A repülőtér üzemeltető részéről jóváhagyva.
Gödöllő, 2022. szeptember 20.

GÖDÖLLŐ REPÜLŐTÉR ÜZEMBENTARTÁS
Sky Escort Hungary Aeroclub
2100 Gödöllő, Repülőtér

.....
Both Lajos
Felelős üzemeltető

Az Illetékes Hatóság részéről jóváhagyva.
Technológiai és Ipari Minisztérium
Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály
Repülőtéri osztály

Budapest, 2022.

.....
Dr. Lovas Nikoletta
Főosztályvezető

GÖDÖLLŐ – REPÜLŐTÉR

Vészhelyzeti Reagálási Terv

1. számú Kiadás

2022.09.20.

Szándékosan üresen hagyva.

TARTALOMJEGYZÉK

Fed lap.....1/31
Tartalomjegyzék 3/31
Elosztó jegyzék 4/31
Érvényes oldalak jegyzéke 5/31
Változások nyilvántartása 8/31
1. fejezet – Általános információk 9/31
2. fejezet – események, amelyek az ERP – t aktiválhatják.....11/31
3. fejezet - Meghatározások 12/31
4. fejezet– Szervezet ..... 15/31.
5. fejezet – a kényszerhelyzet bejelentése 16/31
6. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ felállítása 19/31
7. fejezet Belső és külső kommunikáció 21/31
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai 22/31

1. számú melléklet: A Bizottság (EU) 2020/2034 Felhatalmazáson alapuló Rendelete alapján a 376/2014/EU Európai Parlamenti és Tanácsi Rendeletnek a Közös Európai Kockázat besorolási Rendszer Tekintetében Történő Kiegészítésről szóló rendelet **Melléklete: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)** M1/25

2. számú melléklet: Külső érintett szervezetek elérhetőségi adattáblája M16/25

3. sz. melléklet: Esemény bejelentő lap M17/25

4. sz. melléklet : Személyi adatlap..... M19/25

5. sz. melléklet : Kényszerhelyzeti napló M21/25

6. sz. melléklet : Sajtónyilatkozat a Gödöllői repülőtértől..... M23/25

Elosztó jegyzék

Kapja	Példány száma	Formátum	Felelősség
Repülőtér Felelős Vezető	1.	A4	AM
TIM LH (Illetékes Hatóság)	2.	A4	CAA
Repülésbiztonsági vezető	3.	A4	SM
Balesetvizsgáló 1.	USB	elektronikus	SM
Balesetvizsgáló 2.	USB	elektronikus	SM

Érvényes oldalak jegyzéke

Fejezet száma - megnevezése	Oldal száma	Kiadás száma	Hatályba lépés dátuma
Fed lap	1/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Tartalom jegyzék	3/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Elosztó jegyzék	4/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Érvényes oldalak jegyzéke	5/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Érvényes oldalak jegyzéke	6/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Érvényes oldalak jegyzéke	7/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
Változások nyilvántartása	8/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
1. fejezet – Általános információk	9/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
1. fejezet – Általános információk	10/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
2. fejezet – események, amelyek az ERP – t aktiválhatják	11/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
3. fejezet - Meghatározások	12/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
3. fejezet - Meghatározások	13/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
3. fejezet - Meghatározások	14/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
4. fejezet – Szervezet	15/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
5. fejezet – vészhelyzeti hívásra történő reagálás	16/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
5. fejezet – vészhelyzeti hívásra történő reagálás	17/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
5. fejezet – vészhelyzeti hívásra történő reagálás	18/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
6. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ felállítása	19/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
6. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ felállítása	20/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
7. fejezet Belső és külső kommunikáció	21/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	22/31	R:00/09.22.	2022,11.01.

Fejezet száma - megnevezése	Oldal száma	Kiadás száma	Hatályba lépés dátuma
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	23/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	24/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	25/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	26/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	27/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	28/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	29/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	30/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
8. fejezet A Vészhelyzet Kezelési Központ tagjainak feladatai	31/31	R:00/09.22.	2022,11.01.
MELLÉKLETEK:			
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M1/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M2/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M3/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M4/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M5/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M6/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)	M7/25	R:00/09.22.	2022,11.01.

Fejezet száma - megnevezése	Oldal száma	Kiadás száma	Hatályba lépés dátuma
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M8/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M9/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M10/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M12/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M13/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M14/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
1.sz.Melléklet: **A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**	M15/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
2. számú melléklet: Külső érintett szervezetek elérhetőségi adattáblája	M16/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
3. sz. melléklet: Esemény bejelentő lap	M17/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
3. sz. melléklet: Esemény bejelentő lap	M18/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
4. sz. melléklet : Személyi adatlap	M19/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
4. sz. melléklet : Személyi adatlap	M20/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
5. sz. melléklet : Kényszerhelyzeti napló	M21/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
5. sz. melléklet : Kényszerhelyzeti napló	M22/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
6. sz. melléklet : Sajtónyilatkozat a Ballószögi repülőtértől	M23/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
6. sz. melléklet : Sajtónyilatkozat a Ballószögi repülőtértől	M24/25	R:00/09.22.	2022,11.01.
6. sz. melléklet : Sajtónyilatkozat a Ballószögi repülőtértől	M25/25	R:00/09.22.	2022,11.01.

Változások nyilvántartása

Kiadás	Módosított rész	A módosítás leírása

1. Fejezet: általános információk:

1.1. Bevezetés:

Bár a Gödöllői Repülőtér mérete nem tenné feltétlenül szükségessé a kényszerhelyzet során követendő társasági eljárások kidolgozását, mert nem minősül komplex szervezetnek.
A Vészhelyzeti Reagálási Terv megfelel az ORA.GEN.200 (a)(3) és az AMC1 ORA.GEN,200(a)(3)(g) pontjának és (a Repülésbiztonsági Kézikönyv 1.4 pontjában hivatkozott melléklet).

Azért készült, hogy segítse a Gödöllői Repülőtér. reagálását baleset, súlyos esemény vagy bármely abnormális esemény esetén, amely vészhelyzet kiindulása lehet.
A számos fázis van, amelyeket be kell vezetni, alkalmazni kell annak érdekében, hogy megelőzzék az esetlegesen bekövetkezhető zavart, amikor a vészhelyzet kialakul. A felső vezetésnek meg kell határozni a felelősségeket saját szervezetén belül, hogy reagálhasson a személyzet és az utasok legközelebbi hozzátartozóik igényeinek kielégítésére, valamint segítséget tudjon nyújtani a vészhelyzeti szervezeteknek és minden vizsgálatért a felelős hatóságnak.

1.2 A Vészhelyzeti Reagálási Kézikönyv (továbbiakban ERP) célja, hogy:

- meghatározza a válsághelyzetben követendő irányelveket és eljárásokat,
- tanácsot adjon a válságkezelő csapat tagjainak felelősségi területeiken feladataik végrehajtásához,
- közölje a megfelelő, vonatkozó információkat, a szervezet munkavállalóival és a nyilvánossággal.

Az ERP kézikönyv azzal a céllal készült, hogy lefedje azokat a válsághelyzeteket, amelyek nincsenek specifikusan és pontosan meghatározva.

A szükséges tevékenységet és követendő irányelveket a szervezeti kereteken belül úgy kell alkalmazni, ahogyan az meghatározásra került. Azonban nem valószínű, hogy egy tényleges vészhelyzet pontosan meg fog felelni az itt meghatározott kereteknek. Alkalmazkodóképességet és rugalmasságot kell tanúsítani, az ilyen események kezelésekor.

