



Interjú dr. Becske Loránd új főigazgatóval

Együttműködve, magasan képzetten

Ez év január 28-a óta dr. Becske Loránd a közlekedési baleseteket kivizsgáló független Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) új főigazgatója. Őt kérdeztük arról, hogy milyen új feladatok állnak az általa vezetett szervezet előtt, illetve hogy milyennek értékeli a tavalyi esztendőt a hazai repülésbiztonság tekintetében.

– Főigazgató úr! Az ön számára nem ismeretlen ez a szakterület, amelynek most az élére kinevezték, mivel évek óta dolgozott hasonló munkakörben a Légügyi Hivatalnál.

– Valóban több mint tíz év gyakorlat van a hátamögött, ennyi időt töltöttem el korábban a Légügyi Hivatalnál különböző beosztásokban, többek között éppen a repülésbiztonsági osztályon, ahol a pályafutásomat kezdtem. Több olyan kollégával dolgozom itt most együtt a KBSZ-nél, akik anno a munkatársaim, feletteseim voltak, például Sipos Sándor, aki az első főnököm volt annak idején. Mivel korábban is jó kapcsolat volt a KBSZ és az NKH LH között, ezért mondhatom, hogy nem ide-

genként fogadtak a munkatársak, hanem olyan kollégaként, akivel már volt munkakapcsolatuk.

– Mi minden történt azóta, hogy a KBSZ élére került?

– Igazából január végétől az átadás-átvétel folyamata zajlott, valamint megismerkedtem az itteni szokásokkal, munkatempóval. Ez idő alatt volt lehetőségem arra, hogy belelássak a szervezet működésébe, áttekintsem mindazokat az ügyeket, folyamatokat, amelyek meghatározzák a KBSZ munkáját, az itt dolgozók mindennapjait.

– Mit tapasztalt ennek kapcsán?

– Miután teljes körű rálátásom nyílt a szervezetre, azt a következtetést vontam le, hogy legelőször a KBSZ gazdasági helyzetét kell rendbe hozni. Meg kell teremteni mindazt a pénzügyi hátteret a számkra, amely révén fedezni tudjuk a működéshez szükséges költségeket. Fontosnak tartom még emellett azt is, hogy a nálunk dolgozó szakemberek megfelelő, magas szintű képzettséggel rendelkezzenek, vagyis szeretném, ha az általam elvárt szintű képzésben minden kollégám részt venne a jövőben. Ez persze összefügg a gazdasági lehetőségekkel is, hiszen a képzés is pénzbe kerül, de szeretnénk megtalálni mindazokat a lehetőségeket és partnereket, amelyek révén külföldön, más nemzetközi szervezeteknél működő akkreditált tanfolyamokon sajátíthatnák el a kol-

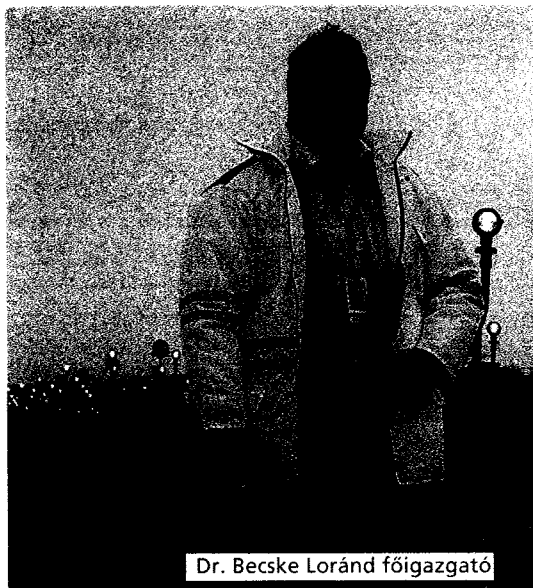
légáim a legmagasabb szintű szakmai ismereteket. Persze ez az egyik legdrágább módja a képzésnek, éppen ezért szeretnénk más módszerekkel, például hazai együttműködő partnerek segítségével is fejleszteni saját magunkat és a szaktudásunkat. De ezzel párhuzamosan azt tervezzük, hogy a KBSZ is szervez majd olyan tanfolyamokat, továbbképzéseket, amelyek fejlesztik a saját színvonalát és más társ szervezetek munkatársainak szakmai felkészültségét. Ennek egyik főpróbája éppen májusban lesz, amikor is a KBSZ szervezésében zajlik majd egy baleset-vizsgálói tanfolyam. Összességében tehát nagyon fontos a képzés fejlesztése és a tapasztalatcseré más hazai és külföldi partnerekkel.

