



Wizz Air

Repülésbiztonsági kockázatmenedzsment
a gyakorlatban

(2013 Április)



Repülésbiztonság menedzsment rendszer

Jelen:

EU-OPS 1.037 (EC 859/2008)
„A üzemeltetőnek baleset megelőzési és repülésbiztonsági programot kell létrehoznia és működtetnie”

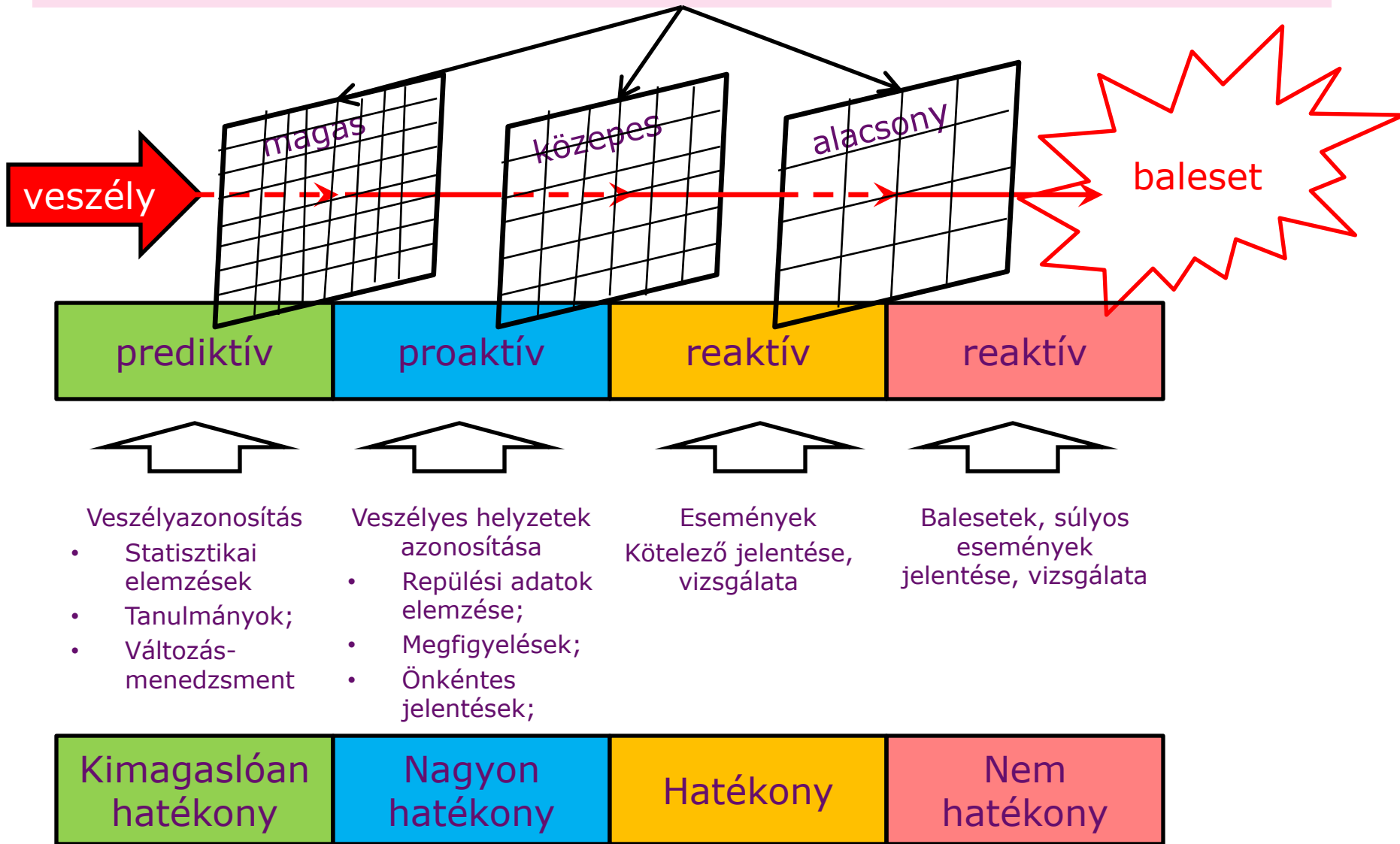
Program?

