



Jelentés az Országos Meteorológiai Szolgálat, mint léginavigációs szolgáltató 2010. évi tevékenységéről

Az Európai Bizottság 2096/2005/EK (2005. december 20.) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló rendelete előírja a szolgálatok ellátásának általános követelményei során, hogy a szolgáltatóknak jelentéstételi kötelezettségük van. A léginavigációs szolgáltató éves jelentését a nemzeti felügyeleti hatóság (Magyarországon a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Igazgatósága) számára továbbítja.

Technikai és működési képesség, alkalmasság

A Magyar Meteorológiai Intézet 1870-ben alakult meg Budapesten. Akkori nevén a Meteorológiai és Föld-delejességi Magyar Királyi Központi Intézet alapító okiratát a király ellenjegyezte, és az intézményt a vallás és közoktatásügyi miniszter felügyelete alá helyezte. Fő feladata a meteorológiai mérések szervezése és kiértékelése, az ország éghajlati viszonyainak feltárása volt. 1970-ben megalakult az Országos Meteorológiai Szolgálat (a továbbiakban: OMSZ), 1988-tól az OMSZ felügyeletét a környezetvédelmi és vízügyi miniszter vette át.

Napjainkban - a 140 évre visszanyúló tradíciónak megfelelően - az OMSZ meteorológiai adat- és információgyűjtő és elemző szervezet, amely az utóbbi évtizedekben egyre inkább információ szolgáltató szervezetté is vált.

Szolgálatunk repülésmeteorológiai részleget is fenntart. A repülésmeteorológiai szolgálat a rendszeres légiforgalom kialakulásával együtt alakult ki és fejlődött, tehát kiterjedt repülésmeteorológiai tapasztalattal rendelkezünk, a megfelelő ismeretek birtokában alkalmasak vagyunk a léginavigációs szolgáltatói feladatra.

A mai repülésmeteorológia elsődlegesen a repülés biztonságát, illetve a repülés gazdaságosságát hivatott szolgálni.

Technikai és működési képességünket a biztonságos és folyamatos szolgálat, a technikai kapacitás megléte és a megfelelő szakértelem biztosítja.

Szervezeti felépítés

Az OMSZ a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló külön jogszabály szerint repülésmeteorológiai szolgáltatást végez, valamint külön jogszabály szerinti szakhatósági feladatokat lát el.

A Szolgálat szervezeti felépítése 2010-ben sem változott; feladatainkat a már korábban kialakult struktúra mellett végeztük, mely struktúra a léginavigációs szolgálat biztonságos ellátását is szolgálja.

A hazai és nemzetközi jogszabályokon, ajánlásokon felül belső kiadású irányító, szabályozó dokumentumok határozzák meg az OMSZ tevékenységét, mindennapi életét.

A tavaly napvilágot látott elnöki utasítások közül repülésmeteorológiai vonatkozású a 10/2010. (III.12.) OMSZ utasítás Készenléti terv a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére címmel.

Az egyes dolgozók feladatait személyre szóló munkaköri leírások definiálják; ezeket – a korábbi évekhez hasonlóan – 2010-ben is átvizsgáltuk, szükség esetén aktualizáltuk.

A korábban a közsférában használt teljesítmény értékelő rendszer (TÉR) megszűnt. Ezért az OMSZ éves szakmai tervének személyre lebontott feladatainak teljesülését osztályértekezleten értékeltük.

Az Országos Meteorológiai Szolgálat teljes tevékenységét átfogó minőségirányítási rendszert működtet. A rendszer – a Szolgálat integrált részeként – a jogszabályok követelményeire épülve, a belső működési folyamatok rendezettségének, hatékonyságának, megbízhatóságának folyamatos javításán keresztül az ügyfelek és partnerek elégedettségének növelését célozza meg.