1.3 Módosítások:

Jelen kényszerhelyzeti terv tartalmát a repülőtér vezető a repülésbiztonsági vezető és a védelmi tiszt bevonásával felülvizsgálja és a kényszerhelyzeti terv módosítását vagy kiegészítését kezdeményezi, az alábbi esetekben,

- a repülőtér fejlesztése és megszüntetése;
- belső, vagy hatósági audit során feltárt nem megfelelőségek esetén;

Jelen kézikönyv módosítása, vagy kiegészítése esetén a repülőtér-vezetőnek értesíteni kell a Kényszerhelyzet Kezelő Csoport minden tagját és minden személyt, akinek valamilyen szerepe lehet a megváltozott kényszerhelyzeti eljárásokban.

1.3.1. A kényszerhelyzeti terv módosításainak jegyzéke

Jelen kényszerhelyzeti terv tartalma az alábbi kiadásokkal, módosításokkal, kiegészítésekkel változott.

Tartalom	Kiadás és Módosítás száma	Kiadás	Hatályba lépés	Kiadta
A kényszerhelyzeti terv új kiadása	REV 01. /00.00	2022.09.20.	2022.11.01.	Both Lajos
- VÉGE -				

R – módosítás: kiegészítés száma: 01

/00 – hónap – 00 évszám utolsó két száma

A kényszerhelyzeti terv módosításáért, kiegészítésért, valamint a módosított tartalom közzétételéért a felelős repülőtér-vezető a felelős. A mindenkori hatályos kényszerhelyzeti terv a repülőtér honlapján keresztül távolról is elérhető.

2. Fejezet – Események amelyek az ERP- t aktiválhatják

A következő eseményeknek lehet következménye válsághelyzetben az ERP aktiválása:

a) Légiközlekedési baleset / súlyos repülőesemény
b) A helyszínen bekövetkező katasztrófa: tűz, robbanás, áradás, környezet szennyezés,
c) A munkakörnyezet: műhelyek, irodák, hangárok, légi járművek elvesztése,
d) A létesítmény közelében bekövetkezett katasztrófa hatása,
e) Időjárási esemény: hó, vihar, vulkáni hamu, villámlás,
f) Természeti katasztrófa: földrengés, vulkánkitörés, szökőár,
g) Élelmiszer mérgezés, járvány,
h) Haláleset, öngyilkosság a munkahelyen,
i) Tömeges áldozatok a katasztrófához, megbetegedésekhez, vagy fertőzésekhez kapcsolódóan,
j) A személyek tömegközlekedési balesete,
k) Társadalmi megmozdulások: sztrájk, blokádok,
l) Belső, vagy külső veszélyek: Támadás, bombariadó, szabotázs, terrorizmus,
m) Energiaforrások elvesztése: elektromos áram, gáz,
n) Kommunikációs lehetőségek elvesztése:Internet, földi telefonvonalak, mobilkapcsolat, rádiókommunikáció

o) Kiemelkedő Média esemény,

p) Műveleti feladat végrehajtás közben bekövetkezett baleset: üzleti út, külföldi út .

3. Fejezet - Meghatározások:

Az alábbi meghatározások forrása az ICAO 13. Függelékének 1. fejezete.

Esemény: Az ICAO terminológiában az olyan eseményt nevezzük eseménynek amelynek jelentős repülésbiztonsági kihatása lehet, amelyet súlyos esemény esetén a nemzeti kötelező jelentési rendszeren keresztül, és/vagy az önkéntes jelentési rendszeren keresztül jelenteni kell, mert a jelentő hisz benne, hogy ezeknek repülésbiztonsági kihatása lehet.

Az ICAO alapján a repülésbiztonsági eseményeknek három fő kategóriája van:

- baleset és súlyos repülőesemény;
- események; és
- egyéb repülésbiztonsági események, amelyek nem elég súlyosak ahhoz, hogy kötelezően jelenteni keljen, de amelyek többé kevésbé fontosak.

ICAO szóhasználatban ezért a baleset és a súlyos repülőesemény, repülésbiztonsági esemény típusok.

Azonban a 996/2010/EU RENDELETE (2010. október 20.) 2 cikk szerint az "esemény" meghatározása nem egyezik az ICAO által használttal.

Az EU direktívában az "esemény" alábbi meghatározása szerepel::

1. **„baleset":** a légi jármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtó művet le nem állítják, és ennek során;

a) valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy:
   - a légi jármű fedélzetén tartózkodott, vagy
   - a légi jármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került
   - beleértve azokat a részeket is, amelyek a légi járműről leváltak, vagy
   - a kiáramló gázsugárral közvetlen érintkezésbe került, kivéve, ha sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat önmaga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára szabályosan hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik; vagy

b) a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és rendes körülmények között a károsodott berendezés nagyobb javítását

vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy károsodás esetét, amikor a károsodás csak egy hajtóműre korlátozódik (beleértve annak burkolatát vagy tartozékait), illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, szondákra, állásszög adó lapátokra, gumikra, fékekre, kerekekre, az áramvonalazó burkolatra, burkolatpanelekre, futómű ajtókra, szélvédőre, a légi jármű borítására (például kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra), vagy a fő rotor lapátok, a farok rotor lapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is); vagy

c) a légi jármű eltűnt, vagy teljesen hozzáférhetetlen;

Repülőesemény: a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;

Halálos sérülés: olyan sérülés, amelyet egy személy baleset során szenved el, és amelynek következtében a baleset időpontját követő harminc napon belül elhalálozik

Súlyos sérülés: olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amely az alábbiak egyikét foglalja magában:

a) a sérülés elszenvedésétől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé;

b) csonttörést okoz (kivéve az egyszerű ujj-, lábujj vagy orrcsonttörést);

c) olyan sérülésekkel jár, amelyek súlyos vérzést, az idegek, izmok vagy az inak sérülését okozzák;

d) bármely belső szerv sérülését okozza;

e) másod, vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5 %-át érintő égési sérülést okoz;

f) fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak való bizonyított kitettség.

4. Fejezet – Szervezet;

Létfontosságú, hogy a társaság valóban felkészült legyen arra, hogy hogyan reagáljon hatékonyan egy vészhelyzetben. Az esemény lefolyása függ attól, hogy a szervezet hogyan indítja a riasztást (vagy hogyan továbbítja a riasztási üzenetet) Különösen fontos az "egyszemélyi" kapcsolat meghatározása (például az Üzembentartói Baleseti Ügyeleti Szolgálat ÜBÜSZ) annak érdekében, hogy a vezetés valamelyik tagja vészhelyzetben riasztható legyen.

Ennek az eljárásnak magában kell foglalnia a normál munkaidőn kívüli időszakot is. Ez az "egyszemélyi" kapcsolati pont lesz a felelős a szervezeti vezetőállomány és az érintett hivatalos hatóságok értesítéséért.

A szükségtelen késés elkerülése érdekében a kijelölt kapcsolati pontnak azonnali eléréssel kell rendelkezni a következőkhöz:

- Vészhelyzeti ellenőrző listák az esemény természetének meghatározása érdekében
- Egy naprakész listának a Gödöllői Repülőtér felelős vezetőinek elérhetőségéről és nem elérhetőségük esetén a helyetteseikről. (egy riasztási listát kell készíteni).

- Egy kapcsolati lista a vészhelyzeti szolgálatokról és hivatalos szervezetekről amelyeket esetleg értesíteni kell vészhelyzet esetén.

A repülőtér nem rendelkezik állandó dolgozói létszámmal, így a vezetői állományt az alábbiak képezik:

- a repülőtér felelős vezetője
- a repülésbiztonsági vezető és
- Ügyintéző, **akik mindnyájan részmunkaidőben látják el feladataikat.**

5. A kényszerhelyzet bejelentése

Bármely személy, aki a repülőtér területén tanúja lesz egy balesetnek, az alábbiak szerint kell eljárnia,

- riassza az üzembentartó ügyeletét;
- abban az esetben, ah szükségesnek látja riassza közvetlen az érintett külső szervezeteket;
- helyezze biztonságba az áldozatokat vagy sérülteket, a várakozás során nyújtson felkészültségének megfelelő elsősegélyt a kényszerhelyzeti szolgálatok megérkezéséig.

