

POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI ESEMÉNYEK JELENTÉSE

Légi közlekedési eseménynek számít minden esemény, amely veszélyezteteti vagy veszélyeztetheti a légi járművet, a benne tartózkodókat, illetve bárki mászt.

Az ilyen eseményeket a közlekedésbiztonsági hatóság felé jelenteni kell.

Példák a jelentendő légi közlekedési eseményekre:

- a repülőgép bármely szerkezeti elemének elvesztése repülés közben;
- ismeretlen vagy gyanús eredetű alkatrész használata a karbantartás során;
- a repülőgép eltérése a légiforgalmi irányítói engedélytől;
- jelentős hiányosságok a repülőtér kivilágításában, jelöléseiben;
- a repülőgép kormánylapjainak vagy légsavarjának szokatlan erősségű vibrációja.

A jelentett légi közlekedési események az európai központi adattárba is bekezelnek.

Jelen háttéranyag a Kormány [T/6629.](#) számú, egyes közlekedéssel összefüggő törvények módosításáról szóló törvényjavaslatához készült, mely túlnyomórészt a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről szóló, [376/2014/EU](#) rendelet hatályba lépésével összefüggő jogharmonizációs célú rendelkezéseket tartalmazza.

A repülőgép a leggyorsabb és a legbiztonságosabb közlekedési eszköz, amelyet naponta több mint kilencmillió utas vesz igénybe. Repülőgép tervezők, gyártók, üzemeltetők, karbantartók és a kiszolgáló személyzet egymásra épülő munkájának célja, hogy a repülés biztonságos legyen.

Tények és adatok a repülés biztonságáról

A Nemzetközi Légi Közlekedési Szövetség ([IATA](#)) adatai szerint 2014-ben 3,3 milliárdnál is többen utaztak repülővel, s az utasforgalom növekedésének trendje ebben az évben is folytatódik: 2015 első félévében 6,3 százalékkal nőtt az utasforgalom az előző év azonos időszakához viszonyítva.

A légi utasok száma Magyarországon is emelkedett: a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtéren még sohasem fordult meg annyi utas – 1 millió 86 ezer fő –, mint 2015 augusztusában. 2015 első félévében az utasszám-növekedés majdnem 12 százalékos volt az előző év hasonló időszakához viszonyítva.

A jelentékeny forgalomnövekedés mellett a légi közlekedés legfőbb sajátossága, hogy nincs nála biztonságosabb utazási mód: egymilliárd kilométer megtett távolságra például a vasúti közlekedésben 12-szer, a közutakon pedig 62-szer nagyobb a halálozási arány.

2015 első három hónapjában 2,6 millió útnak induló repülőjáratból csak egy szenvedett balesetet, s a repülés ma háromszor olyan biztonságos, mint húsz évvel ezelőtt volt. Magyarországon a KSH adatai szerint 2014-ben 626-an haltak meg az utakon, míg légi balesetben négyen, s 694-szer több sérültje volt a közúti baleseteknek, mint a légi járművekkel történteknek.

Mivel azonban a nagy utasszállító repülőgépek katasztrófái – mint a közelmúltban a Germanwings gépének tragédiája a francia Alpokban, illetve a dél-kínai tenger felett eltűnt maláj gép – nagy nyilvánosságot kapnak, az emberek 40 százaléka továbbra is fél a repüléstől. Mindez a repülés biztonságának további növelésére sarkallja a szakembereket, jóllehet a légi közlekedés már jelenleg is a világ legszabályozottabb iparágai közé tartozik.

A REPÜLÉSBIZTONSÁG INTÉZMÉNYI HÁTTERE

Az ENSZ **Nemzetközi Polgári Repülési Szervezete (ICAO)** határozza meg azokat a minimális biztonsági normákat, amelyeket a szerződő 191 állam köteles betartani. Magyarország 1969 óta a szervezet tagja, s ilyenként rendszeresen aláveti magát az ICAO ellenőrzésének.

A legutóbbi, 2012-ben elvégzett ellenőrzés jelentős előrelépést állapított meg a repülésbiztonság terén a négy évvel korábbi vizsgálathoz képest. Elsősorban a szabályozói, a felügyeleti, a képzési és a működési rendszerek terén tapasztalt javulást, s ezzel Magyarország felzárkózott az átlagos európai repülésbiztonsági szintre.

2002-ben kezdte meg működését az **Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)**, mint az Európai Unióhoz tartozó intézmény azzal a céllal, hogy kidolgozza a repülésbiztonsággal összefüggő jogszabálytervezeteket.

2003 óta már közös szabályok vonatkoznak az Európai Unión belül a légi járművek megtervezésére, összeszerelésére és karbantartására, 2008 óta a légi üzemeltetésre és a fedélzeti személyzet képzésére is. 2009-től egysé-

ges uniós szabályozás írja elő a repülőtéri műveleteket, így a légi irányítást is.

Az évente több mint 6000 légi járművön elvégzett ellenőrzés eredményeit az EASA [gyűjti össze](#), s 2005 óta módjában áll feketelistára tenni azokat a légitársaságokat, amelyeknek a gépeinél repülésbiztonsági hiányosságokat tártak fel.