A minőségirányítási rendszer követelményeit az EN ISO 9001:2008 európai és az ennek megfelelő MSZ EN ISO 9001:2009 magyar szabvány (továbbiakban: ISO 9001) határozza meg, melyet a Szolgálat kötelező érvényűnek tekint a tevékenysége során.

Repülésbiztonsági politikánk szerint a folyamatos, magas színvonalú, szakmailag megalapozott, megfelelő biztonságú technikai háttérű és a felhasználók igényeit messzemenően figyelembe vevő szolgáltatással a repülések biztonságának növeléséért dolgozunk, melynek megvalósításáért Szolgálatunk vezetősége, valamint valamennyi dolgozója elkötelezett.

Szervezeti igazgatás

Szolgálatunknál az öt évre szóló tervek elkészültek, és a belső informatikai hálózaton a munkatársak számára elérhetőek (OMSZ középtávú szakmai terv 2010-2014, OMSZ IT stratégia 2010-2014, középtávú személyi terv 2010-2014). Az OMSZ a célkitűzéseket éves tervekre bontva konkretizálja (szakmai, műszaki, közbeszerzési, továbbképzési, minőségügyi, utazási tervek). Az éves tervek az Intraweben szintén minden munkatárs számára hozzáférhetőek. A tervek megvalósulását a főosztályvezetők és az elnök félévente/évente ellenőrzik.

Az OMSZ engedélyezett létszáma 2010-ben 228 fő volt. Az RVO létszáma 24 fő, ebből repülésmeteorológiai feladatot folyamatosan 6 fő lát el, de más beosztású (veszélyjelző) munkatársak közül 3 fő bármikor el tudja látni a repülésmeteorológiai szolgálatot. Ez a létszám betegségek és szabadságok idejére is teljes szolgálati lefedettséget biztosít. Bizonyos időszakokban lehetőség nyílt egy „rövidnapos” repülésmeteorológus munkába állítására is, aki a napi szolgálati tevékenység segítése mellett adminisztratív illetve fejlesztési feladatokat is ellátott.

A repülőterek állomásokon is folyamatos szolgálati beosztás működik, a szolgálatot 4-6 fő látja el. A technikai és működési kapacitás jó. A szakértelmet biztosítja a folyamatos szakmai továbbképzés.

Biztonságirányítás

Az OMSZ a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII.20.) Korm. rendelet 4. melléklet 4. pontja szerint légitforgalmi berendezések engedélyezési eljárásaiban részt vevő szakhatóság, így 2010-ben szakhatóságként repülőtérszemléken vettünk részt. Lehetőségeink korlátozottak, ezért csak a nyilvános repülőterek felkeresésére volt mód.

Néhány repülőtéren az előző évekhez képest fejlődés volt, hogy a briefinghez szükséges meteorológiai csomagok rendelkezésre állnak. Sajnálatos tapasztalat azonban, hogy ez nem általános. A meteorológiai mérések, megfigyelések, illetve a meteorológiai információkhoz való hozzájutás lehetősége sok esetben hiányzik. Ez természetesen erősen befolyásolja a repülés biztonságát.

Április 1-jén sor került a Sármellék-repülőtér újraindítására. Ekkor megtörtént a repülőtér és az OMSZ közötti szerződés újrakötése is. Így mind a METAR, mind a TAF táviratok rendelkezésre állnak.

Minőségirányítási rendszer

Az Országos Meteorológiai Szolgálat 2002-től működtet ISO 9001 szabvány szerinti minőségirányítási rendszert (MIR). A legutóbbi megújító audit 2009-ben volt, az OMSZ újabb három évre megkapta a tanúsítást. 2010. január 20-21-22-én az SGS Hungária Kft. hajtott végre külső felügyeleti auditot. Az auditorok megállapították, hogy intézményünk megfelelően működteti irányítási rendszerét, ezzel tanúsítványunkat meghosszabbították. A felülvizsgálat során nem-megfelelőség nem került regisztrálásra.

