



Jelentés az Országos Meteorológiai Szolgálat, mint léginavigációs szolgáltató 2009. 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 2009-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 között nem volt repülésmeteorológiai vonatkozású, az azt megelőző évben viszont több is érintette a tevékenységünket (repülésbiztonsági politikáról, a bal-esetelhárítási intézkedési tervről, a repülésbiztonsági kockázatok felméréséről szóló elnöki utasítások).

Az egyes dolgozók feladatait személyre szóló munkaköri leírások definiálják; ezek – a korábbi évekhez hasonlóan – 2009-ben is aktualizálva lettek. Az OMSZ éves szakmai tervének személyre lebontott feladatai pedig a teljesítmény értékelő rendszerben (TÉR) kerültek rögzítésre.

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 9001:2000 európai és az ennek megfelelő MSZ EN ISO 9001:2001 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

Az OMSZ engedélyezett létszáma 2009-ben 224 fő volt. Az RVO létszáma 24 fő, ebből repülésmeteorológiai feladatot 8 fő lát el, mely betegségek és szabadságok idejére is teljes szolgálati lefedettséget biztosít. Bizonyos időszakokban lehetőség nyílt egy „rövidnapos” repülésmeteorológus munkába állítására is, aki adminisztratív illetve fejlesztési feladatokat is ellátott.

Minőségirányítási rendszer

2009. január 26-28-án az SGS Hungária Kft. hajtott végre külső felügyeleti auditot, melyen a Repülésmeteorológiai és Veszélyjelző Osztály (RVO) munkáját is minősítették. Az auditorok megállapították, hogy intézményünk megfelelően működteti irányítási rendszerét, ezzel tanúsítványunkat meghosszabbították. Az RVO ellenőrzése során a vizsgált területek: repülésmeteorológiai előrejelzések és verifikációjuk, TAF táviratok és landing forecast-ok létrehozása, elküldése és archiválása, üzenetek visszakereshetősége, HungaroControl szerződés, napi munkaterv, szolgálati checklist, nowcasting és ultrarövidtávú előrejelzések készítése. A felülvizsgálat során nem-megfelelés nem került regisztrálásra.

Az év folyamán minőségügyi vezetőnk belső auditot is végrehajtott osztályunkon. Az audit során ellenőrizte, hogy megfelelünk-e a léginnavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó köve-

telményeknek (2096/2005/EK rendelet). A fellelt észrevételeket a következő jegyzőkönyvrészlet tartalmazza.

A belső auditon összefoglalóan a következőket állapította meg az auditor:

A belső auditok tapasztalatai alapján az OMSZ megfelel a léginavigációs szolgálatok ellátásának követelményeinek. Kisebb észrevételeket 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. *A szakmai, informatikai és személyi stratégiai terveket öt évre kell meghatározni.*

Határidő: 2010. 02. 28.

Felelős: Dr. Bozó László, elnök

2. *Az MFO elküldi a hiányzó kalibrálási lapokat a pécsi állomásra.*

Határidő: 2009. 10. 15.

Felelős: Nagy József, MFO főov.

A 2. pontban leírtak megvalósultak.

3. *Az éves jelentést az NKH általi elfogadása, visszaigazolása után meg kell jelenteni az OMSZ honlapján.*

Határidő: 2009. 10. 15.

Felelős: F. Sándor Valéria, EÉFO/RVO ov.

A 3. pontban leírtak megvalósultak.

4. *A készenléti tervet ki kell egészíteni minden kockázati tényezőre.*

Határidő: 2010. 03. 31.

Felelős: F. Sándor Valéria, EÉFO/RVO ov.

Tölgyesi László, TIFO főov.

Buda István elnökhelyettes

Sarkadiné Vedres Judit belső ellenőr

2009. október 1-je volt a Nemzeti Közlekedési Hatóság által végrehajtott éves hatósági ellenőrzés időpontja. A hiányosságként megjelölt „Független könyvvizsgálat terjedelmét a 2096/2005/EK Rendelet I. mellékletének 6.2 pontja alapján ki kell bővíteni”.

Az audit során tett észrevételre Intézkedési tervet nyújtottunk be, mely elfogadásra került.