Jövő:

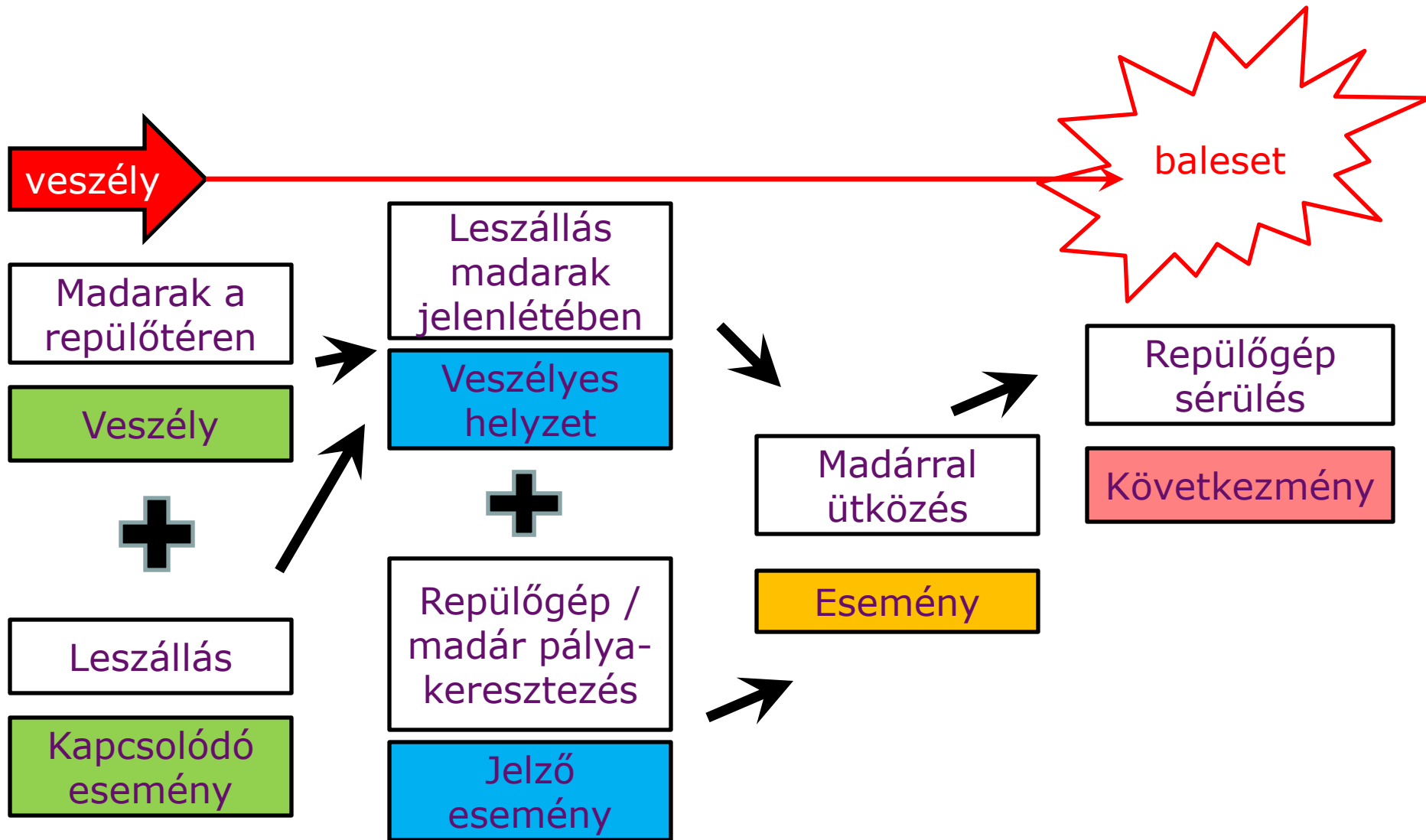
EASA-OPS ORO.GEN.200 (3)
(EU 965/2012)
„A üzemeltetőnek menedzsment rendszert kell létrehoznia és működtetnie.... a repülésbiztonsági veszélyek azonosítására, elemzésére, a fennálló kockázatok menedzselésére, beleértve a kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtását és azok hatékonyságának értékelését.

Menedzsment?