Az év folyamán június 3-án belső audit volt osztályunkon, valamint minőségügyi vezetőnk repülésmeteorológiára vonatkozó auditot is végrehajtott osztályunkon. Ezen kívül a Megfigyelési Főosztályhoz (MFO) tartozó vidéki, repülőtéri meteorológiai állomásokon, Pécsen, Sármelléken, Péren és Debrecenben is végzett auditokat.

Az audit során ellenőrzésre került, hogy megfelelünk-e a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó követelményeknek (2096/2005/EK rendelet).

A következőket állapította meg az auditor:

A 2009. évi belső audit nyomán tett kisebb észrevételek javító intézkedései megtörténtek. Az idei belső auditok tapasztalatai alapján az OMSZ megfelel a léginavigációs szolgálatok ellátásának követelményeinek. Kisebb észrevételeket ebben az évben is tettünk, ezekre javító intézkedések tervét kértük, meghatározva a felelősöket és a határidőt. Az intézkedések végrehajtását a határidő lejártát követően ellenőrizzük. A javító intézkedések a következők:

- 1. Az RVO osztályértekezletek jegyzőkönyveit minden munkatársnak alá kell írni, az értekezleten részt nem vevőknek az utólagos megismerés dátumával.
Határidő: 2010. 10. 31. a pótlásra, a továbbiakban pedig folyamatosan.
Felelős: Fejesné Sándor Valéria, osztályvezető*
- 2. A TAF verifikálás folyamatáról munkautasítást kell készíteni.
Határidő: 2010. 10. 31.
Felelős: Fejesné Sándor Valéria, osztályvezető*

Mindkét pontban leírtak határidőre megvalósultak.

2010. december 14-e volt a Nemzeti Közlekedési Hatóság által végrehajtott éves hatósági ellenőrzés időpontja. Az audit során egy észrevételt tettek. Az észrevétel kapcsán tervezett változtatásról a következő intézkedési tervet nyújtottuk be:

A 2096/2005/EK rendelet I. mellékletének 2.2 pontja követelményként írja elő a léginavigációs szolgáltató részére legalább 5 éves üzleti terv készítését.

***Feladat:** A Szolgálat a 2096/2005/EK rendelet I. mellékletének 2.2. pontja alapján tevékenységére vonatkozó 2010-2014-es (majd 2011-2015-ös) időszakra vonatkozó pénzügyi, szakmai, személyi, informatikai stratégiai terve alapján összeállítja a repülésmeteorológiai feladatra vonatkozó 5 éves, valamint ebből lebontva az éves üzleti tervet.*

***Felelős:** Buda István, gazdasági elnökhelyettes, Buránszkiné Sallai Márta szakmai elnökhelyettes, Sándor Valéria osztályvezető.*

***Határidő:** 2011. április 30.*

A feltárt hiányosság a Tanúsítványt nem érinti.

Működési kézikönyvek

A munkautasítások folyamatosan frissülnek. Évente legalább egyszer minden munkautasítás felülvizsgálatra kerül, melyet a felülvizsgálatra kijelölt munkatárs aláírásával igazol a munkautasítás törzspéldányán. A munkautasításokat és a felülvizsgálatok igazolását a minőségügyi vezető és a belső auditorok rendszeresen ellenőrzik. A munkautasítások módosításáról minden vezető e-mailben tájékoztatást kap, melyről a beosztott munkatársakat e-mailben és/vagy osztályértekezleteken tájékoztatja. A munkautasítások számozása és formátuma 2010-ben megváltozott, a régi és új jelöléseket tartalmazó táblázat az Intraweben megtalálható. A bizonylatok 2010-ben nem változtak.

A repülésmeteorológiai szolgáltatásokra vonatkozó nemzetközi érvényességű ajánlásokat megfogalmazó ICAO Annex 3 dokumentumhoz általános szabály szerint 3 évenként jelenik meg módosítás. 2010. november 18-án a 75. számú amendment lépett érvénybe. Az operatív szolgálat szempontjából legfontosabb változások az AIRMET, SIGMET és különösen a vulkáni hamura vonatkozó SIGMET táviratokat érintik. Ezekhez kapcsolódóan novemberben megjelent a szintén módosított EUR SIGMET and AIRMET GUIDE SECOND EDITION 2010 dokumentum is.