Eszerint:

Feladat: *A Szolgálat a 2096/2005/EK rendelet I. mellékletének 6.2. pontja alapján, a Nemzetközi Könyvvizsgálói Standardokkal összhangban - 2009. évtől folyamatosan - könyvvizsgálói auditot végeztet a repülésmeteorológiai tevékenységgel összefüggő pénzügyi kimutatások vonatkozásában.*

Felelős: *Buda István, gazdasági elnökhelyettes*

Határidő: *a tárgyévet követő év április 30.*

A feltárt hiányosság a Tanúsítványt nem érinti.

Működési kézikönyvek

Mint azt az előző évi beszámolóban már említettük, 2007. november 7-én érvénybe lépett az ICAO Annex 3 74. számú módosítása, ennek bizonyos ajánlásai azonban csak 2008. november 5-től lettek alkalmazandók. Az OMSZ által nyújtott repülésmeteorológiai szolgáltatásokat is elsősorban az utóbbiak érintették, illetve érintik. A legfontosabb változást azon kitétel jelentette, mely szerint adott repülőtéren egy időben kizárólag egy előrejelzés lehet érvényben, megszüntetve azt a korábbi állapotot, ami lehetővé tette az ún. rövid- és hosszú TAF-ok együttes alkalmazását. A 2008-ra vonatkozó beszámolóban részletesen taglaltuk, milyen jellegű változásokat indukáltak a módosítások, de 2009. volt az első teljes év, amikor az új szisztema alapján végeztük a TAF-ok készítését. (Csak emlékeztetni szeretnénk arra, hogy a Budapest-Ferihegyre szóló előrejelzéseink érvényességi idejét 24 óra időtartamra terjesztettük ki, a vidéki repülőterekre szóló előrejelzések hossza 9 óra maradt.). Már a 2008-as „csonka év” is erősen sejtette, 2009. pedig csak megerősítette, hogy a hosszabb érvényességi idejű TAF-ok beválása gyengébb a korábban alkalmazott 9 órásnál, továbbá a frissítési gyakoriság 3 óráról 6 órára változott, így az előző években alkalmazott TAF módosítási rátát (maximum 3%) sem lehetett tartani. Az ezirányú tapasztalatokkal nem vagyunk egyedül: Nemzetközi fórumokon folytatott megbeszéléseinkből kiderült, hogy más, 24 vagy 30 óra időtartamú TAF-okat készítő országok nemzeti meteorológiai szolgálatainál is hasonló gondokkal küzdenek. (Néhány ország sajátos huszárvágással oldotta meg a problémát, és az ICAO ajánlással szembe helyezkedve, de a felhasználói szempontokat maximálisan figyelembe véve nem 6, hanem 3 óránként ad ki új előrejelzést 24 vagy 30 óra időtartamra.) Magyarországi repülőtéren 2009-ben nem készült 30 órás TAF, a felhasználók bizonyos csoportja (IATA) felől azonban igény merült fel ilyenre Sármelléssel kapcsolatban. A sármelléki repülőtér a 2008 őszi bezárást követően 2009-ben ismét megnyílt, ami magával vonta az oda szóló TAF-ok és landing forecastok újbóli biztosítását, az év őszén viszont újabb bezárás következett. Ez utóbbi az ottani észlelések számának redukálásával is járt.

A repülésmeteorológiai táviratok kódolása 2009-ben nem változott, így a kódleírást tartalmazó munkautasításban tartalmi nem, csupán kisebb formai változtatás történt.

2009 januárjában a munkautasítások teljes áttekintése megtörtént, a szükséges módosításokat elvégeztük. Mivel a repülésmeteorológiai munkafolyamatok sem módosultak az elmúlt évben, ennek megfelelően a repülésmeteorológiai előrejelzések készítésének technológiai leírásában érdemi változtatás nem történt.

Az előrejelzői munka értékelésének legkézenfekvőbb módja az előrejelzések verifikálása. Jelen pillanatban a TAF-ok kiértékelése tűnik leginkább kivitelezhetőnek, bár a feladat összetettségét jelzi, hogy egyelőre nem létezik olyan eljárás, mely nemzetközileg is széles körben elfogadott lenne. Ennek megfelelően minden szolgáltató saját módszer alapján verifikál. Az OMSZ által az elmúlt években alkalmazott séma – éppen a nehézségek miatt – még nem volt képes a TAF-ok komplett verifikálására, így mindenképpen szükségessé vált az eddigi állapotból való továbblépésre. Az év decemberében hozzákezdünk egy új, a TAF minden elemére kiterjedő eljárás kifejlesztéséhez, részben felhasználva a korábbi alapokat, részben pedig az eddigiektől eltérő megfontolások alapján. A terveink szerint 2010-től alkalmazható verifikációs módszer az eddiginél nagyobb összhangban lesz az Annex 3-ban megfogalmazott ajánlásokkal.

