány kompetencia követelményrendszerének kialakításakor, valamint a képzésnek megtervezésekor és végrehajtásakor figyelembe kell vennie az EASA által kiadott ilyen tartalmú iránymutatásokat és segédanyagokat.</p>			
<p>Elért eredmények, általános státusz:</p> <p>Az LH a felügyeleti képesség szintjét (kapacitás, kompetencia) a SZIK-ben leírt eljárások alapján folyamatosan értékeli, és az értékelés eredménye alapján a SZIK eljárások alapján jár el.</p> <p>A képzési program továbbfejlesztésében a 24/2019. (VIII. 14.) ITM rendelet alapján a KTI támogatja az LH-t.</p>			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés

<p>1. A megfogalmazott követelményeknek megfelelő értékelése és a szükséges intézkedések meghatározása az LH SZIK eljárásai szerint</p>	<p>LH</p>	<p>olyamatos</p>	<p>olyamatos</p>
---	-----------	------------------	------------------

HU-SPAS-0018	A légjármű üzemeltetés biztonságának fejlesztésével kapcsolatos feladat (OPS)		
A légtér összetettsége és forgalmi torlódások			
EPAS referencia:	MST.0038		
Az ellenőrizetlen forgalmat érintő légtérváltozások tekintetében (ideértve a nemzetközi határok mentén bekövetkező változásokat is) a "légtér összetettségét" és a "forgalmi torlódásokat" biztonsági szempontból releváns tényezőknak kell tekinteni.			
<p>Elért eredmények, általános státusz:</p> <p>A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet szerint a légtér módosítására, új légtér kijelölésére irányuló javaslat benyújtása előtt a kérelmező előzetes konzultációt kezdeményez a Nemzeti Légtér Koordinációs Munkacsoporttal (NLKM). Az NLKM tagjai a többkörös eljárás során teljes mértékben figyelembe veszik a feladatban megfogalmazott követelményeket, ezért a feladat teljesítettnek tekinthető.</p>			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
-----	-----	-----	-----

HU-SPAS-0019	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)						
A biztonsági és védelmi jelentések koordinálására szolgáló mechanizmus							
EPAS referencia:	MST.0040						
A 376/2014/EU rendeletből eredő kötelezettségek sérelme nélkül az államnak biztosítania kell, hogy megfelelő koordinációs mechanizmusok jöjjenek létre a biztonsági és védelmi jelentéstételi rendszerek között a kockázatkezelés integrált megközelítésének lehetővé tétele érdekében.							
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u> Előkészítés alatt							
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="746 472 901 672">Felelős szervezetek</th> <th data-bbox="746 672 901 896">Határidő</th> <th data-bbox="746 896 901 2054">Státusz/Megjegyzés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="901 472 1005 672">KTI, LH</td> <td data-bbox="901 672 1005 896">2024. Q2</td> <td data-bbox="901 896 1005 2054">Előkészítés alatt</td> </tr> </tbody> </table>	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés	KTI, LH	2024. Q2	Előkészítés alatt
Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés					
KTI, LH	2024. Q2	Előkészítés alatt					

HU-SPAS-0020	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)		
A helikopteres üzemeltetési engedély jóváhagyásának, eljárásainak és dokumentumainak harmonizációja			
EPAS referencia:	MST.0041		
<p>A tagállamoknak össze kell hangolniuk és a lehető legnagyobb mértékben egyszerűsíteniük kell a kérelmezési eljárásokat a helikopterekkel végzett kereskedelmi célú műveletek területén, beleértve a közös igénylőlapok és megfelelési listák használatát, amelyek előzetes hatálya az alábbiakra terjed ki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • harmonizált eljárás, szabványosított ellenőrzőlista/útmutató létrehozása a helikopter üzemeltetési engedélyének kérelmezéséhez és módosításához (OPS SPECS), adott esetben kiterjesztve CAMO-kra és ATO-kra; • helikopter üzemeltetési engedélyhez való hozzáadási/eltávolítási folyamatának harmonizálása; • a tagállami gyakorlatok harmonizálása/szabványosítása és közös kérelmezési eljárás kidolgozása (pl. közös igénylőlap valamely tárgynak a MEL-ből való eltávolítására); • iránymutatást kidolgozása az „elektronikus pilótátáska” (EFB) bevezetésére, figyelembe véve a helikopteres műveletek sokoldalúságát. <p>Az EASA elősegíti és támogatja e feladat kidolgozását a helikopterrel foglalkozó szakértői csoporttal, amely az Air OPS TEB egyik alcsoportja.</p>			
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>			
A feladat végrehajtása az LH SZIK-ben meghatározott eljárásai szerint, folyamatos tevékenység keretében történik.			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés

<p>1. A folyamatos információcsere és a saját fejlesztések alapján kidolgozott új, illetve továbbfejlesztett anyagokat az LH érintett szervezeti egysége bedolgozza az Ágazati kézikönyv felügyeleti eljárásaiba</p>	<p>LH</p>	<p>folyamatos</p>	<p>folyamatos</p>
--	-----------	-------------------	-------------------

HU-SPAS-0021	A repülésbiztonság irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos feladat (SYS)		
A biztonsági kultúra értékelése a légijármű üzemeltetőknél			
EPAS referencia:	MST.0042		
<p>Az erős biztonsági és jelentési kultúra a hatékony repülésbiztonság-irányítási rendszer alapvető feltétele. E feladat célja, hogy javítsa a tagállamok képességét a kereskedelmi légi szállítási műveletekben részt vevő légi fuvarozók biztonsági kultúrájának értékelésére, és kiegészíti az EPAS RES.0053 ("A légi közlekedés biztonságára gyakorolt társadalmi-gazdasági hatás feltérképezése") intézkedéseit.</p> <p>Az első szakaszban az illetékes nemzeti hatóságok támogatása érdekében az EASA iránymutatást és gyakorlati eszközöket dolgoz ki a légi fuvarozók biztonsági kultúrájának mérésére. Amint véglegesítik ezeket az iránymutatásokat és eszközöket, a tagállamok rendelkezésére bocsátják. Ez egy interaktív szakasz, ahol a tagállamok és az ágazati érdekeltek hozzájárulását/ visszajelzését kérik.</p> <p>A második szakaszban (2024) az LH feladata az, hogy felüyeleti programjaikba belefoglalják a légi fuvarozók biztonsági kultúrájának értékelését az EASA iránymutatásának és gyakorlati eszközeinek támogatásával. Az első szakasz eredményei alapján a második szakasz hatályát és részleteit a 2024-2026-os időszakra vonatkozó EPAS tovább tárgyalja és kiigazítja.</p>			
<u>Elért eredmények, általános státusz:</u>			
A feladat végrehajtása az LH SZIK-ben meghatározott eljárásai szerint, folyamatos tevékenység keretében történik.			
A tagállami feladattal kapcsolatos részfeladatok leírása	Felelős szervezetek	Határidő	Státusz/Megjegyzés
1. Az EASA által kidolgozott iránymutatásokat és gyakorlati eszközöket az LH érintett szervezeti egysége bedolgozza az Ágazati	LH	folyamatos	folyamatos

kézikönyv eljárásaiba	felügyeleti		
--------------------------	-------------	--	--