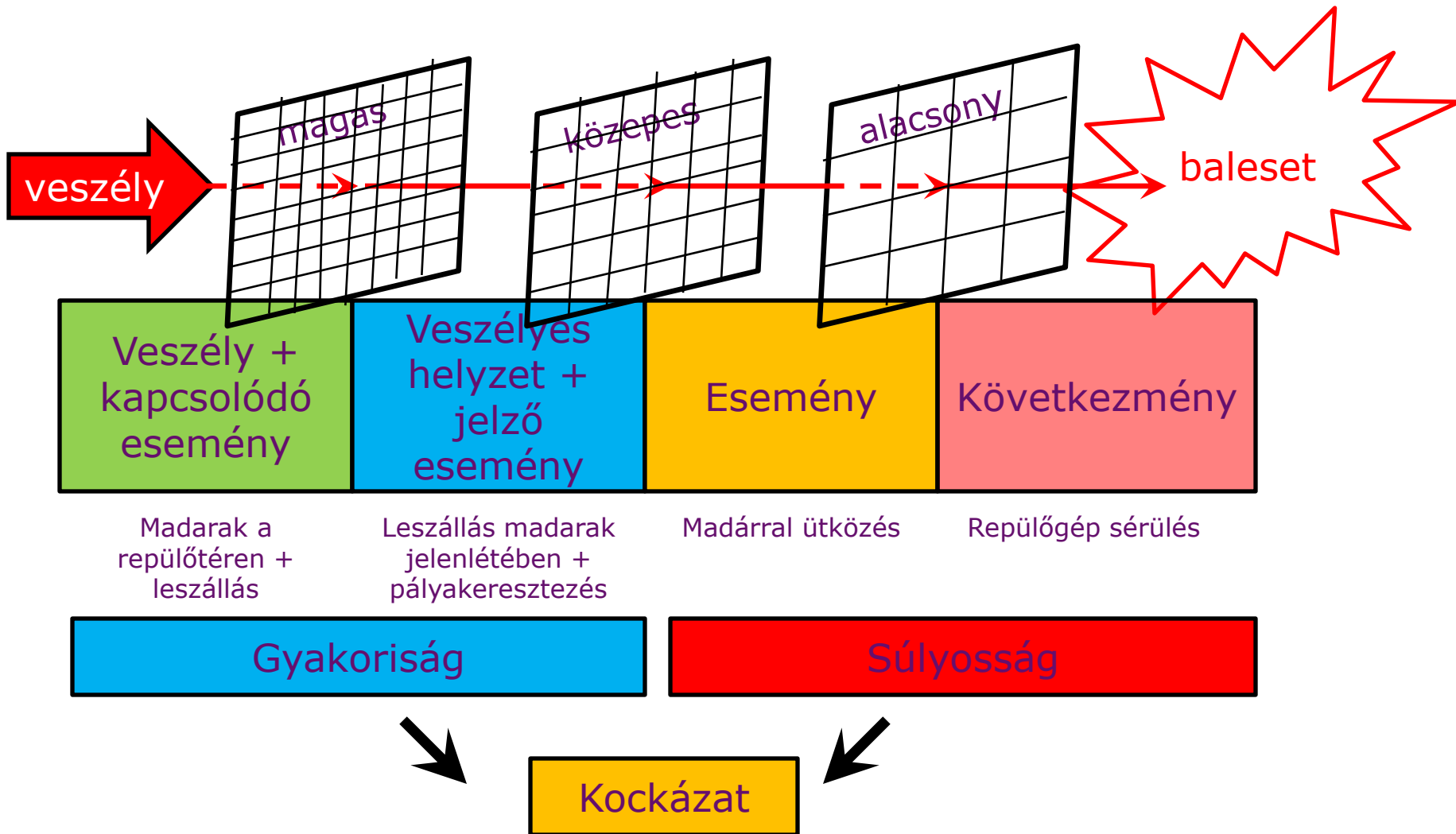
Repülésbiztonsági rendszerek hatékonysági szintjei