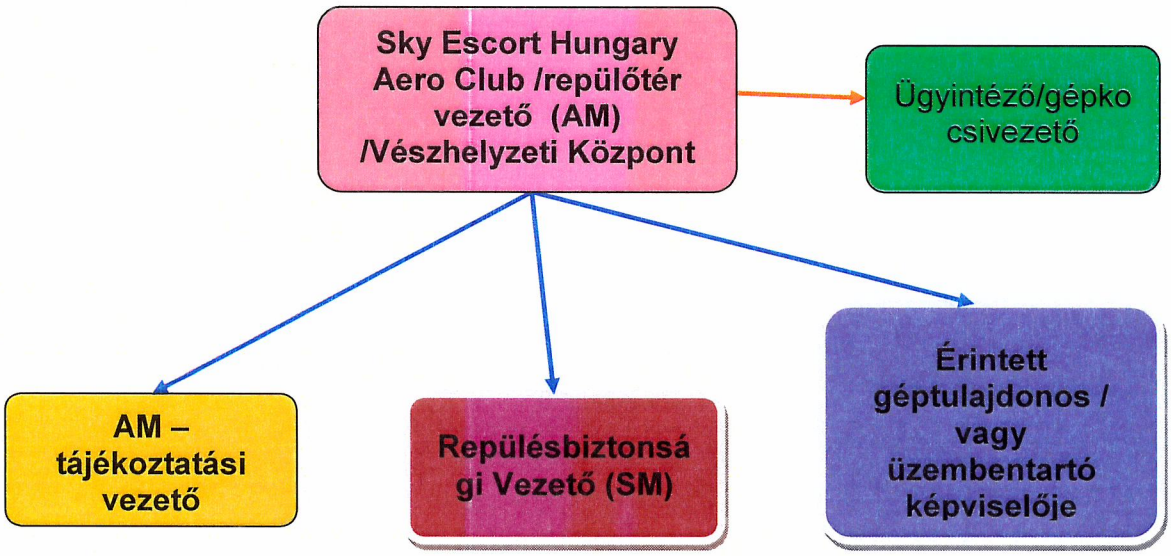
5.1. A kényszerhelyzet bejelentésére történő reagálás

Kényszerhelyzet esetén azok a személyek, akik nem érintettek a helyzet kezelésében, ne lépjenek kapcsolatba a kényszerhelyzeti központ tagjaival, és ne nyilatkozzanak a médiának.

Amikor a szervezet tudomására jut egy baleset, vagy váratlan esemény, az üzembentartói ügyeletnek, amely fogadja a riasztást, arra kell törekednie, hogy a következőkről minél pontosabb információt szerezzen és ezeket írásban rögzítse,

- a hívás pontos dátuma és időpontja;
- az információ közlő neve és elérhetőségi adatai. A lehetőségekhez mérten be kell azonosítani a hívást. Olyan esetben amikor a hívás névtelenül történik az ügyletes próbáljon minél több információt megtudni a másik félről és hollétéről. Ha lehetséges rögzíteni kell a hívást későbbi kiértékelés céljából.

Ezt követően indítsa el a riasztási folyamatot a szervezeten belül és kívül az érintettek felé.



a vészhelyzeti központ felépítése

Az üzembentartó ügylet értesítése alapján a Sky Escort Hungary Aero Club Elnöke, vagy a REBISZ vezető dönt a kényszerhelyzeti központ felállításáról. Amennyiben annak felállításáról dönt, úgy értesíti az érintett személyeket.

Egy súlyos esemény előfordulása esetén, minden munkavállalónak ismernie kell a szerepét, hogyan kell fokozni a riasztást, az azonnali elsősegély gyakorlatát, és milyen azonnali intézkedéseket tegyen, hogy megpróbálja megoldani a válsághelyzetet, vagy hogy megelőzze a helyzet továbbromlását. A gödöllői Repülőtér nem foglalkoztat Munkavállalókat, így rendszeres vészhelyzeti gyakorlatokat sem hajt végre.

A repülőtér felelős vezetője rendszeresen részt vesz továbbképzéseken a vészhelyzeti feladatok és a személyenként meghatározott eljárások gyakorlása érdekében.

5.2. Vészhelyzeti Hívószámok:

A Vészhelyzet Kezelési Csoport tagjai és a vészhelyzeti szolgálatok elérhetőségi adatainak naprakésznek és elérhetőnek kell lenniük. A felelős repülőtér vezető. részéről kijelölt kapcsolati/szolgálati személy: az aktuális ÜBÜSZ számára vészhelyzetben elérendő személyek elérhetőségi adatai az alábbiak a prioritás sorrendjében:

Név	Beosztás	Telefon	E - mail	Cím
Both Lajos	Felelős vezető	+36 30 934 3199	lhgdairport@gmail.com	2100 Gödöllő, repülőtér
Both Lajos	felelős repülőtér vezető	+36 30 934 3199	lhgdairport@gmail.com	2100 Gödöllő, repülőtér
Pető Sándor	REBISZ vezető	+36 20 777 9805	peto.sandor53@gmail.com	3516 Miskolc, Simándy P. u. 4. sz.
Both Lajos	Védelmi Tiszt	+36 30 934 3199	lhgdairport@gmail.com	2100 Gödöllő, repülőtér
Büki György	ügyintéző	+36 30 941 6229	gyubugy@gmail.com	2330 Dunaharaszti, Batthány u. 19.

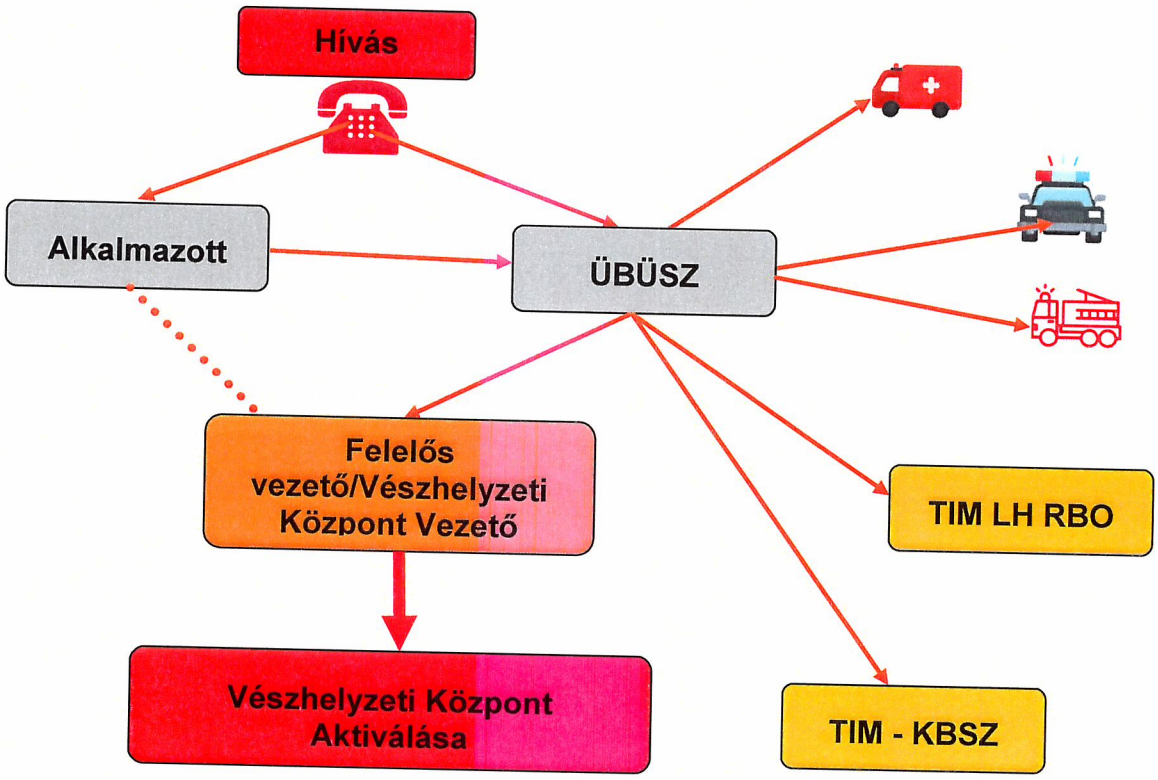
6. A kényszerhelyzeti központ felállítása

A szervezet mérete miatt néhány személynek több felelősségi területének kell lennie, azonban kényszerhelyzetben megfelelő számú képzett személyt kell csoportosítani a szervezet részéről kijelölt képviselő vezetésével. A repülőtér egy megfelelő elhelyezést, mint kényszerhelyzeti központot biztosít ezen személyek számára, megfelelően fel van szerelve a kényszerhelyzet kezelésére.

