



Légiforgalmi Irányítás – Nemzeti Irányítási Hatóság Felelősségbiztosítási Kérdőív

Kérvényező: HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat
Zártkörű Részvénytársaság

Az alábbi kérdőívet a lehető legtöbb részletre kiterjedően kérjük kitölteni. Ennek hiányában előfordulhat, hogy a biztosító a kérelmet elutasítja. Ha bármilyen anyagi jellegű információval rendelkezik, tegyen erről nyilatkozatot, mert különben előfordulhat, hogy a kérelem elutasításra kerül.

1) Feladatkörök	
<p>a) Kérjük, részletesen írja le az összes vállalt tevékenységét, beleértve az olyan kapcsolódó szolgáltatásokat, mint például a légügyi tájékoztatás, NOTAM-ok, tanúsítás és engedélyezés.</p>	<p>1. A NATO KFOR és a Magyar Kormány által légiforgalmi navigáció szolgáltatások biztosítására aláírt Megállapodásban (a továbbiakban: Megállapodás) foglaltak szerint a Koszovó felett kijelölt légtérben az alábbi szolgáltatásokat kell biztosítania a HungaroControlnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Légiforgalmi Szolgáltatás (Légiforgalmi Irányítás, körzeti radarirányítás, Repüléstájékoztató Szolgáltatás és riasztó szolgálat) - Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatok (AIP, NOTAM-ok) - Áramlásszervezés és kapacitás menedzsment, - Légtér gazdálkodás, - Másodlagos SSR Mode 3/A radar kód kiosztás a kijelölt légtérben IFR/GAT szabályok szerint közlekedő repülések számára, <p>2. A NATO KFOR és a Magyar Kormány által légiforgalmi navigáció szolgáltatások biztosítására aláírt Megállapodásban (a továbbiakban: Megállapodás) foglaltak szerint a Koszovó felett kijelölt légtérben a HungaroControl az alábbi feladatok ellátásáért felelős:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szerződések és együttműködési megállapodások megkötésével biztosítja a nélkülözhetetlen meteorológiai adatok beszerzését, - szerződések és együttműködési



	magállapodások megkötésével biztosítja a nélkülözhetetlen kommunikációs, légtérellenőrző és navigációs adatok beszerzését, valamint a megfelelő infrastruktúra rendelkezésre állását.
b) Hány Légiforgalmi Irányító Központjuk van? Adja meg a helyét/ helyüket, elnevezését/ elnevezésüket és az áttekintő térképet/ térképeket, ha ez lehetséges.	A légtér forgalmának irányítása a Budapest Légiforgalmi Irányító Központból (ATCC) történik, amely a HungaroControl budapesti központjában található.
c) Mit foglal magába az egyes Központok felelősségi területe? Melyik az a pont, amikor ezek a felelősségi körök átadódnak más hatóságokhoz vagy repülőterekhez? Van olyan egymást átfedő felelősségi kör, amely átnyúlik szomszédos (külföldi) területre?	A Budapest ATCC KFOR szektora lesz felelős az ATS szolgáltatás biztosításáért a Megállapodásban meghatározott légtérben (KFOR szektor)
d) Kérjük, tájékoztassa a repülőtereket, hogy mely légiforgalmi irányítási szolgáltatásokat nyújtják (ha van ilyen). Kérjük, részletesen írja le az egyes repülőtereken nyújtott szolgáltatásokat (pl. átrepülés, közelkörzeti irányítás, felszállás és leszállás, stb.)	Nem alkalmazható
e) A légtér fel van osztva felső légtérre és alsó légtérre az irányítás céljainak megfelelően?	Igen, a légiforgalmi irányító szolgáltatás alsó szintje a FL205 lesz.
f) Mely repülési szint a választóvonal a felső légtér és az alsó légtér között?	Igen, az alsó légtér FL205-285 között van, míg a magas légtér FL285-FL660 között.
g) Hány szektort biztosítanak a felső légtér és az alsó légtér irányítására?	1 szektor az alsó légtér, és 1 szektor a magas légtér forgalmának irányítására
h) Feladataik közé tartozik a katonai ATC? Hogyan hat egymásra az Irányító Központokon keresztül katonai és polgári Légiforgalmi Irányítás?	Nem, a katonai repülések csak időszakosan elkülönített légtérben kerülnek végrehajtásra. Ennek a légtérnek az aktiválása/deaktiválása a NATO KFOR és a HungaroControl közötti Együttműködési megállapodásban kerültek szabályozásra.
i) Van bármiféle szerződéses megállapodásuk harmadik féllel, amely akár kisebb akár nagyobb kockázatot jelent a biztosítók számára?	Szerződéses tárgyalások: Rádiókommunikációs szolgáltatások 1) SMATSA Kopaonik rádióállomás 2) M-NAV Gradishte rádióállomás Mindkét rádióállomáson egy fő és egy