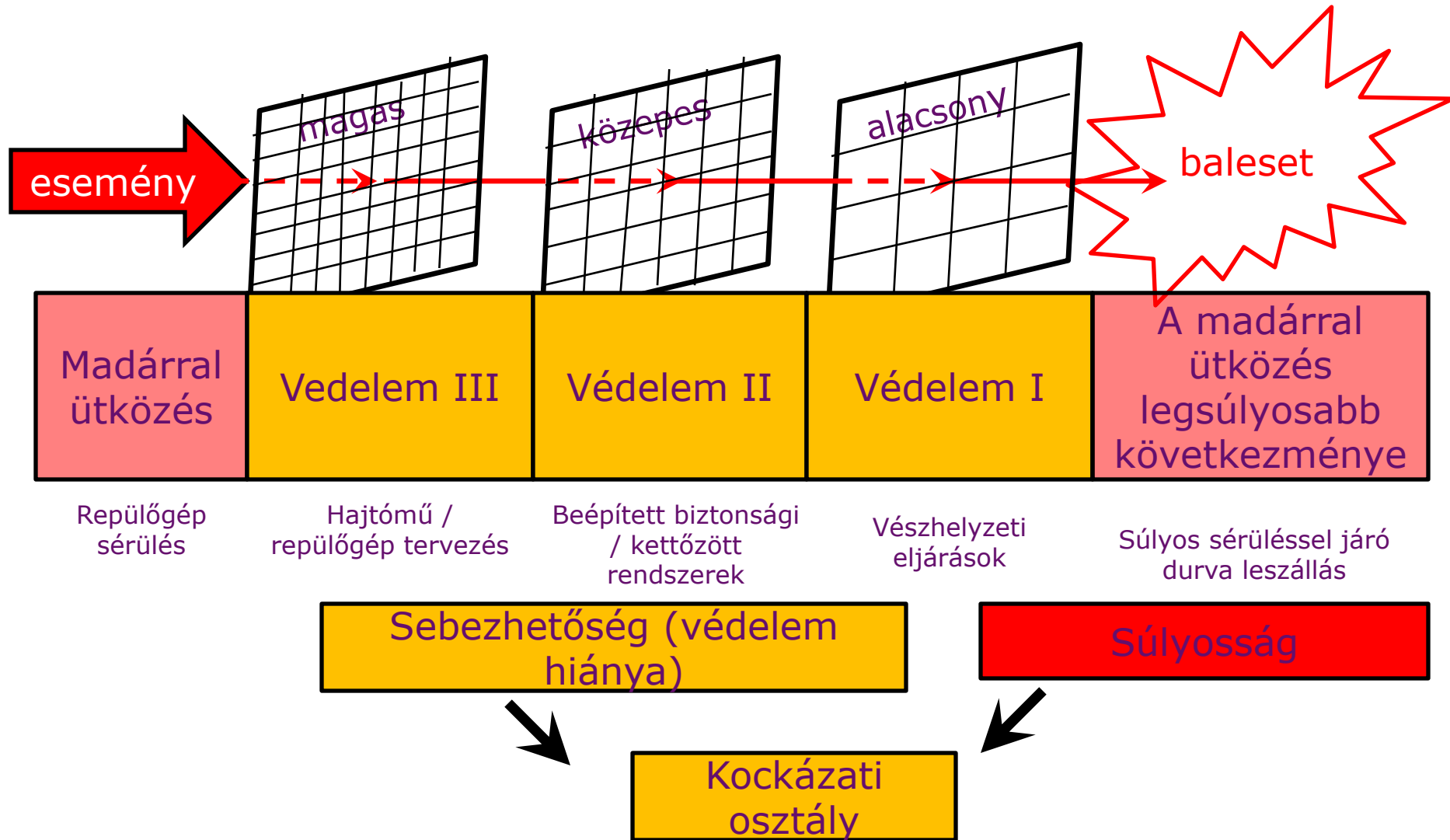
A veszélytől a következményig (balesetig)