A kényszerhelyzeti központban rendelkezésre álló felszerelések listája az alábbi:

- kommunikációs eszközök,
- képernyők vagy kivetítők;
- videofelvétel készítésére alkalmas eszközök;
- számítógép internet kapcsolattal;
- nyomtatók;
- mobiltelefon.
- személyi védőfelszerelések;
- speciális berendezések.

A szervezet a kényszerhelyzeti központ tagjai számára szükség esetén szállást és élelmet biztosít a repülőtéren található hotelben.



Vészhelyzeti Központ aktiválása

6.1. A kényszerhelyzeti központ aktiválási szintjei

Első szint: Potenciálisan veszélyes következményekkel járó események azonnali következmények nélkül. A kényszerhelyzeti központban tagjai riasztva lettek, azért, hogy a reagálási idő a lehető legrövidebb időre csökkenthető legyen, ha a helyzet tovább súlyosbodna.

Ezen a készültségi szinten a kényszerhelyzeti központ tagjai folyamatosan elérhetők és rendelkezésre állnak.

Második szint: Olyan események, amelyeknek lehet egy vagy több jelentős hatása a személyek testi épségére, illetve anyagi javakra, ezáltal közvetlen befolyásolják a repülőtér működését. A kényszerhelyzeti központ tagjai a kijelölt kényszerhelyzeti központban tartózkodnak előkészítő döntések meghozatala, illetve egy azonnal reagálási helyzet megteremtése érdekében.

6.2. A kényszerhelyzet dokumentálása

Ha egyszer a kényszerhelyzeti központ aktiválásra került, minden eseményt, döntést, és következő tevékenységet rögzíteni kell egy kényszerhelyzeti naplóba. Ez biztosítja a kényszerhelyzetben meghozott döntések és végrehajtott tevékenységek átláthatóságát, visszakereshetőségét és megőrzését. A kényszerhelyzeti napló mintája a jelen kézikönyv .5. mellékletében található.

7. Kommunikáció

7.1. Belső kommunikáció

A kényszerhelyzetre történő reagálásban a szervezet munkavállalói, szerződött partnereinek egy része, vagy egésze érintett lehet a helyzettől függően. A repülőtér felelős vezetőinek összehangoltan kell az eseményről az állományt tájékoztatni valamilyen tájékoztatási lehetőség felhasználásával. A szervezet felelős vezetőinek időről időre tájékoztatni kell az állományt a megtett lépésekről, erősíteni kell azon szervezeti irányelveket, mint a szervezeten kívülre történő kommunikáció tilalmát, illetve a médiával történő kapcsolattartás alapelveit. Továbbá meg kell tiltani az illetéktelen személyek jelenlétét a kárhelyszínen, illetve a kényszerhelyzeti központban.

A szervezet állományából jelentkező önkéntesek felhasználhatók az áldozatok, vagy sérültek családtagjainak, barátainak nyújtott segítségnyújtás során. A szervezet indokolt esetben olyan szakemberek mint, pszichológusok és a válsághelyzeti tanácsadók bevonásával segít az érintett személyeknek és hozzátartozóiknak.

7.2. Külső kommunikáció

Azokban az esetekben, amikor jelentős esemény következik be a repülőtér egy előre meghatározott, részletes kommunikációs tervet, ami a repülőtér jogi tanácsadójának javaslatai alapján készül. A kommunikációs csatornák túlterhelésének megelőzése érdekében, a kényszerhelyzeti központ felállítását követően egy nyilatkozatot kiadása javasolt, melyről a kényszerhelyzeti központ dönt. Jelen kézikönyv 5. mellékletében található egy nyilatkozat minta, melyet a kényszerhelyzeti központ felhasználhat a baleset, vagy eseményre aktualizált nyilatkozat megírásához.

8. A kényszerhelyzeti központ tagjainak feladata

A következőkben meghatározásra kerülnek azok a feladatok és felelősségi területek amelyeket a Vészhelyzeti Központban végre kell hajtani.
Ezek a feladatok és felelősségi területek csekklisták formájában is elkészíthetők, ami hatékonyabbá és egyértelműbbé teszi a feladatok végrehajtását.(Ez a lista nem kizárólagos, lehetőség van arra hogy a repülőtér szükségleteinek, tapasztalatainak megfelelően módosítsa, bővítse a listát
A Gödöllői repülőteret üzemeltető Sky Escort Hungary Aero Clubnál
a szervezet mérete miatt egy személy egynél több feladatot is elláthat az alábbiakban listázottak közül.

Az alábbiakban meghatározásra kerültek azok a feladatok és felelősségi körök, amelyekkel a kényszerhelyzeti központban foglalkozni kell:

- felelős vezető : Both Lajos,
- repülőtér vezető: Both Lajos, vagy helyettese
- kommunikációs képviselő; Both Lajos
- repülésbiztonsági vezető: Pető Sándor, vagy helyettese
- védelmi felelős: Both Lajos, vagy helyettese
- ügyintéző.

A felelős vezetők és a feladatkiosztás listáját rendszeresen frissíteni szükséges szervezetnél végbemenő személyi változások függvényében

8.1. A felelős vezető feladatai

A felelős vezető,

- a repülésbiztonsági vezetővel történő egyeztetés alapján dönt a kényszerhelyzeti terv aktiválásáról és a kényszerhelyzeti központ felállításáról;
- vezesse a belső műveleteket a kényszerhelyzeti központ tagjaira támaszkodva;
- jelöljön ki egy kommunikációs képviselőt, akivel együttműködésben a kommunikációs képviselővel fogalmazza meg a kiadandó nyilatkozatot;
- biztosítsa, hogy a megfelelő szintű gazdasági források elérhetőek legyenek a baleseti helyszínen történő tevékenységre kijelölt személyeknek;

- biztosítsa, a megfelelő szintű gazdasági forrásokat az áldozatok és hozzátartozóik azonnali szükségleteihez;
- készítsen pontos költségvetést a balesethez kapcsolódó költségekről.

8.2. A repülőtér vezető feladatai:

- bizonyosodjon meg arról, hogy a repülőtér működése zavartalanul folytatható, amennyiben ez nem lehetséges, gondoskodjon a repülőtér üzemének korlátozásától, vagy teljes lezárásáról és az erről szóló szakmai tájékoztatás közzétételéről;
- álljon rendelkezésére az érintett hivatalos szerveknek;
- biztosítsa a szükséges logisztikai ellátást és felszerelést azoknak a személyeknek akik szolgálati feladatokat látnak el a baleset helyszínén;
- vegyen részt a baleset helyszín biztosításának és a roncsok összegyűjtésének megszervezésében, ha ezt a vizsgálatot vezető hatóság kéri.