A legutóbbi két beszámolóban már említettünk egy 2008 novemberétől életbe lépett, a TAF-ok érvényességi idejére vonatkozó módosítást. A Budapest-Ferihegyre szóló TAF-ok ekkortól a korábbi 9 helyett 24 órára szólnak, viszont 3 helyett 6 óránként frissülnek. Ennek – a pozitív hatások mellett – számos negatívuma is van, melyek közül csak egyet emelnénk ki. Azon évtizedek alatt, amikor 9 órát fedett le a TAF, a nem várt, vagy várt, de be nem következett időjárási változások miatt kiadott módosított (AMD) TAF-ok arányát sikerült 3% alatt tartani. A módosítás óta – a 6 óránkénti frissítésnek köszönhetően – ez az arány jelentősen romlott: 2010-ben 9-10%-ra emelkedett. Idevágó pontos nemzetközi összehasonlítás nem áll rendelkezésre, de az európai repülésmeteorológus közösségtől származó információ szerint a tendencia másutt is hasonló.

Az általunk kiszolgált vidéki repülőterekre (Debrecen, Pécs, Pér, Sármellék) – azok nyitvatartási idejét, illetve forgalmát figyelembe véve – továbbra is 9 óra érvényességű TAF-okat adtunk ki. A 2009. évi beszámolóban utaltunk a Balaton Airport (Sármellék) működését érintő kérdésekre, annak 2009 őszen történt bezárására. A repülőtér 2010 tavaszán újra nyitott, ennek megfelelően Sármellékre ismét készültek, illetve készülnek előrejelzések, ide értve az úgynevezett leszállási előrejelzéseket is. Utóbbiakat – a terhelés optimális megosztása céljából – bontva adtuk: reggeltől kora délutánig a Dél-dunántúli Regionális Központ, a nap további részében a Repülésmeteorológiai és Veszélyjelző Osztály. Ősztől – a repülőtér forgalmának csökkenése miatt – már csak a hét két meghatározott napján adtunk landing forecastot.

A repülésmeteorológiai tevékenységünkre vonatkozó munkautasításokat 2010-ben is karbantartottuk: a technológiai leírást márciusban, a meteorológiai kódok leírását – a novemberi Annex 3 módosítást követően – aktualizáltuk.

2010. mérföldkönek tekinthető a repülésmeteorológiai előrejelző munkájának értékelése szempontjából. A többféle előrejelzési produktum közül az elmúlt években csak a Budapest-Ferihegyre szóló TAF volt verifikálva, és bár ez 2010-ben is így volt, a verifikációs eljárás jelentősen megváltozott. A korábbi évek nem teljes körű kiértékelést adó módszere helyett új eljárást dolgoztunk ki. A séma egyik legfontosabb tulajdonsága, hogy a TAF-ban szereplő valamennyi változóra kiterjed, továbbá az Annex 3 szellemiségét sokkal inkább figyelembe veszi. Meg kell azonban említenünk, hogy ez az eljárás sincs teljes összhangban az Annex 3-mal. Az ajánlason alapuló kritériumrendszer bizonyos értelemben kevésbé szigorú, mint a bevezetett új módszer. A valamivel szigorúbb elbírálásnak elsődlegesen az a célja, hogy a nemzetközi ajánlások bizonyos értelemben vett „lazasága” ellenére az előrejelzők törekedjenek a jövőbeli folyamatok pontos leírására, de az eddigiekhez hasonlóan továbbra is kerülve az indokolatlan tartalom megjelenítését. Nemzetközi szinten évek óta porondon van egy egységes verifikációs eljárás kidolgozásának és alkalmazásának kérdése, ma még azonban csak országonkénti vagy ország csoportonkénti kiértékelések léteznek, és egyelőre hiányozni látszik az a kezdő lökés, ami végre igazán beindíthatná a probléma megoldását. A TAF-okon kívül gondolnunk kell más típusú, de nem kevésbé fontos előrejelzések (pl. SIGWX térképek) verifikálására is, ezekre azonban egyelőre még kezdeményezések sincsenek.