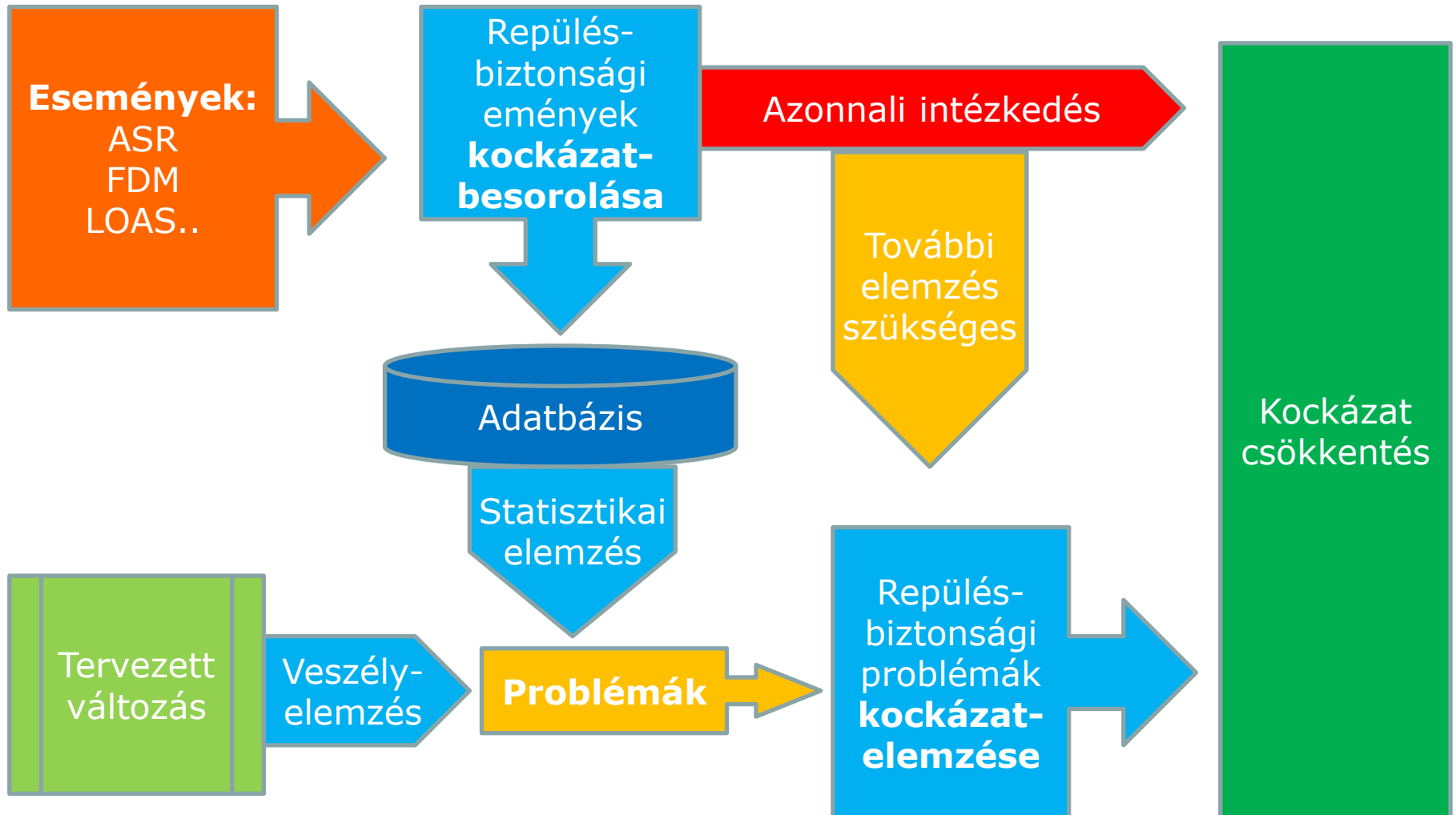
A veszély következményének kockázata



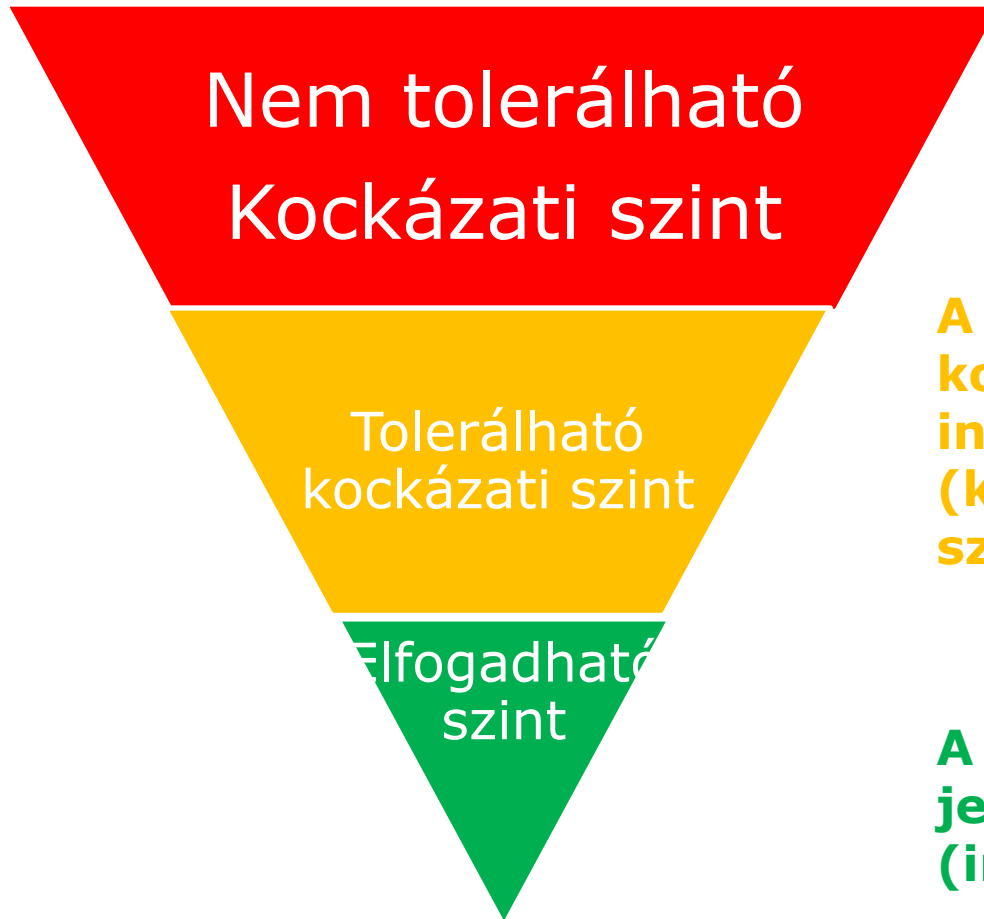
Az esemény kockázati besorolása – eseményvizsgálat !