Magyarországon 2006-ban állt fel a **Közlekedésbiztonsági Szervezet**, amely a vasúti és a vízi közlekedés mellett a légi közlekedési balesetek, illetve egyéb súlyos események szakmai vizsgálatát végzi. A vizsgált események elemzése révén az intézmény megelőző jellegű intézkedéseket javasol, illetve továbbképzéseket tart.

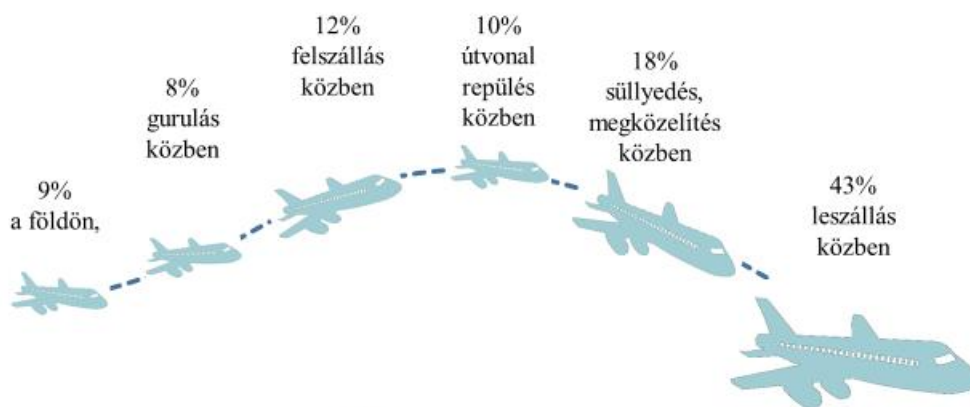
SZEMLÉLETVÁLTÁS A REPÜLÉS-BIZTONSÁG TERÉN

Az egyre növekvő légiutas-forgalom mellett csak úgy lehetett a biztonság szintjét tovább növelni, ha nem csupán a bekövetkezett balesetek vizsgálatából vonják le a tanulságot, hanem előre, már egy baleset bekövetkezése előtt megpróbálják kiszűrni, majd kiküszöbölni a kockázati tényezőket. Más szóval a reaktív szemléletmódot a **proaktív szemléletmód** váltotta fel.

Az évek során világossá vált az is, hogy nemcsak a repülés technikai elemeit kell vizsgálni, hanem az **emberi tényezőket**, így a stresszt, a döntéseket, a fáradtságot is.

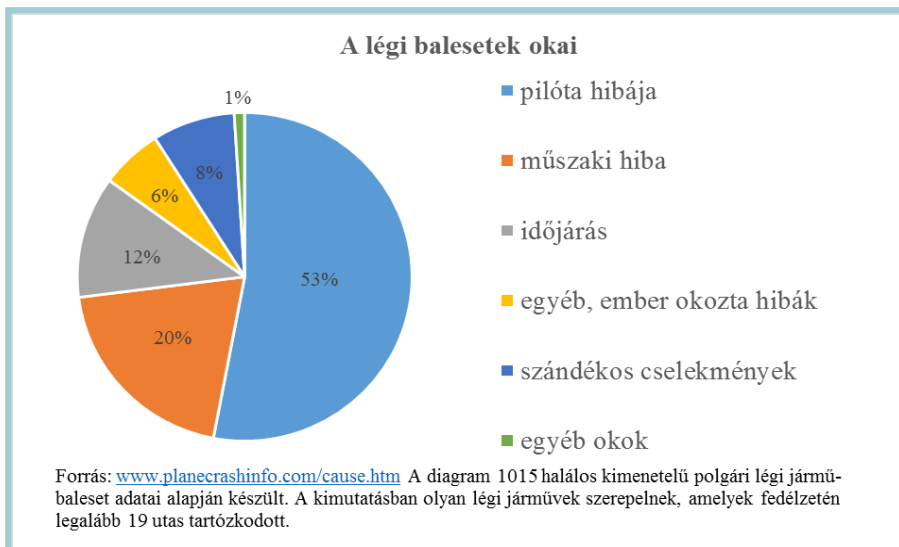
A repülésbiztonság növelésének érdekében fontos az ún. Just Culture, a **méltá-**

A légi balesetek bekövetkezése a repülés során



Forrás: Infoszolg / ICAO Safety Report, 2014

nyosság elvének alkalmazása. Eszerint azzal segítik elő egy nem szándékosan vagy gondatlanul elkövetett hiba önkéntes jelentését, hogy nem marasztalják el az illetőt mulasztásáért. Repülésbiztonsági szempontból ugyanis nem a felelős megtalálása és megbüntetése a cél – akár egy bekövetkezett baleset kapcsán sem –, hanem a tapasztalatok összegzése és a hasonló hibák jövőbeni elkerülése.



Végezetül fontos a biztonsági kockázatok feltérképezése során a **rendszerszerű szemlélet**, amely egységként kezeli a repülés összes területét, azaz a járművek üzemeltetőit, a légi forgalmi irányítást, a repülőtereket, a karbantartást, valamint az oktatást is.

POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI ESEMÉNYEK

E szemléletváltás jegyében született meg az Európai Unió [376/2014](#) rendelete, mely előírja, hogy a légi közlekedés összes területén részt vevő szereplők kötelesek minden, a biztonság szempontjából értékelhető eseményről jelentésben beszámolni a nemzeti közlekedésbiztonsági szervezetnek, s e szervezet továbbítja azt az **európai központi adattár** felé.

A 2007-ben elindított, s 2012-ben jelentős fejlesztésen átesett adattár a tagállamok által összegyűjtött és megküldött valamennyi polgári légi közlekedési eseményt tartalmazza. Létrehozatalában már a proaktív szemlélet érvényesült, hiszen az információk központi gyűjtése és kezelése lehetővé teszi a repülésbiztonsági kockázatot jelentő tényezők kiszűrését, s így kellő időben megtörténhetnek a szükséges biztonsági intézkedések.

Az adattár nem nyilvános, mert a benne foglalt légi közlekedési információk bizalmasnak minősülnek. A nagyközönség csak összesített

adatokhoz férhet hozzá, illetve a légi közlekedés általános biztonsági szintjéről készült [éves jelentést](#) olvashatja.

A magyar Közlekedésbiztonsági Szervezet 2014-ben 347 légi közlekedési eseményről kapott jelentést, az uniós adattárba ugyanebben az évben összesen 3 744 jelentés érkezett.

Jelentendő eseménynek számít:

- a légi közlekedési baleset;
- a súlyos repülőesemény;
- a repülőesemény;
- a légi közlekedési rendellenesség.

Balesetnek számít nemcsak a légi jármű fedélzetén történt sérülés vagy haláleset, hanem magának a járműnek a súlyos károsodása, illetve eltűnése is.

Magyarországon 2014-ben 34 légi közlekedési balesetet jelentettek, amelyeknek 29 sérültje és 4 halálos áldozata volt.

Súlyosnak akkor minősül egy **repülőesemény**, ha emberekkel a fedélzetén történik olyasmi a járművel, amelynek során nagy volt a valószínűsége egy baleset bekövetkezésének. Ilyen esetnek minősül például, ha az egyik légi jármű vészes közelségben halad el a másik mellett, ha tűz, robbanás, füst, mérgező vagy ártalmas gázok vannak a fedélzet

bármely részén, a jelzőrendszer meghibásodik, s ennek folytán a légi személyzet félrevezető információkat kap.

Magyarországon 2014-ben 10 súlyos repülőeseményről készült jelentés.

Jelenteni kell azokat a **repülőeseményeket** is, amelyek közvetlen balesetveszélyt ugyan nem jelentettek, de az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolták. Ilyen esetnek számít, ha például megszakad a rádiókapcsolat a gép személyzete és a légiirányítók között, ha nem szándékosan történik lényeges eltérés az utazósebességtől, a kijelölt iránytól vagy magasságtól, esetleg jogosulatlan behatolás történik a légtérbe.

Légi közlekedési rendellenesség akkor történik, ha egy működési zavar, hiba ugyan nem repülés közben következik be, de a repülésbiztonságot befolyásolhatja. Ebbe a kategóriába tartozik például, ha az üzemanyag felöltése közben jelentős mennyiség ömlik ki, illetve ha lényeges hibák történnek a szervizelés folyamán.

A kötelező jelentést **önkéntes jelentések** egészíthetik ki, amelyet a légi közlekedés bármely területén tevékenykedő munkatárs be nyújthat, amennyiben valamilyen rendellenes séget vagy szabálytalanságot észlel.

Források:

- Az Európai Parlament és a Tanács [376/2014/EU rendelete](#) (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről
- A Bizottság (EU) [2015/1018 végrehajtási rendelete](#) (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról
- [Nemzeti Légügyi Stratégia](#), 2011
- [EASA Annual Safety Review, 2013](#)
- Horváth Zsolt Csaba: [A légiközlekedés biztonsága](#). Repüléstudomány Közlemények, 2013/3.
- [STADAT – 2.5.9. Közlekedési balesetek \(1990-2014\) – táblázat](#). KSH, 2015.
- Sipos Sándor: [A polgári légiközlekedés általános repülésbiztonsági helyzete 2014-ben](#). KBSZ Szakmai Nap, 2015. április 23.
- [IATA Safety Report, 2014](#). International Air Transport Association, Montreal-Geneva, 2015.
- [ICAO Safety Report, 2015](#). International Civil Aviation Organization, Montreal, 2015.

Készítette: Dr. Samu Nagy Dániel
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu



ORSZÁGGYŰLÉS HIVATALA
KÖZGYŰJTEMÉNYI ÉS KÖZMŰVELŐDÉSI IGAZGATÓSÁG

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486

Az információs jegyzet az országgyűlési képviselők tájékoztatása céljából készült.
A dokumentum az összeállítás elkészültének időpontjában fennálló aktuális helyzetet mutatja be.
Az információs jegyzet szerzői jogvédelem alatt áll.