Előző évi beszámolónkban említésre került, hogy a Ferihegyi Repülőtéren működő ALMOS rendszer mérési adatai a korábbi webes felületen már nem hozzáférhetők, így a ferihegyi időjárás folyamatok csak az ALMOS terminálon követhetők. Korábbi félelmünk, mely szerint a terminál kiesése esetén adathiány léphet fel, sajnos beigazolódtak. Az év folyamán – szerver problémák miatt – több alkalommal 5-15 percre megszűnt az előrejelzők adatokhoz való hozzáférése, ezért úgy látjuk, a jövőben valamilyen formájú backup-ra mindenképpen szükség lenne.

Korábbi beszámolóinkban ismertettük a HAWK meteorológiai munkaállomáson végzett fejlesztéseket. 2010-ben alapvető változások nem voltak, kisebb finomításokra azonban sor került, illetve az ECMWF modell nagyobb felbontású verziója implementálva lett.

Az OMSZ – minőségügyi politikájának megfelelően – a megfigyeléseket és méréseket a hazai és nemzetközi ajánlások, előírások betartásával végzi. Az OMSZ állomáshálózata és a mérési eredmények hozzáférhetősége 2010-ben nem változott, a felszíni állomások legfrissebb adatai továbbra is 10 percenként álltak az előrejelzők rendelkezésére. A Békés Airport-tal folytatott tárgyalások eredményeként novembertől Békéscsabán ismét a repülőtéren zajlanak a mérések, megfigyelések.

2010. egyik legnagyobb szakmai kihívását az áprilisi izlandi vulkáni tevékenység, illetve annak a légközlekedésre gyakorolt hatása jelentette. A magyar repülésmeteorológia hosszú történetében még nem volt példa arra, hogy vulkáni hamu terjedésére vonatkozó előrejelzéseket kelljen készíteni. Az OMSZ (és persze a többi európai állam) szerencséjére az ICAO rendszeresen szervez szimuláción alapuló vulkáni hamus gyakorlatokat: a legutóbbi éppen két hónappal a kitörés előtt volt, amiben ugyan csak megfigyelőként vettünk részt, ám ez is hozzájárult ahhoz, hogy az áprilisi éles helyzetben már az első perctől kezdve rutinszerűen tudtuk használni mind az ilyen esetekben (is) megnyíló kommunikációs csatornákat, mind az azokon közölt információt. Ennek és a példátlan nemzetközi együttműködésnek is köszönhetően az elvégzett munkánkat illetően hazai partnereink elégedettségüket fejezték ki.

Az NKH Légügyi Igazgatósága 2008. szeptemberi auditjának 5. számú észrevétele volt a repülésbiztonsági kockázatok felmérése és dokumentálása minden, a repülésbiztonságot érintő változtatás, esemény esetén. Ennek megfelelően kidolgoztunk egy olyan dokumentumot, mely az ebben a jelentésben is szereplő témaköröket öleli fel. Egy olyan minőségbiztosítási bizonylatot készítettünk, melyet az év folyamán bekövetkező események során kitöltünk, elemezzük az események repülésbiztonsági kockázatát. A bizonylat kitöltésének rendjét repülésmeteorológiai munkautasításban szabályoztuk.

Ezen dokumentum kitöltése az év folyamán folyamatos volt, ez képezi mostani jelentésünk alapját.