Míg a 2008-ra vonatkozó beszámolónkban új fejlesztésként hivatkoztunk az ALMOS terminál telepítésére, továbbá az ALMOS mért adatainak webes felületen történő elérhetőségének megteremtésére, mostani jelentésünkben a webes megjelenítés megszűnéséről kell beszámol-

nunk. A HungaroControl (HC) – repülésbiztonsági okokra hivatkozva – leállította a webes szolgáltatást. Ez ugyan nem járt tényleges adatvesztéssel, mivel a webes változat csupán egy, az ALMOS termináltól eltérő megjelenítésű és annál jobban áttekinthető formátumot jelentett, az információ halmaz tálalásának minőségét azonban mindenképpen negatívan érintette.

Az előrejelzői munka támogatására kifejlesztett HAWK meteorológiai munkaállomás második fő verziójának fejlesztése 2009-ben megszűnt, tekintettel arra, hogy a HAWK harmadik generációs változata operatív alkalmazásra került. Az új alapokon kifejlesztett HAWK3-ba a már korábban is használt numerikus modellek mellett újabbak is integrálva lettek, továbbá a rendszer nagyobb szabadságot és változatosságot biztosít a felhasználói profilok kialakításában.

A Meteosat-8 és Meteosat-9 második generációs műholdak együttes mérései már 2008-ban lehetővé tették a korábbinál sűrűbb képfrissítést, 2009-ben azonban további csatornákon váltak elérhetővé az 5 percenkénti műholdképek. Ez mind a konvekcióhoz, mind a jegesedéshez, mind a felszínközeli látási- és felhőzeti viszonyokhoz kapcsolódó, repülésre veszélyes helyzetek pontosabb felmérését teszi lehetővé.

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 2009-ben nem változott, a felszíni állomások legfrissebb adatai továbbra is 10 percenként álltak az előrejelzők rendelkezésére.

A numerikus időjárási modellek terén – 2008-hoz hasonlóan – 2009-ben is pozitív változások történtek: AROME néven új, nagy felbontású, nem hidrosztatikus modell bevezetésére került sor. A modell – jellegénél fogva – az ultrarövidtávú és rövidtávú előrejelzések készítését támogatja, azaz egyaránt használható a 9 és 24 órás előrejelzéseknél, valamint a GAMET, SIGMET és AIRMET táviratok kiadásánál

Az NHK Légügyi Igazgatóságának 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 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 TAF-ok leadásánál a kiadáskori automatikus tárolás lehetetlenné teszi az utólagos manipulálást.

A Ferihegyre vonatkozó előrejelzések készítésekor az ALMOS rendszer adatainak megléte igen fontos. 2009. augusztus 5-én 08 UTC-kor a HungaroControl előzetes bejelentés nélkül leállította az ALMOS adatok ELECMA formátumú megjelenítésének továbbítását. Ez repülésbiztonsági kockázatot rejt magában, ugyanis ezzel megszűnt az adatátvitelre vonatkozó tartalék megoldás, így időnkénti adathiány léphet fel. Ugyanakkor ez a formátum egy gyors áttekintésre igen alkalmas volt. Védelmi intézkedés során kértük a HC vezetésétől az adattovábbítás biztonságának növelését.

Emberi erőforrások

Az OMSZ emberi erőforrásokkal és minőségügyi politikájával kapcsolatos tevékenységének megfelelően 2009-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 2009-ben is a HC által szervezett továbbképzéseken, részben hallgatóként, részben előadóként.

2009-ben is megtörtént a munkatársak értékelése a közszolgálati teljesítményértékelés (TÉR) keretében, ahol ismét fontos szempont volt a szakmai továbbképzés kérdése is.

A tevékenységekből nyert tanulságokat irányítási és működési szinten is terjesztjük tapasztalatcsere és az audit eredmények nyilvánossá tétele révén. Ösztönözzük a munkatársakat a veszélyek felismerését célzó megoldások felvetésére.