8.3. A kommunikációs képviselő feladatai

- a felelős repülőtér vezető megbízása szerint teremtsen összekötő kapcsolatot a repülőtér és a sajtó között biztosítva, hogy csak releváns és pontos információ kerüljön publikálásra a balesettel, eseménnyel és annak vizsgálatával kapcsolatban;
- fogalmazza meg és továbbítsa a repülőtér nyilatkozatait.
- kezdeményezze szervezeti terv elkészítését arra az eshetőségre, ha a balesetben érintett személyek lelki sérüléseinek enyhítésére kapcsolatba kell lépni orvosi szakmai és vagy tanácsadó csoportokkal;

- lépjen kapcsolatba azokkal az alkalmazottakkal, akik önkéntesen jelentkeztek az áldozatok családtagjaival történő foglalkozásra;
- biztosítson megfelelő fogadó létesítményt a repülőtér irodáin belül, vagy valahol közel a baleset helyszíneihez az érintettek hozzátartozóinak fogadására;
- biztosítsa a megfelelő kommunikációs vonalakat, asztalokat, székeket, papírt, írószert, az áldozatok hozzátartozóinak;
- amennyiben indokolt biztosítson éjszakai elhelyezést a családoknak;
- válassza ki azon alkalmazottak közül, akik jelezték, hogy önkéntesen segítenék azokat, akik segítséget nyújthatnak az áldozatok hozzátartozóinak és barátainak;
- azonosítsa be a fogadó kórházakat mind az áldozatok mind a sebesültek esetén, ha szükséges biztosítson szállítást a hozzátartozóknak;
- tartsa a kapcsolatot az áldozatok azon hozzátartozóival, akik nem képesek megjelenni a baleset helyszínén;
- röviden tájékoztassa az alkalmazottak a helyzetről és a végrehajtandó feladatokról;
- nyújtson segítséget a baleset áldozatai listájának elkészítéséhez.

8.4. A repülésbiztonsági vezető feladatai

Gyűjtsön össze minden információt a balesettel kapcsolatos repülési feladat természetére, a tevékenységre vonatkozóan.

- Állítson össze egy listát miden olyan dokumentációról ami a belesettel kapcsolatos repüléssel összefüggésbe hozható, és tegye hozzáférhetővé a hatóságok számára.

- Időjárási jelentések másolatai (az adott repülés időszakában)
- A repülés előtti tervezés dokumentumainak másolata
- A légi jármű/helikopter/ légi jármű/ UL légi jármű és repülő eszköz súly és súlypont számításainak másolatát,
- Az üzemanyag számítási, üzemanyag feltöltési terv, kimutatás, igazolás másolatát
- Az utas lista másolatát

Állítson össze egy listát a légi jármű adminisztratív dokumentumaiból, legalább az alábbiak szerint:

- Személyi képzési dosszié
- Repülési idő és szolgálati napló
- Repülési napló
- Az egészségügyi alkalmassági igazolás másolata
- Szakszolgálati engedélyek másolatai

Együttműködésben a Műszaki/Karbantartási vezetővel – ezt más szervezet biztosítja szerződés alapján, mivel a légi jármű tulajdonosa szerződik - gyűjtse össze a balesetben érintett légi jármű technikai dokumentációját.
Ha szükséges jelöljön ki személyzetet és igazítsa el őket, a légiközlekedési esemény vizsgálókhoz, rendőrséghez, vagy más engedéllyel rendelkező szervezet embereihez.
Vázoljon fel következtetéseket a repülőtér SMS (Repülésbiztonsági Menedzsment Rendszer) és biztonsági adatbázisa alapján, a korábbi események és kockázatértékelések, kockázatmérséklés és ellenőrzés (Különböző bevezetett kockázat-ellenőrzések),az aktuális eseménnyel kapcsolatosan feltárt biztonsági kockázatokat érintően.

Ezeket a korábbi eseményekből és kockázatértékelésből származó következtetéseket biztosítsa, a felelős vezetőnek és a kommunikációs vezetőnek, hogy lehetővé tegye számukra, hogy a feltett kérdésekre helyesen válaszoljanak, hogy támogassa a társaság hírnevének védelmét.

Segítse a Felelős Vezetőt és a Kommunikációs vezetőt bármely más módon.

Álljon a megfelelő hivatalos szervek rendelkezésére.

Frissítse az SMS információkat (a vizsgálat után).

8.5. A védelmi felelős feladatai

- biztosítsa a baleset, vagy esemény helyszínét;
- értékelje és kezelje a baleset, vagy esemény védelmi kockázatait és következményeit, indokolt esetben a felelős repülőtér vezetőnél kezdeményezze a repülőtér üzemének korlátozását esetleg a repülőtér lezárását;
- korlátozza a belépést a társaság irodáiba és központjába beleértve a környező területet is;
- biztosítsa a repülőtérre belépő valamennyi személy azonosító kártyáinak és a csomagjainak ellenőrzését;
- abban az esetben, ha a média rendelkezik belépéssel a létesítménybe biztosítsa, hogy kapjanak kíséretet és mozgásuk legyen mindig ellenőrzés alatt;
- amennyiben szükséges telepítsen biztonsági elkerítést a baleset helyszínén még mielőtt a vizsgáló hatóság megérkezik;
- feladatinak ellátása érdekében a szervezet személyi állományának, vagy szükség esetén külső biztonsági cégek bevonását kezdeményezheti;
- álljon rendelkezésre a megfelelő hivatalos szervekkel történő együttműködésre.

8.6. Az ügyintéző feladatai

Biztosítson segítő szolgálatot a Vészhelyzet Kezelő Csoportnak, és a rangidős vezetőnek beleértve:

- Válaszadó telefon;
- Internet Kommunikáció
- A Vészhelyzeti Napló naprakészen tartása
- A kapcsolati személyek listájának aktualizálása
- A sajtónyilatkozatok és más kommunikáció lejegyzése.
- Televízió
- Video felvevő
- Nyomtató
- Fax
- Hálózati és mobil telefonok
- Biztosítsa, hogy a repülőtér Weblapja ahol az szükséges naprakész legyen.

Ehhez a munkájához a társaság személyi állományából – ha lesz -, vagy szükség esetén külső biztonsági cégeket vonhat be a szükséges és elégséges mértékben.

Tartson folyamatos Kapcsolatot a Vészhelyzeti Központtal, a rangidős vezetővel, hogy minden az alábbiakban részletezett logisztikai szükséglet és támogatás biztosítva legyen:

- Szállítás
- Elhelyezés
- Frissítők és étkezés
- Személyi védőfelszerelés
- Specialisták felszerelése (világítás, emelő berendezések stb.)
- Mobiltelefonok, rádiók

8.7. Hasznos Kapcsolati adatok a Vészhelyzeti Központ számára:

A repülőtér állítson össze egy hasznos kapcsolati listát, mely foglalja magába a következő területeket:

- Egészségügy
- Közegészségügy
- Veszélyes Anyagok
- Környezetvédelem
- Különböző szakértői területek
- Továbbá a lista tartalmazhatja a támogató logisztikai szolgáltató területeket, mint:
- Utazás (légi járatok, vasút, autó kölcsönzés, taxi, stb)
- Elhelyezés (hotelek, hordozható szálláshelyek, stb)
- Étkeztetés
- Ruházat / Felszerelés
- Vontatás,
- Fényképezés,
- Stb.

Szándékosan üresen hagyva

Mellékletek

1. sz. melléklet

A Bizottság (Eu) 2020/2034 Felhatalmazáson Alapuló Rendelete alapján A 376/2014/Eu Európai Parlamenti És Tanácsi Rendeletnek A Közös Európai Kockázat besorolási Rendszer Tekintetében Történő Kiegészítéséről szóló rendelet **Melléklete: A közös európai kockázat besorolási rendszer (ERCS)**

A közös európai kockázat besorolási rendszer

A közös európai kockázat besorolási rendszer (a továbbiakban: ERCS) az alábbi lépésekből áll:

1. LÉPÉS: A két változó értékének meghatározása: súlyosság és valószínűség.
2. LÉPÉS: A biztonsági kockázat besorolása az ERCS-mátrixon belül a két változó meghatározott értéke alapján.