	<p>tartalékfrekvenciával (A+B rádiókészlet) plusz vészfrekvenciával.</p> <p>Radaradat szolgáltatások</p> <p>1) BHANSA Jahorina, Indra (spanyol), IRS-20 MP/S MSSR MODE-S,</p> <p>2) SMATSA Koviona Elsődleges: RAMET C.H.M.a.s. (cseh), Másodlagos: AMP C3C MODE-S Murtenica Elsődleges: RAMET C.H.M.a.s. (cseh), Másodlagos: AMP C3C SSR</p> <p>3) M-NAV Ohrid MSSR radar</p> <p>4) BULATSA Vitosha: Másodlagos Thales RSM 970S MSSR</p> <p>5) UNMIK Pristina Airport: Másodlagos Selex (olasz) SIR-S MODE-S</p>
j) Mi az ön országában található repülőtér napközbeni/ éjszakai nyitási és zárási időpontja?	Nem alkalmazható.

2) Személyzet	
a) A személyzet tagjai közül általában hányan vannak szolgálatban?	A maximális szektorszám (2) működtetése minimálisan 4 légiforgalmi irányítóval biztosítható
b) A személyzet tagjai közül hányan vannak szolgálatban: Nagy forgalmú időszakban? Kis forgalmú időszakban?	Nagy forgalmú időszakban: 4 légiforgalmi irányító, Kis forgalmú időszakban: 3 légiforgalmi irányító,
c) Mennyi a jelenleg foglalkoztatott légiforgalmi irányítók teljes létszáma?	75 légiforgalmi irányítónak van szakszolgálati engedélye a KFOR szektorra
d) Milyen gyakorisággal kell a légiforgalmi irányítóknak egészségügyi felülvizsgálatnak alávetniük magukat?	40 éves kor alatt kétfévente egyszer, 40 éves kor fölött pedig évente.
e) Milyen időközönként kell szaktudás értékelésen megfelelniük?	Minden évben.
f) Milyen képesítéssel rendelkeznek? Kérjük, részletezze a képzési eljárást, amely tartalmazza:	<p>-ICAO szabvány szerint</p> <p>-Angol nyelvi megfelelés</p> <p>-Az alapképzés összhangban van az EUROCONTROL Közös Alaptantervének követelményeivel, azután 6-12 hónap munkahelyi képzés. A KFOR szektorra</p>