Az év nyarán egy fő szülési szabadságra távozott, ugyanakkor ezzel egy időben megkezdődött egy friss diplomás kolléga betanítása, akinek szolgálatba állítása 2010 első negyedévének végén, második negyedévének elején várható. A első negyedévben két kolleganő tért vissza GYES-ről, feladatuk az ismeretek felfrissítése után az operatív szolgálat ellátása volt. Visszatértükkel a szolgálati beosztás kevésbé feszített, megkönnyíti a munkaerő-gazdálkodást. A repülésbiztonsági kockázatra pozitív hatással bír ez a változás.

Pénzügyi erő

Az OMSZ bevételeinek számottevő része a polgári repülés számára nyújtott szolgáltatások ellenértékéből származik, ezen belül is döntő hányadban a HungaroControl-tól (HC). Ennek mértékét a 17/1997 (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet határozta meg, mely mindig az adott évben az OMSZ számára nyújtott állami támogatás 18%-a. Tekintettel arra, hogy az OMSZ kérelmezte légi navigációs szolgáltatókénti kijelölését a magyar légtérre, a fenti rendelet szerinti díjszámítási séma a Közös Európai Légtér kezdeményezés (SES) regulációja alap-

ján a jövőben már nem lesz alkalmazható, emiatt szükségessé vált egy új, SES kompatibilis díjszámítási eljárás megalkotása.

A finanszírozási kérdés - reményeink szerint végleges megoldását - a már hosszú ideje előkészítés alatt álló, a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről, valamint az OMSZ országos repülésmeteorológiai szolgáltatóként történő kijelöléséről szóló kormányrendeletől várjuk. A séma kidolgozása már hosszú ideje folyamatban van, a rendelet hatályba léptetését korábban 2009-re, a szabályozás bevezetését 2010-re vártuk. Ez azonban az év folyamán tovább tolódott, számításaink szerint legkorábban 2011-re várható a megoldás.

Az OMSZ finanszírozásában az állami támogatáson és a HC-től származó bevételen kívül egyéb üzleti, részben szintén a polgári repülésből eredő anyagi erőforrások, továbbá pályázati források is fontos szerephez jutnak; a három pillér együttesen 2009-ben is lehetővé tette az OMSZ működését, feladatainak magas szintű ellátását.

A költségvetési beszámoló megbízhatóságát az ÁSZ és a KvVM is ellenőrzi.

Nyílt és átlátható szolgáltatás

2008. decemberében a HC-OMSZ szerződés 2009 első félévére megkötött, majd a II. félévre is meghosszabbították.

Sármellék repülőtérrel 2009 áprilisában új szerződést kötöttünk, melynek alapján az újra nyíló repülőtérre a meteorológiai szolgáltatást ismét beindítottuk. Mivel az április-május-júniusra vonatkozó számlákat nem egyenlítették ki, augusztus 3-án a szolgáltatás felfüggesztéséről kaptak figyelmeztetést. Ezután részletfizetéssel éltek. A repülőtér bezárása után is maradtak kiegyenlítetlen számlák.

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, Pér) és az OMSZ között megállapodás van érvényben, mely az adat- és információ szolgáltatás rendjét tartalmazza. Ezekben 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.

Nincs közvetlenül közforgalmú polgári repülési vonatkozása, tömeges látogatottsága, publicitása okán mégis érdemes megemlíteni a Red Bull Air Race versenysorozatát. Az eseményt szervező kft-vel kötött szerződés alapján a budapesti versenyen – az előző évekhez hasonlóan – mind a versenynapokon, mind a versenynapokat megelőző, illetve követő építési/bontási napokon az OMSZ repülésmeteorológusai végezték a helyszíni meteorológiai biztosítást. Emellett meteorológiai vonatkozásban szintén az RVO biztosította a Debrecenben rendezett Hólégballon Elő-világbajnokságot, mely a 2010-ben ugyanott tartandó világbajnokság teszt versenye volt.

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 a szolgáltatásaink felhasználóival, a HC és OMSZ felső vezetői szintjén, valamint a középvezetés 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.

Készenléti tervek

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

Ahogy azt a Minőségirányítási rendszer cím alatt is említettük, a belső audit előírta a készenléti terv kiegészítését minden kockázati tényezőre, ennek határideje 2010 márciusa.

Jelentéstételi kötelezettség

Évente két alkalommal, júliusban és novemberben az éves szakmai tervnek megfelelően értékeljük az egyes részlegek munkáját.

2009. január 15-én elkészült az NKH számára az éves jelentés.

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

Budapest, 2010. január 20.

Összeállította:

Sándor Valéria és Bozó János