– Milyen más változások történtek még a KBSZ életében a közelmúltban?

– Tavalyi lépett életbe a 996/2010/EU rendelet, amely sok változást hozott a légiközlekedési események kivizsgálásával kapcsolatban. Azaz a balesetek vizsgálati eljárásának tekintetében hozott változásokat, annak érdekében, hogy az unión belül egységes rendszerben, egységes elvárások szerint történjenek az ilyen jellegű vizsgálatok a jövőben. Ez többek között új kötelezettségeket is jelent a részes államok – így Magyarország és a KBSZ – számára is.

– Hogyan érinti ez a légitársaságokat, üzemeltetőket, kiszolgálókat, utasokat?

– Valójában sehogyan, hiszen amint mondtam, ez elsősorban ránk, kivizsgálókra vonatkozik, mivel olyan feltételeket szabályozott ez a rendelet, amelyek korábban nem szerepeltek nemzetközi szintű jogszabályokban. Ezt megelőzően az ICAO 13-as Annexe foglalkozott a balesetek kivizsgálásával, amely mellett az Európai Unió csak irányelveket határozott meg a baleseti kivizsgálásokkal kapcsolatban. Most ezt az irányelvet váltotta fel az említett 996/2010/EU rendelet a repülés területén. Ez egyben azt is jelentette a számunkra, hogy jog-



Dr. Becske Loránd főigazgató



alkotási feladatokat is végre kellett, illetve kell mind a mai napig hajtánunk, hogy harmonizálni tudjuk a hazai kivizsgálások rendjét az EU rendeletnek megfelelően. Ez a munka még nem zárult le, mind a mai napig részt veszünk ebben a jogalkotási folyamatban. Mindez természetesen nem öncélú, hiszen a cél az, hogy az utasok a lehető legnagyobb biztonságban érhék el úti céljukat.

– *Mi az alapvető különbség a korábbi és az új gyakorlat között?*

– Amíg korábban alapvetően önállóan működtek az egyes országok baleset-kivizsgáló szervezetei, addig az új szabályozás szerint most minden ilyen munkába valamilyen szinten be kell vonni az EASA-t, az európai repülésbiztonsági szervezetet is. Emellett a nemzeti balesetvizsgáló szervezeteknek létre kellett hozniuk egy olyan európai hálózatot, amelynek révén egymást segítve, tapasztalataikat kölcsönösen megosztva végezhetik a különféle balesetek kivizsgálását. Ez az új szervezet az idén januárban alakult meg, s a közelmúltban volt az első igazi munkakülése, amelyen már érdemi ügyekben is határoztunk. Így négy munkacsoport alakult, amelyek közül kettőben – a balesetvizsgáló legjobb gyakorlati tapasztalatait megosztó, valamint a kommunikációs kérdésekkel foglalkozó munkacsoportban – közvetlenül is részt veszünk. A másik két munkacsoport a balesetvizsgálók képzésével, illetve a tagállamok közötti segítségnyújtással foglalkozik. Ez utóbbiak eredményeit is hasznosítani kívánjuk majd a munkánkban.

– *Ez mennyiben jelent majd pluszfeladatokat a KBSZ számára?*

– A hálózat közös működtetése mindenképpen további feladatokat hoz, hiszen munkatervet kell készítenünk, és annak nyomán közösen haladnunk meghatározott feladataink végrehajtásában. Reményeink szerint így optimalizálni lehet majd az erőforrásokat. Mint a hálózat legutóbbi ülésén is elhangzott: a korábbi időszak tapasztalata, hogy bizonyos „nagy” események kivizsgálása meghaladhatja egy-egy nemzeti balesetvizsgáló szervezet műszaki-technikai lehetőségeit. A tapasztalatcserék hasznosságát pedig ebben a szakmában kiemelten kell értékelni.