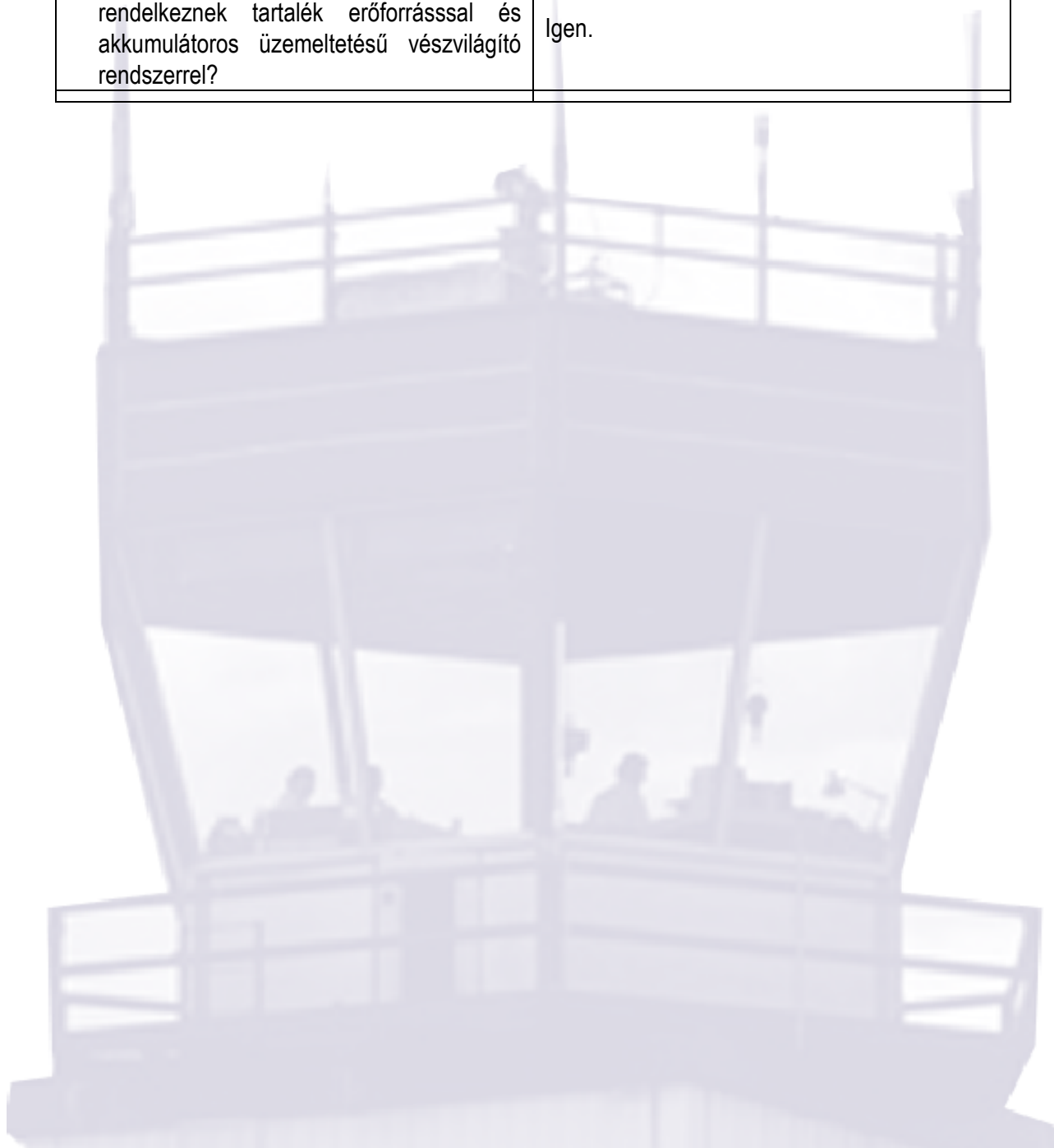
	érvényes munkahelyi kiterjesztés megszerzése az NKH LH által jóváhagyott Kiképzési Terv alapján történt.
i) Hol zajlik a képzés és mennyi ideig tart?	<p>A légiforgalmi irányítók képzése a HungaroControl helyszínén történik és a tanfolyam 3 modulból áll. Az alap és a jogosító képzés 4-5 hónapot vesz igénybe és az Entry Point Central végzi, amely közös vállalkozása a HungaroControlnak és az Entry Point North-nak.</p> <p>Unit (egységekre felkészítő) képzés a 6 hónapos radar és a torony szimulátor képzést foglalja magába.</p> <p>A munkahelyi képzés 6-12 hónapig tart. A szakszolgálati engedéllyel már rendelkező légiforgalmi irányítók KFOR szektorra szóló kiképzése 2 szakaszból áll. A tantermi képzés két napos, míg a szimulációs felkészítés egy hetet vesz igénybe.</p>
ii) Hogyan szervezik a felfrissítő képzéseket?	A felfrissítő képzések és a szimulációk évente zajlanak.
iii) Milyen nemzetközi szabványoknak felel meg a képzés?	A képzés az EUROCONTROL szabványok szerint történik.
g) Ismertesse a repesemény jelentő rendszerüket.	<p>A jelentő rendszer megfelel az EUROCONTROL ESSAR 2 követelményeinek.</p> <p>A HungaroControl az Integrált Biztonsági és Minőségirányítási Rendszer szerint működik. A Repülésbiztonsági osztály feladata a repesemények belső kivizsgálása.</p>
h) Kérjük, ismertesse az egyes légiforgalmi irányítók szolgálati idejének beosztását.	Maximum 90 perc beülés minimum 30 perc pihenéssel.
3) Műszaki rendszerek/ berendezések	
a) Ismertesse a használatban lévő radar típusokat megjelölve, hogy ezek elsődleges vagy másodlagos légtérelenőrző radarok-e.	<p>Radaradat szolgáltatások</p> <p>1) BHANSA Jahorina, Indra (spanyol), IRS-20 MP/S MSSR MODE-S,</p> <p>2) SMATSA Koviona Elsődleges: RAMET C.H.M.a.s. (cseh), Másodlagos: AMP C3C MODE-S Murtenica Elsődleges: RAMET C.H.M.a.s. (cseh), Másodlagos: AMP C3C SSR</p> <p>3) M-NAV</p>