Üzembiztonság

Ezen a téren nem történt lényeges változás az év során, a központi épület PIN kódos beléptető rendszere rendben üzemel. Épület átalakítás, költözés nem volt, olyan mértékű kiesés, ami a repülésmeteorológiai szolgáltatások biztonságát veszélyeztette volna, nem történt. A számítógép terem továbbra is külön biztonsági rendszerrel van ellátva, oda csak az arra jogosult személyek belépése lehetséges.

A repülőterek állomásokon az állomások irodahelyisége többnyire a repülőtér védett részeiben van, belépés csak mágneskártyával, biztonsági szolgálaton és mágnes-kapun keresztül lehetséges, kísérettel, biztonsági kamerák működnek. A péri állomáson mágneskártya nincs használatban, kulccsal zárják a munkatársak az irodát, valamint biztonsági és portaszolgálat működik. Repülőterek rendezvények esetén megerősített őrség (Sármellék), illetve az észlelőkert elkerítése (Pér) biztosítja az idegenek távoltartását.

A kapott és felhasznált adatok védelmét tűzfal és szigorú jogosultsági rendszer biztosítja. Az üzemzavarok és hibák elhárítása érdekében 24 órás help-desk rendszer áll rendelkezésre.

A meteorológiai, ezen belül a repülésmeteorológiai információknak a felhasználókhhoz való eljuttatását és annak biztonságát érinti az Internet szolgáltatás biztonságosabbá tétele. Ez az intézkedés egyrészt az EKG sávszélesség növelését, illetve egy másik szolgáltató igénybevétele is jelenti.

A TAF-ok leadásánál a kiadáskori automatikus tárolás lehetetlenné teszi az utólagos manipulálást.

Emberi erőforrások

Az OMSZ emberi erőforrásokkal és minőségügyi politikájával kapcsolatos tevékenységének megfelelően 2010-ben is törekedett a repülésmeteorológiai előrejelzők szakmai tudásának szinten tartására, illetve emelésére. Az OMSZ-on belül zajló rendszeres továbbképzések a legújabb fejlesztésekről és az előrejelzők számára feltáruló újabb lehetőségekről szóltak, illetve szólnak, javítva az előrejelzések megalapozottságát, pontosságát. A repülés interdiszciplinális volta emellett megkövetel egy, a szűk szakmánál szélesebb látókörű szemléletmódot is, ami a légi felhasználók és a repülés biztonságáért, gazdaságosságáért tevékenykedő különböző szakmai szervezetek munkájának megismerésén keresztül érhető el. Ezen célból vettünk részt 2010-ben is a HC által szervezett továbbképzéseken, részben hallgatóként, részben előadóként.

2010-ben vulkáni hamuval kapcsolatos on-line képzésen vett részt egy munkatárs, ami az izlandi vulkán kitörésekor rögtön hasznosult is. A HC visszajelzése szerint az OMSZ teljesítménye (SIGMET és szöveges tájékoztatás) nagyon jó volt az eseménnyel kapcsolatosan.

A vulkáni hamu esemény lezárultával a felmerült kérdésekről, problémákról, a SIGMET-ek kiadásáról osztályértekezleten tartottunk továbbképzést.

A tevékenységekből nyert tanulságokat irányítási és működési szinten is terjesztjük tapasztalatsere és az audit eredmények nyilvánossá tétele révén. Ösztönözzük a munkatársakat a vesély-felismerési eljárások kidolgozására.

Pénzügyi erő

Az OMSZ még 2009-ben kérelmezte légi navigációs szolgáltatókénti kijelölését a magyar légtérre, a fenti rendelet szerinti díjszámítási séma a Közös Európai Légtér kezdeményezés (SES) regulációja alapján a jövőben már nem lesz alkalmazható, emiatt szükségessé válna egy új, SES kompatibilis díjszámítási eljárás megalkotása. Ebben a kérdésben 2010-ben továbblépés – sajnálatos módon – nem történt.

Az OMSZ finanszírozásában az állami támogatáson és a HC-tól származó bevételen kívül egyéb üzleti, részben szintén a polgári repülésből eredő anyagi erőforrások, továbbá pályázati források is fontos szerephez jutnak; a három pillér együttesen 2010-ben is lehetővé tette az OMSZ működését, feladatainak magas szintű ellátását.