1. LÉPÉS: A VÁLTOZÓK ÉRTÉKÉNEK MEGHATÁROZÁSA

1. A baleset potenciális kimenetelének súlyossága

1.1. Azonosítás

A baleset potenciális kimenetelének súlyosságát az alábbi két lépésben kell megállapítani:

a) az értékelendő esemény nyomán bekövetkező legvalószínűbb balesettípus (az úgynevezett fő kockázati terület) meghatározása;

b) potenciális halálesetek kategóriájának meghatározása a légi jármű mérete és a lakott vagy magas kockázatú területek közelsége alapján.

A fő kockázati területek a következők:

a) **levegőben történő ütközés:** légi járművek ütközése, miközben mindkét légi jármű a levegőben van; vagy légi jármű ütközése más levegőben szálló objektummal (a madarak és a vadon élő állatok kivételével);

b) **váratlan repülési helyzet:** olyan nemkívánatos helyzet, amelyben a légi jármű az üzemelés során eltér a szokásosan tapasztalt paraméterektől, ami végső soron irányítatlan földnek ütközéshez vezethet;

c) **futópályán történő ütközés:** egy légi jármű és egy másik objektum (más légi jármű, egyéb jármű stb.) vagy személy közötti ütközés, amely a repülőtér futópályáján vagy más kijelölt leszállási területen következik be. A madarakkal és a vadon élő állatokkal való ütközések nem tartoznak ide;

d) **futópálya-elhagyás:** olyan esemény, amely során a légi jármű anélkül hagyja el a futópályát, a repülőtér műveleti területét vagy bármely más kijelölt leszállóhely leszállási felületét, hogy a levegőbe emelkedne. Idetartozik a forgószárnyú repülőgépek függőleges becsapódása vagy a légi járművek, hőlégballonok vagy léghajók függőleges fel- és leszállása;

e) **tűz, füst és túlnyomás-létesítés:** olyan esemény, amely tűzzel, füsttel és füstgázokkal vagy túlnyomás kialakulásával jár, ami adott esetben összeegyeztethetetlen az emberi élettel. Idetartoznak a nem ütközés vagy rosszhiszemű cselekmények által előidézett, tűzzel, füsttel vagy füstgázokkal járó események, amelyek repülés közben vagy a földön a légi jármű bármely részét érintik;

f) **földön bekövetkezett káresemény:** a légi járműben a futópályán vagy más kijelölt leszállási területen kívüli földi területen történő üzemeltetés során, valamint a karbantartás során bekövetkező káresemény;

g) **akadállyal történő, repülés közbeni ütközés:** a levegőben lévő légi jármű és a földfelszínből kimagasló akadályok közötti ütközés. Ilyen akadályok közé tartoznak a magas épületek, fák, vezetékek, távíróvezetékek és antennák csakúgy, mint a kikötött objektumok;

h) **földnek ütközés: olyan esemény,** amelynek során a levegőben lévő légi jármű földnek ütközik, és semmi sem utal arra, hogy a hajózó személyzet elveszítette volna a légi jármű feletti irányítást. Idetartoznak többek között azok az esetek, amikor a hajózó személyzetet vizuális érzéki csalódások vagy rossz látási viszonyok befolyásolják;

i) **egyéb sérülés:** olyan halálos vagy nem halálos sérüléseket okozó esemény, amely nem tartozik semmilyen más fő kockázati területhez sem;

j) **biztonsági esemény:** a polgári repülést veszélyeztető jogellenes beavatkozás. Idetartozik a felügyelethez, védelemhez, belépés- és hozzáférés-ellenőrzéshez, átvizsgáláshoz, biztonsági ellenőrzések végrehajtásához kapcsolódó minden esemény és jogsértés, valamint minden egyéb olyan cselekmény, amelynek célja légi jármű és vagyontárgyak rosszhiszemű vagy szándékos tönkretétele, a polgári légi közlekedést és annak létesítményeit veszélyeztető vagy ezek elleni jogellenes beavatkozást eredményező módon. A fizikai és a kiberbiztonsági események egyaránt idetartoznak.

A potenciális haláleseteket a következőképpen kell kategorizálni:

a) több mint 100 lehetséges halálos áldozat - ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:

- potenciálisan több mint 100 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező nagy légi jármű;
- ugyanilyen méretű teherszállító légi jármű;
- bármely típusú légi jármű sűrűn lakott területen vagy magas kockázatú területen vagy mindkettőn;
- bármely típusú légi járművel kapcsolatos minden olyan helyzet, amely 100-nál több halálos áldozatot követelhet;

b) 20-100 lehetséges halálos áldozat - ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:

- potenciálisan 20-100 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező közepes légi jármű vagy azonos méretű teherszállító légi jármű;
- minden olyan helyzet, amely 20-100 halálos áldozatot követelhet;

c) 2-19 lehetséges halálos áldozat - ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:

- potenciálisan legfeljebb 19 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező kis légi jármű;
- ugyanilyen méretű teherszállító légi jármű;
- minden olyan helyzet, amely 2-19 halálos áldozatot követelhet;

d) 1 lehetséges halálos áldozat - ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:

- egyetlen, tanúsítvánnyal nem rendelkező légi jármű, amelyre nem vonatkoznak az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének tanúsítási követelményei;
- minden olyan helyzet, amely egyetlen halálos áldozatot követelhet;

e) 0 lehetséges halálos áldozat - ha az értékelendő esemény csak személyi sérüléssel jár, függetlenül a könnyű és a súlyos sérülések számától, feltéve, hogy nincsenek halálos áldozatok.

1.2. **Meghatározás**

A baleset súlyossága az alábbi súlyossági besorolások valamelyikébe tartozik:

- „A": a baleset bekövetkezése valószínűtlen;
- „E": baleset, amely könnyű vagy súlyos (nem maradandó) sérüléssel vagy kisebb légijármű-károsodással jár;
- „E": baleset, amely könnyű vagy súlyos (nem maradandó) sérüléssel vagy kisebb légijármű-károsodással jár;
- „I": baleset, amely egyetlen halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy jelentős kárral j ár;
- „M": súlyos baleset, amely korlátozott számú halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű megsemmisülésével jár;
- „S": jelentős baleset, amely potenciálisan halálos áldozatokkal és sérülésekkel jár;
- „X": szélsőséges katasztrofális kimenetelű baleset, amely potenciálisan jelentős számú halálos áldozattal jár.

A súlyossági besorolást a fő kockázati terület és a potenciális halálesetek alapján kell kiszámítani az alábbi táblázat szerint:

FŐ KOCKÁZATI TERÜLET	KATEGÓRIA	SÚLYOSSÁGI BESOROLÁS
Levegőben történő ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Váratlan repülési helyzet	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Futópályán történő ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Futópálya-elhagyás	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E

Tűz, füst és túlnyomás-létesítés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Földön bekövetkezett káresemény	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Akadállyal történő, repülés közbeni ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Földnek ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Egyéb sérülés	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Biztonsági esemény	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20-100 lehetséges halálos áldozat	S
	2-19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E

2. A baleset potenciális kimenetelének valószínűsége

A baleset lehető legrosszabb kimenetelének valószínűségét a 2.1. pontban meghatározott ERCS- akadálymodell használatával kell megállapítani.

2.1. ERCS - akadálymodell

Az ERCS - akadálymodell célja a biztonsági rendszer 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti azon akadályok hatékonyságának (azaz számának és erősségének) értékelése, amelyek fennmaradtak a ténylegesen bekövetkező esemény és a baleset lehető legrosszabb kimenetele között. Végső soron az ERCS - akadálymodell határozza meg, hogy az értékelendő esemény mennyire állt közel a potenciális balesethez.