– *Mindez mennyire jelent új feladatot a KBSZ számára?*

– Igazából ilyen jellegű együttműködés már korábban is volt az egyes tagországok között, ez az új EU rendelet egységes törvényi keretek közé foglalta mindezeket a feladatokat. Ennek nyomán létrejön egy olyan együttműködési fórum, amely a balesetek kivizsgálása kapcsán javaslatokat tehet az uniós számára. Mi is álltunk már korábban kapcsolatban más nemzetek hasonló szervezeteivel, például kértünk segítséget olyan külföldi laboratóriumtól, amely a sérült fedélzeti adatrögzítőből is ki tudta nyerni a balesetvizsgáló szempontjából rendkívül fontos adatokat.

– *Ez a változás jelent-e szervezeti átalakulást a KBSZ-en belül?*

– Nem, mivel a KBSZ jelenlegi szervezeti felépítése alkalmas arra, hogy ellássuk a ránk bízott feladatokat. Az egyes közlekedési ágazatoknak saját balesetvizsgáló szakmai főosztályuk van, amelyeknek a munkáját az egyes háttérterületek támogatják. Ezen nem kell változtatni. Amin viszont szeretnénk, az a már korábban is említett szakmai felkészültség. Szeretném, ha munkatársaim magasan képzett, a műszaki-technikai változásokat a lehetőségekhez mérten követő szakemberek lennének, mert a szakmai minőséget nagyon fontos szempontnak tartom a balesetvizsgáló szempontjából.

– *Milyen a KBSZ kapcsolata a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalával mint társszervezettel?*

– Azt gondolom, hogy nemcsak az új vezetőséggel, hanem az LH munkatársaival is nagyon jó a kapcsolatunk. Győri Gyula légügyi elnökhelyettes úrral arról állapodtunk meg, hogy szorosabbra vonjuk az együttműködést a szervezeteink között a hatékonyabb munka érdekében. A már említett EU rendelet értelmében a kivizsgálások során az LH-t is bizonyos mértékig be kell vonni a munkába, de arra a jövőben is nagyon odafigyelünk,

hogy az érzékeny információk adatvédelmi szempontból ne sérülhessenek. Ez a kérdés a hálózaton belül is felmerült, és minden nemzeti balesetvizsgáló szervezet kiemelten fontosnak ítéli ezeket az úgynevezett érzékeny információknak a védelmét. Gondolok itt például a meghallgatásokon elhangzottakra vagy a fedélzeti hangrögzítők tartalmára. A hatóság bevonása az esetek kivizsgálásába csökkentheti a párhuzamosságot, de útjaink időnként értelemszerűen el kell hogy váljanak. Az a célunk, hogy a szervezeteink kölcsönösen segítsék egymást, de úgy, hogy a törvényes garanciák ne sérüljenek.

– *A repülőtérsadalom hogyan szerezhet majd tudomást ezekről a vizsgálatokról s azok eredményéről?*

– Minden évben két alkalommal tartunk olyan szakmai fórumot az üzemeltetők szakemberei számára, amelyen kiértékeljük az előző időszak eseményeit, azokat a tendenciákat, amelyeket megismerhettünk az események kivizsgálása során. Az idei tavaszi szakmai fórumunk márciusban zajlott le, s ősszel rendezzük majd meg a következő hasonló összejevetelünket.

Ami az elmúlt időszak repülőeseményeivel kapcsolatban elmondható, az az, hogy azok egyharmada külföldi gépeket érintett Magyarországon. 2010-ben érzékelhetően csökkent a légiközlekedési balesetek száma – ezek mindegyike a 2250 kg maximális felszállótömeg alatti kategóriában történt –, míg sajnálatos módon megnőtt a súlyos repülőesemények száma. Súlyos repülőeseményt gyakorlatilag csak a nagygépes területről jelentenek. Úgy tűnik, mintha ez az eseménykategória a kisebb repülőgépek világából hiányozna, holott mindannyian tudjuk, hogy a megelőzés szempontjából éppen hogy nem a legsúlyosabb eseményekből tanulhatnánk a legtöbbet.