Az OMSZ mint költségvetési szerv minden évben éves pénzügyi tervet, illetve éves beszámolót nyújt be a felügyelő minisztérium (2010-ben a KvVM) részére, ahol azt ellenőrzik is. A beszámoló része a pénzügyi mérleg, leltárral és számlákkal alátámasztva. Az ÁSZ az utóbbi három év során minden évben végzett ellenőrzést az OMSZ-nál.

Költségvetési szerveknek a független könyvvizsgálat nem kötelező, de a pályázati elszámolásoknál alkalmazzuk. Az NKH/LI 2009. évi auditján megállapította, hogy a független könyvvizsgálat terjedelmét ki kell bővíteni. Ennek megfelelően a 2009. évi tevékenységről könyvvizsgálói jelentés készült, melyet minősített beszállítónk, a SZÁM-ADÁS Kft. készített. A jelentés megállapította, hogy 2009-ben az OMSZ-nak a polgári repüléssel kapcsolatosan felmerült költsége 336373 eFt volt. E tanúsítványt a hatósági audit során bemutattuk.

Az OMSZ rendelkezik általános felelősségbiztosítással, mely kiterjed a tevékenységünk által okozott károkra, káronként 25 MFt, illetve 50 MFt/év erejéig. A jelenlegi biztosítás 2011. márc. 31-ig érvényes, az Allianz Hungária Biztosítónál. A szerződés a Gazdasági Főosztály (GFO) főosztályvezetőnél található.

Nyílt és átlátható szolgáltatás

2009. decemberében a HC-OMSZ szerződés 2010-re megkötött.

Sármellék repülőtérrel 2010 áprilisában új szerződést kötöttünk, melynek alapján az újra nyíló repülőtérre a meteorológiai szolgáltatást ismét beindítottuk. Mivel 2009-ben több számla kiegyenlítése nem történt meg, és a repülőtér bezárása után is maradtak kiegyenlítetlen számlák, ezért a szerződésben a fizetési feltételek során az előre fizetés feltétele került kikötésre.

Egyes szolgáltatásaink, melyek részben repülésmeteorológiai vonatkozásúak, is díjkötelesek. A díjakat minden évben felülvizsgált [díjkatalógusunk](#) tartalmazza, mely a www.met.hu oldalon elérhető. Külön repülésmeteorológiai díjsomagokat is kialakítottunk, ezek hozzáférhetők a 2008 decemberében elkészített új al-oldalunkról, a [Repülésmeteorológia](#) al-oldalról is.

Néhány vidéki repülőtér (Debrecen, Pécs-Pogány, Győr-Pér, Sármellék, Szeged, Békéscsaba) és az OMSZ között megállapodás van érvényben, mely az adat- és információ szolgáltatás rendjét tartalmazza. Ezek a repülőtereken a meteorológiai szolgáltatás megoldottnak tekinthető. Egyéb vidéki repülőtereken ez a kapcsolat sajnálatos módon nincs meg, ezért sokszor aggályosnak tartjuk a meteorológiai információk eljutását, eljuttatását a pilóták számára. Néhány kivételtől eltekintve nem megnyugtató a különböző rendezvények (repülőnapok, repülőversenyek) meteorológiai kiszolgálása sem.

Ugyan nem tartozik a Single European Sky kezdeményezés ernyője alá, mégis érdemes megemlíteni az év két kiugróan fontos sporteseményét. Júliusban-augusztusban Szegeden rendezték a Vitorlázórepülő Világbajnokságot, majd októberben Debrecenben Hőlégballon Világbajnokság zajlott. Mindkét rendezvényt az RVO biztosította, helyszíni kiszolgálással, a kapott visszajelzések szerint magas színvonalon.