A kockázatmenedzsment folyamata



A repülésbiztonsági kockázat értékelése



A kockázat elfogadhatatlan a jelen körülmények között,

A kockázat elfogadható a kockázatcsökkentő intézkedések fenntartásával (költség-haszon elemzés szükséges)

A kockázat elfogadható jelenlegi állapotában (intézkedés nem szükséges)

A tolerálható kockázati szint =
ALARP = As Low As Reasonably Practicable;

Nem tolerálható
Kockázati szint

Tolerálható
kockázati szint

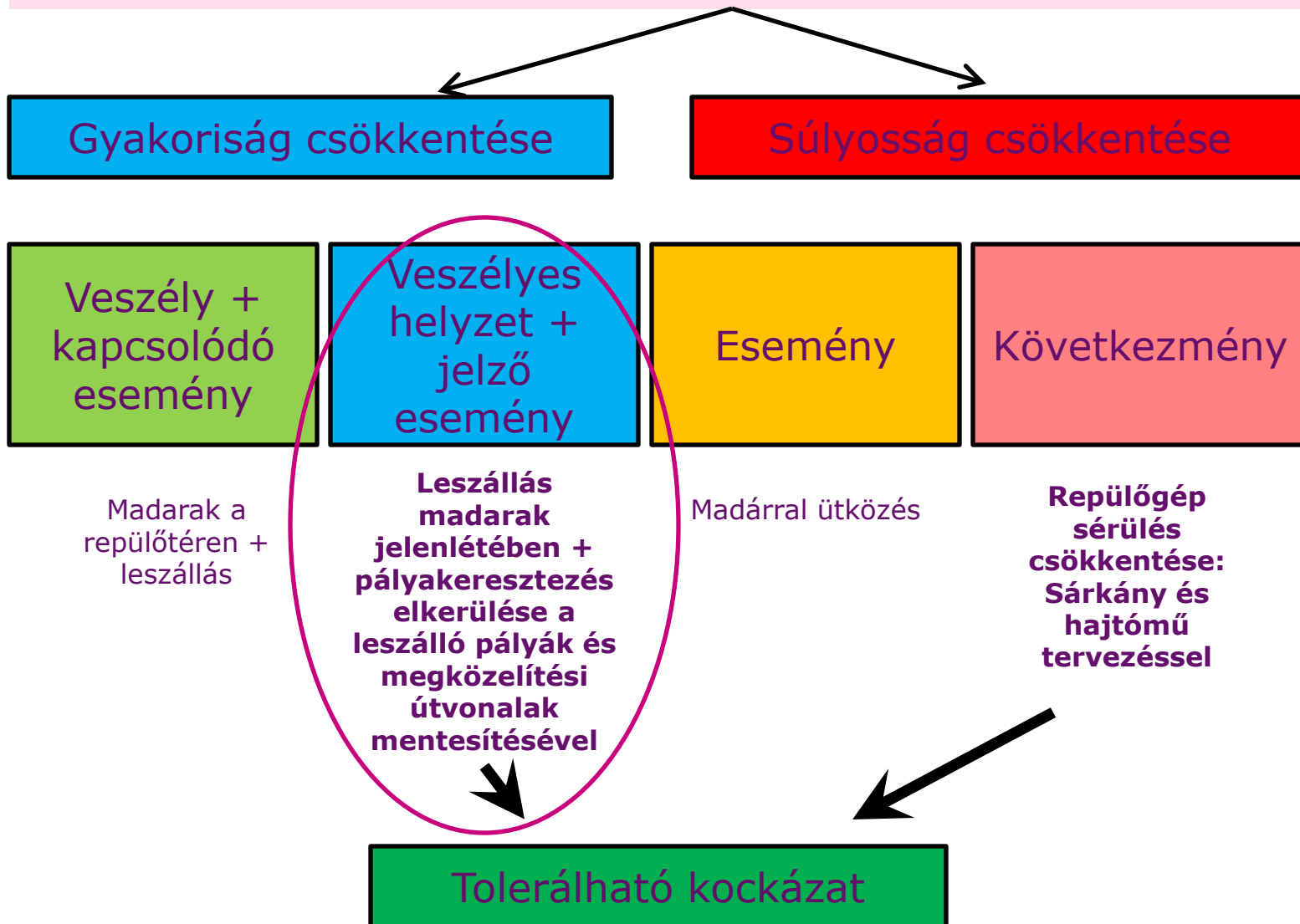
Elfogadható
szint

Példa: madárral ütközési ráta
 $> 3 / 1000$ movement,
és/vagy a sérüléssel ütközési
ráta $> 0,3 / 1000$ movement,

A kockázat elfogadható a kockázatcsökkentő intézkedések fenntartásával, pl:
 $3 > \text{madárral ütközési ráta} > 1;$
és/vagy a sérüléssel ütközési ráta : $0,3 > \text{madárral ütközési ráta} > 0,1;$

Kockázatcsökkentő intézkedés nem szükséges, pl: madárral ütközési ráta < 1 , és az ütközéssel ráta $< 0,1$;