2.1.1. Akadályok

Az ERCS - akadálymodell 8 akadályt tartalmaz logikai sorrendbe rendezve és az alábbi táblázat szerint súlyozva:

Akadály száma	Akadály	Akadály súlyozása
1.	„Légi jármű, berendezés és infrastruktúra-tervezés", amely magában foglalja a karbantartást és javítást, az üzemeltetési támogatást, valamint az esetlegesen balesethez vezető műszaki tényezőkkel kapcsolatos problémák megelőzését.	5
2.	„Taktikai tervezés", amely magában foglalja a repülést vagy más üzemeltetési tevékenységet megelőző szervezési és egyéni tervezést, elősegítve a baleseteket okozó, illetve a balesetek bekövetkezéséhez hozzájáruló tényezők csökkentését.	2
3.	„Szabályozások, eljárások és folyamatok", amelyek magukban foglalják a betartott hatékony, érthető és rendelkezésre álló szabályozásokat, eljárásokat és folyamatokat (az üzemeltetési akadályokra vonatkozó eljárások alkalmazásának kivételével).	3
4.	„Helyzetfelismerés és fellépés/cselekvés", amely magában foglalja az üzemeltetési kockázatokkal szembeni emberi éberséget, biztosítva az üzemeltetési veszélyek azonosítását és a balesetek megelőzésére irányuló hatékony fellépést.	2
5.	„Figyelmeztető rendszerek működése és üzemeltetése", amelyek megelőzhetik a baleseteket, célra vezetőek, működőképesek, operatívak és betartják őket.	3
6.	„Potenciálisan balesethez vezető helyzet késedelmes megszüntetése"	1
7.	„Védelmek", amelyek meghatározhatatlan akadályok vagy a történések véletlen alakulása révén mérsékelik egy bekövetkezett esemény kimenetelének súlyosságát vagy megelőzik az esemény kimenetelének súlyosbodását.	1
8.	„Kis energiájú esemény", amely a „Védelmek" akadállyal megegyező besorolású, de csak a kis energiájú fő kockázati területeken (földön bekövetkezett káresemény, futópálya-elhagyás, sérülések). „Tárgytalan": az összes többi fő kockázati terület esetében.	1

2.1.2. Az akadályok hatékonysága:

Az egyes akadályok hatékonyságát a következőképpen kell besorolni:

- **„A balesetet elhárította”:** ha az akadály segítségével sikerült megelőzni a baleset bekövetkeztét;
- **„Megállapítottan fennmaradt”:** ha megállapítható, hogy az akadály fennmaradt az értékelendő esemény és a baleset potenciális kimenetele között;
- **„Feltételezhetően fennmaradt”:** ha feltételezhető, hogy az akadály fennmaradt az értékelendő esemény és a baleset potenciális kimenetele között;
- **„Megállapítottan nem működött”:** ha megállapítható, hogy az akadály nem működött;
- **„Feltételezhetően nem működött”:** ha annak ellenére feltételezhető, hogy az akadály nem működött, hogy a megállapításhoz nem áll rendelkezésre elegendő információ vagy semmilyen információ;
- **„Tárgytalan”:** ha az akadály az értékelendő esemény szempontjából nem releváns.

2.1.3. Az akadályok értékelése

Az akadályokat két lépésben kell értékelni:

- **1 lépés:** Annak azonosítása, hogy a 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti akadályok (1-8.) közül melyek azok, amelyek elhárították, hogy az esemény nyomán bekövetkezzen a baleset potenciális kimenetele (ezeket „balesetet elhárító akadálynak” nevezzük).

- **2. lépés:** A fennmaradó akadályok hatékonyságának megállapítása a 2.1.2. ponttal összhangban. A fennmaradó akadályok azok a 2.1.1. pontban szereplő táblázatban felsorolt akadályok, amelyek a balesetet elhárító akadály és a baleset potenciális kimenetele között helyezkednek el. A 2.1.1. pontban szereplő táblázatban felsorolt, a balesetet elhárító akadály előtt elhelyezkedő akadályok nem tekinthetők úgy, hogy hozzájárultak a baleset kimenetelének megelőzéséhez, következésképpen ezek az akadályok nem sorolhatók „A balesetet elhárította" vagy a „Fennmaradt" kategóriákba.

2.2. Számítás

A baleset potenciális kimenetelének valószínűsége a következő lépések eredményeként kapott számérték:

- **1.lépés:** A 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti összes, az értékelés alapján „A balesetet elhárította", „Megállapítottan fennmaradt" vagy „Feltételezhetően fennmaradt" besorolású akadály súlyozásának (1-5) összege. A „Nem működött" és a „Tárgytalan" akadályokat nem lehet figyelembe venni a végleges besorolás kiszámítása során, mivel ezek nem előzhették volna meg a balesetet. Az akadályok súlyozásának így kapott összege egy 0 és 18 közötti számérték.

- **2.lépés:** Az akadályok súlyozásának összege az alábbi táblázat szerinti, 0 és 9 közötti akadály-besorolásnak felel meg, felölelve az erős és a gyenge fennmaradó akadályok közötti teljes tartományt.

Az akadályok súlyozásának összege	Megfelelő akadály besorolás
0 Nincs fennmaradó akadály. Bekövetkezett a baleset lehető legrosszabb kimenetele.	**0**
1-2	**1**
3-4	**2**
5-6	**3**
7-8	**4**
9-10	**5**
11-12	**6**
13-14	**7**
15-16	**8**
17-18	**9**

2. LÉPÉS: A BIZTONSÁGI KOCKÁZAT BESOROLÁSA AZ ERCS - MÁTRIXON BELÜL

A biztonsági kockázati besorolás egy két karakterből álló érték, amelynek első tagja az esemény súlyosságának kiszámításával kapott alfabetikus értéknek (A-tól X-ig terjedő súlyossági besorolás), a második tagja pedig az esemény megfelelő értékének kiszámításával kapott számértéknek (0-9) felel meg.

A biztonsági kockázati besorolást be kell illeszteni az ERCS-mátrixba.
Az egyes biztonsági kockázati besorolásokhoz összesítési és elemzési célból egy számszerű ekvivalens érték tartozik, amelyhez az alábbiakban a **„Számszerűsített egyenérték”** pont fűz magyarázatot.

Az ERCS - mátrix az alábbiak szerint tükrözi a biztonsági kockázati besorolást és az azokhoz tartozó számértékeket:

SÚLYOSSÁG			BESOROLÁS (ERCS-besorolás)										
A baleset potenciális kimenetele	Besorolás												
Szélsőséges katasztrofális kimenetelű baleset, amely potenciálisan jelentős számú (több mint 100) halálos áldozattal jár	X	Kockázatértékelés folyamatban	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1		X0
Jelentős baleset, amely potenciálisan jelentős számú (20–100) halálos áldozattal jár	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1		S0
Súlyos baleset, amely korlátozott számú (2–19) halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű megsemmisülésével jár	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1		M0
Baleset, amely egyetlen halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű számottevő károsodásával jár	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1		I0
Baleset, amely könnyű vagy súlyos (nem maradandó) sérüléssel vagy kisebb légijármű-károsodással jár	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1		E0
A baleset bekövetkezése valószínűtlen	A		*Nincs biztonsági vonatkozás*										
	Megfelelő akadály-besorolás		9	8	7	6	5	4	3	2	1		0
	Az akadályok súlyozásának összege		17–18	15–16	13–14	11–12	9–10	7–8	5–6	3–4	1–2		0
			A BALESET POTENCIÁLIS KIMENETELÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE										

Az eseményhez fűződő ajánlott fellépés sürgősségének megállapítását megkönnyítendő a biztonsági kockázati besoroláson felül az ERCS - mátrixban a következő három szín használható

Szín	ERCS - besorolás	Értelmezés
VÖRÖS	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Magas kockázat. A legmagasabb kockázatú események.
SÁRGA	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Fokozott kockázat. Közepes kockázatú események.
ZÖLD	X5-X9, S5-S9, M4-M9, I3-I9, E2-E9	Alacsony kockázatú események.

A mátrix zöld rubrikái alacsonyabb kockázati értékeket tartalmaznak. Ezek a biztonsággal kapcsolatos események részletes elemzéshez szolgáltatnak adatokat, amelyek akár elszigetelten, akár más eseményekkel együtt növelhetik az ilyen események kockázati értékét.