Pénzügyi eredményeink – az üvegzséb tv. előírása alapján – az Interneten (www.met.hu) lettek közzétéve. Ugyanitt [találhatók](#) az éves költségvetési beszámolók, költségvetési alapokmányok, külső féllel történő szerződésekre való utalások.

A repülésmeteorológiai információkat tartalmazó oldal összefoglalva jeleníti meg azokat az információkat, melyek korábban is megtalálhatóak voltak oldalunkon, de a feltett információ mennyiségét nagymértékben bővítettük is, így modell előrejelzések (nowcasting előrejelzések), illetve 10 perces mérési adatok is elérhetőek.

Év közben több alkalommal történt konzultáció szolgáltatásaink felhasználóival, a HC és az OMSZ felső vezetői szintjén, valamint a középvezetés szintjén is történt egyeztetés. Ez utóbbi során az operatív teendők folyamatos áttekintése volt a téma. Ennek az egyeztetésnek a gyakorisága 1-2 hónap. A vidéki repülőtereken a felhasználókkal legkevesebb évi egy személyes találkozás jön létre, de a telefonos és e-mail-es egyeztetést tekintve a konzultáció – a feladatok függvényében – rendszeres.

Az izlandi vulkánkitörés során a HC munkatársaival napi kapcsolatban álltunk a szakmai kérdések tekintetében, a nagyközönség tájékoztatása érdekében az OMSZ és a HC több alkalommal közös sajtótájékoztatót is tartott.

Készenléti tervek

OMSZ szinten, elnöki utasítások illetve munkautasítások formájában, a belső informatikai hálózaton minden munkatárs számára hozzáférhető:

- Az OMSZ balesetelhárítási intézkedési tervéről (OMSZ BEIT) szóló 23/2008. (XI. 14.) OMSZ utasítás, mely a riasztási listákat is tartalmazza.
Bármilyen változás esetén felülvizsgálatra, módosításra kerül sor, az új változatot az Operatív Törzs vezetőjének el kell küldeni jóváhagyásra. Utolsó módosítás 2008-ban volt.
- Az EÉFO/RVO 205 sz. munkautasítás rendelkezik EÉFO/RVO és az EÉFO/IEO feladatkörébe tartozó operatív riasztási és nukleáris-baleset elhárítási tevékenység szabályozásáról, felelősök megnevezésével, riasztási listával.
- Az EÉFO 001 sz. munkautasítás rendelkezik az EÉFO előrejelző részlegeinek hibaelhárítási eljárásrendjéről, mely az operatív feladatainak elvégzését hátráltató adathiányok, számítógépes hardver, szoftver és egyéb műszaki meghibásodások hatékony, mihamarabbi elhárításának biztosítását részletezi, felelősök megnevezésével, riasztási listával.

Az OMSZ balesetelhárítási intézkedési tervvel rendelkezik, melynek szerves része a riasztandó személyek névsora, elérhetősége.

A 2009-es belső audit előírta a készenléti terv kiegészítését minden kockázati tényezőre, ennek határideje 2010 márciusa volt. Ennek megfelelően elkészült a 10/2010. (III.12.) OMSZ utasítás Készenléti terv a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére címmel.

Jelentéstételi kötelezettség

A 2009. évi működésről 2010. január 20-án elkészült jelentést az NKH/LI elfogadta, és közvételéhez hozzájárult. Az [éves jelentés](#) az [OMSZ honlapján](#) hozzáférhető a nyilvánosság számára. (http://www.met.hu/doc/Repulesmeteorologiai_jelentes_2009.pdf)

Összefoglalva a fenti eredményeket és az OMSZ repülésmeteorológiai tevékenységét figyelembe véve elmondhatjuk, hogy szolgáltatásunk minőségét, színvonalát, rendszerességét továbbra is magas szintűre, a repülésbiztonsági kockázat mértékét pedig alacsonynak értékeljük.

Budapest, 2011. január 20.

Összeállította:

Sándor Valéria és Bozó János