A repülésbiztonsági kockázat csökkentése

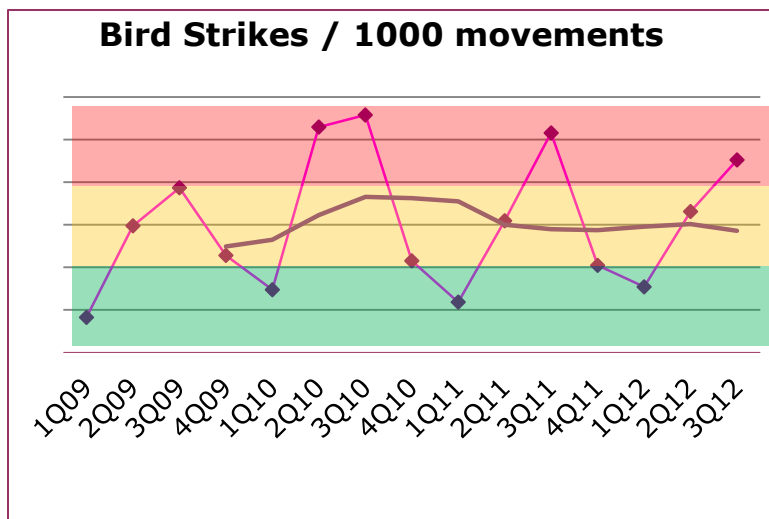


A kockázatcsökkentés hatékonyságának figyelése

Gyakoriság figyelése

Súlyosság figyelése

Repülésbiztonsági teljesítmény mutató I:
Madárral ütközési ráta

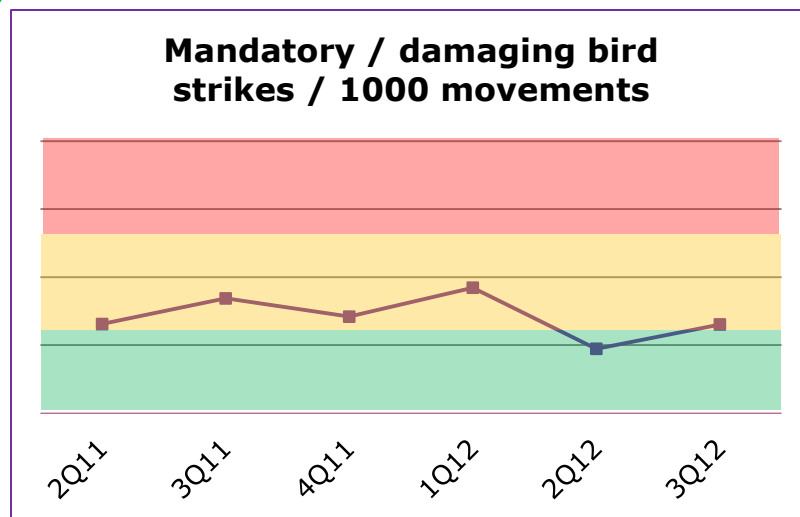


Nem tolerálható
Kockázati szint

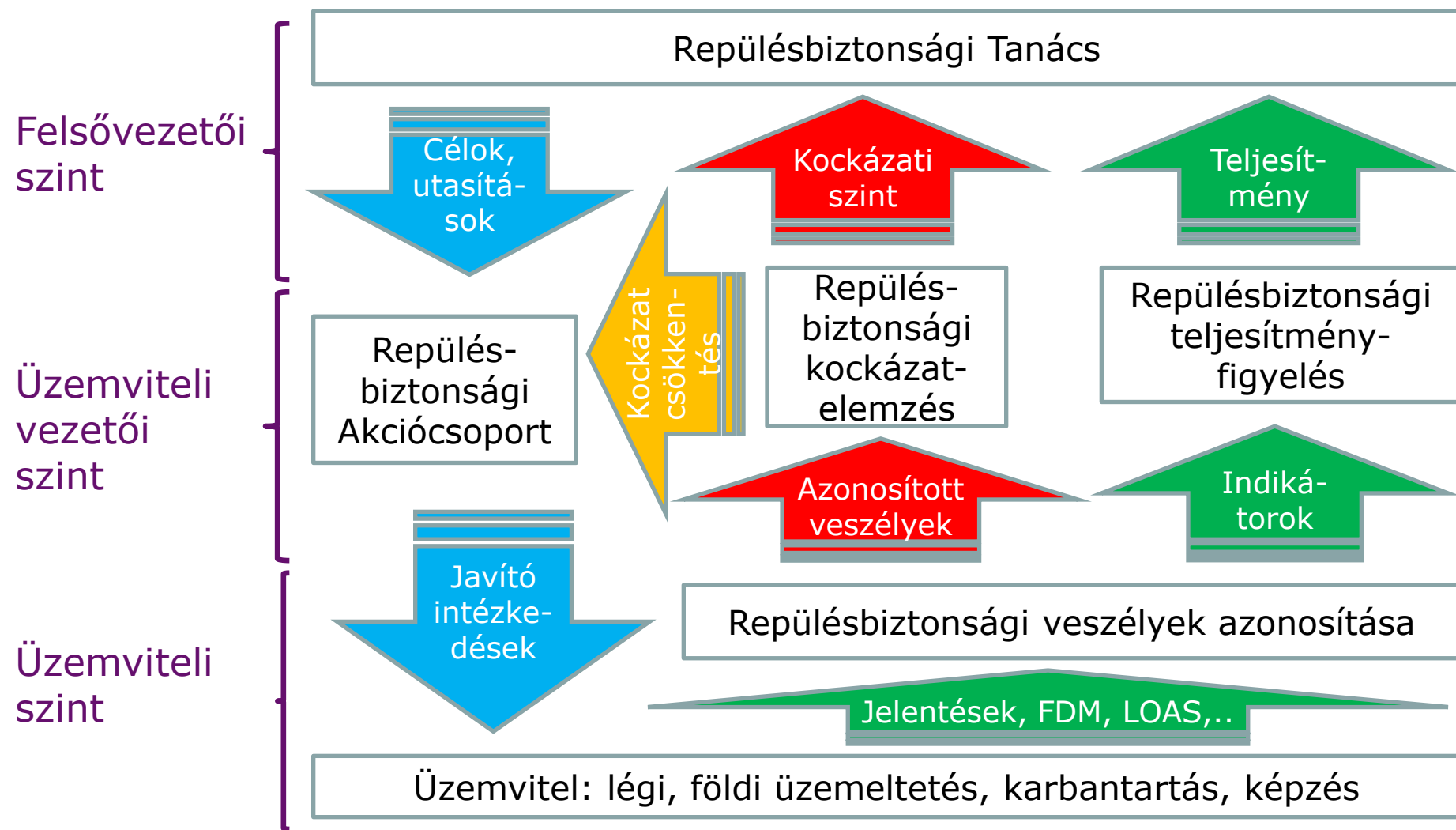
Tolerálható
kockázati szint

Elfogadható
szint

Repülésbiztonsági teljesítmény mutató II:
Sérüléssel ütközési ráta



A repülésbiztonság menedzsment rendszer működése



Repülésbiztonság menedzsment rendszer

Jelen:

EU-OPS 1.037 (EC 859/2008)
„A üzemeltetőnek baleset megelőzési és repülésbiztonsági programot kell létrehoznia és működtetnie”

Program:

- Repülésbiztonsági vizsgálatok;
- SAFA ellenőrzések;
- Auditok;

Jövő:

EASA-OPS ORO.GEN.200 (3)
(EU 965/2012)
„A üzemeltetőnek menedzsment rendszert kell létrehoznia és működtetnie....”

Menedzsment:

- Veszélyek azonosítása;
- Kockázatértékelés;
- Tolerálható kockázat meghatározása;
- Kockázatcsökkentő intézkedések;
- Intézkedések hatékonyságának értékelése;



Köszönöm szépen a figyelmet