Számszerűsített egyenérték

Az egyes ERCS - besorolásokhoz azoknak megfelelő, a kockázat mértékét jelző számszerűsített érték társul, amely megkönnyíti az ERCS - besorolással rendelkező, többször előforduló

ERCS besorolás	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Megfelelő számérték	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000	1000000
ERCS besorolás	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Megfelelő	0,0005	0,005	0,05	0,5	5	50	500	5000	50000	500000
ERCS besorolás	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Megfelelő	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000
ERCS besorolás	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Megfelelő	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000
ERCS besorolás	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Megfelelő	0,000001	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000

A mátrixban a 10. oszlop és az A. sor egyaránt 0 értéket képvisel csakúgy, mint a megfelelő számérték.

2. melléklet:

Külső érintett szervezetek elérhetőségi adattáblája:

Név	Kapcsolattartó (ha van ilyen)	Telefon/fax	E - mail	Cím
Kutatási és Mentési Koordinációs Központ		112		
Légi irányítási Központ	Hungarocontrol	+36 1 293 4444 + 36 1 293 4343	info@hungarocontrol.hu	1185 Budapest, Igló u. 33-35. 1675 Budapest, Pf.80.
Országos Mentőszolgálat		104, 112 +36 1 350 3737	info@mentok.hu	OMSZ Főigazgatósága, 1395 Budapest, Pf.:426
Rendőrség		107, 112		
Tűzoltóság		105, 112		
Katasztrófavéd elmi Központ		112, +36 1 469 4347 +36 20 820 0089	Okf.ugyfelszolgalat@katasztrofavedelem.gov.hu	1149 Budapest, Mogyoródi út 43.
TIM Légiközlekedési Hatóság (CAA)		+36 1 273 5526 +36 29 354 224	caa@itm.gov.hu	2220 Vecsés, Lincoln u. 1. sz. 1140 Budapest, Pf. 1.
TIM Közleke-désbiztonsági Szervezet (NTSB)	Ügyelet	+36 1 294 5529 +36 30 931 0832 Fax.: +36 1 432 6241	kbszbejelentes@nfm.gov.hu tsbnotification@nfm.gov.hu Rep.és Bales. Helyszínelési Oszt.: tsbaviainfo@nfm.gov.hu	1103 Budapest, Kőér utca 2/A Postacím: 1441 Budapest, Pf.88

3. melléklet: Eseményi bejelentő adatlap

ESEMÉNY BEJELENTŐ LAP

Esemény száma: .....

Az esemény dátum és időpontja: .....,

Az esemény pontos helyszíne: .....

Az esemény besorolása: .....

Értesítés vételének dátum időpontja: .....

Értesítő személy: .....

Egyebek: .....

A légi jármű típusa: ..... A légi jármű lajstromjele: .....

A repülési feladat jellege: .....

A légi jármű parancsnokának neve: .....

A légi járművön tartózkodó személyek száma: .....

Sérülés jellege: .....

Esemény leírása: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Intézkedések: .....

.....

.....

.....

.....

Értesített személyek és szervezetek

Szervezet	Dátum és idő	Értesítés módja
KBSZ	.....	.....
Mentő	.....	.....
Rendőrség	.....	.....
Repülőtér igazgató	.....	.....
Repülőtér-vezető	.....	.....
Repülésbiztonsági vezető	.....	.....
Kommunikációs képviselő	.....	.....
Védelmi felelős	.....	.....
Biztosító	.....	.....
Jogi képviselő	.....	.....

Az eseményt bejelentő személy neve és aláírása:.....

Egyéb feljegyzések:.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. melléklet: Személyi adatlap

SZEMÉLYI ADATLAP

Esemény száma: .....

Az esemény dátum és időpontja: .....,

Az esemény pontos helyszíne: .....

Az érintett személy adatai

Vezetéknév: ..... Keresztnév: .....

Nem:..... Állampolgárság: .....

Születési hely, idő:.....

Állampolgárság:.....

Személyazonosító okmány típusa, száma: .....

Állandó lakhelye: .....

Tartózkodási helye:.....

Esemény utáni tartózkodási helye: .....

Telefon: ..... E-mail: .....

Sérülés: .....

.....

.....

.....

.....

Funkció.....

Hozzátartozók

Név	Viszony	Elérhetőség
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Egyéb feljegyzések: .....

5. melléklet: Kényszerhelyzeti napló

KÉNYSZERHELYZETI NAPLÓ

Az esemény dátum és időpontja: .....,

Az esemény pontos helyszíne: .....

Az esemény pontos leírása: .....

.....

A kényszerhelyzeti terv aktválásának dátuma és időpontja: .....

A kényszerhelyzeti központ összetétele:

Repülőtér Felelős vezető, vagy helyettese .....

Telefonos elérhetősége .....

Repülőtér-vezető .....

Telefonos elérhetősége .....

Kommunikációs képviselő .....

Telefonos elérhetősége .....

Repülésbiztonsági vezető .....

Telefonos elérhetősége .....

Védelmi felelős .....

Telefonos elérhetősége .....

Ügyintéző .....

Telefonos elérhetősége .....

A balesettel kapcsolatosan hozott döntések és intézkedések.

Dátum és idő	Döntés vagy intézkedés
.....	.....
.....	.....

.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

6. melléklet: Nyilatkozat

SAJTÓNYILATKOZAT A GÖDÖLLŐI REPÜLŐTÉRTŐL

Hely .....,

Dátum .....

Információt kaptunk, hogy a mai napon ..... -kor a Gödöllői Repülőtéren / repülőtérről indulva / repülőtérre tartva a ..... típusú, ... lajstromjelű légi jármű balesetet szenvedett.

Az első jelentések alapján a légi jármű fedélzetén ..... személy tartózkodott a fedélzeten beleértve a ..... fős legénységet. Jelenleg nem rendelkezünk több információval a baleset körülményeit illetően, de a baleset okainak kivizsgálását az illetékes hatóságokkal szoros együttműködésben megkezdtük.

A repülőtér vezetése a _____ nevében szeretné kifejezni a legmélyebb együttérzését az utasok és a személyzet hozzátartozóinak és barátainak.

Jelenleg nem rendelkezünk több információval a baleset körülményeit illetően, és az _____ nincs abban a helyzetben hogy, találgatásokba bocsátkozzon a tragédia bekövetkezésének okairól.

Az _____ jelenleg együttműködve a megfelelő hatóságokkal azon dolgozik, hogy megállapítsa hogyan és miért következett be a Baleset.

(Egy vészhelyzeti telefonszám a hozzátartozók és barátok számára megadásra kerülhet ha erre van lehetőség)

FRISSÍTÉS A GÖDÖLLŐI REPÜLŐTÉR SAJTÓNYILATKOZATÁHOZ

Hely .....,

Dátum .....

A Gödöllői repülőtér REBISZ megerősítette, hogy a repülőszemélyzetet azonosították amely a _____ típusú légi jármű/helikopter/UL légi jármű/ repülő eszköz balesetben érintet, ami _____ év _____ hó _____ nap történt _____ térségében.

Röviden ismertesse az személyzet tagok neveit, korát, szolgálatban eltöltött idejét, repülési tapasztalatát ha rendelkezésére áll.

Utasok Listája

Adja meg az utasok neveit, életkorát, nemzetiségét ha ismert.

Különlegesen képzett szakemberek biztosítanak segítséget és támogatást úgy az utasok, mint a gépszemélyzet családtagjainak és barátainak, és szeretnénk kérni a médiát, hogy tartsa tiszteletben a hozzátartozók személyiségi jogait ebben a nehéz időszakban.

A Gödöllői Repülőtér REBISZ folytatja a munkáját a hatóságokkal és amint újabb információk birtokába jut arról folyamatos tájékoztatást ad.

.

Szándékosan üresen hagyva