	Ohrid MSSR radar 4) BULATSA Vitosha: Másodlagos Thales RSM 970S MSSR 5) UNMIK Pristina Airport: Másodlagos Selex (olasz) SIR-S MODE-S
b) A radar teljes lefedést biztosít az egész területre?	A KFOR szektor légtérének teljes lefedettsége biztosított, ami az elsődleges és másodlagos radar lefedését illeti, FL185 fölött.
c) Kinek a feladata a navigációs segédeszközök/ leszállási segédeszközök (VOR, NDB, ILS, stb.) karbantartása?	A Megállapodás értelmében a HungaroControl nem felelős a KFOR szektor légtérében a Kommunikációs, Navigációs és Felderítési (CNS) szolgáltatások ellátásáért, de annak érdekében, hogy ezek a szolgáltatások biztosítva legyenek a légtér felhasználók számára megállapodásokat kötött a követelményeknek megfelelő tanúsítással rendelkező CNS szolgáltatókkal.
d) Alkalmaznak számítógépeket légiforgalmi irányítási feladatokra? Ha igen, ismertesse a típust és azt, hogy mennyi ideje vannak használatban.	HP számítógépeket alkalmaz az egész koszovói magaslégteret kiszolgáló rendszer. A rendszer 2014. januárban került üzembe helyezésre.
e) Biztosított a jelenleg telepített VHF körsugárzó rádió irányadó állomás teljes lefedése az útvonal hálózatukon?	Rádiókommunikációs szolgáltatásokat biztosítja: 1) SMATSA Kopaonik rádióállomás 2) M-NAV Gradishte rádióállomás Mindkét rádióállomáson egy fő és egy tartalékfrekvenciával (A+B rádiókészlet) plusz vészfrekvenciával
f) Rendelkeznek tartalék VOR berendezéssel?	Lásd 3.c) pont.
g) Rendelkezésükre áll tartalék erőforrás a VOR helyszínén?	Lásd 3.c) pont.
h) Milyen közvetlen felhasználó – felhasználó közötti telefon összeköttetéssel rendelkeznek a Légiforgalmi Irányítási Központok és repülőterek között a meghatározott területen belül? És rendelkeznek önök ilyen közvetlen telefon összeköttetéssel a szomszédos (külföldi) ATC üzemeltetőkkel?	ACC és szomszédos ACC: bérelt vonalakon MFC-R2, ATS Qsig és normál PABX telefonos összeköttetések vannak telepítve a kapacitásigényeknek megfelelően.



i) Rendelkeznek olyan rendszerekkel, amelyek lehetővé teszik a légijárművek/ földi járművek azonosítását és ellenőrzését a repülőtereken? Kérjük, ismertesse, hogy ezek a berendezések milyen mértékben csökkentik a futópályasértés kockázatát rossz látási körülmények között?	Nem alkalmazható
j) A Légitforgalmi Irányító Központok rendelkeznek tartalék erőforrással és akkumulátoros üzemeltetésű vészvilágító rendszerrel?	Igen.





4) Statisztikai adatok	
a) Becsülje meg az éves (a tavalyi évre vonatkozóan) légi jármű mozgások számát, vagyis felszállások/leszállások, irányításuk alá tartozó átrepülések, beleértve a megoszlást (ha lehetséges) a széles törzsű repülőgépek, a keskeny törzsű gépek és a kisebb közforgalmon kívüli repülőgépek között. Amennyiben irányítanak katonai légi járműveket is, kérjük, becsüljék meg a hozzávetőleges megoszlást a katonai és a polgári légi jármű mozgások között.	<p><u>Átrepülések:</u> 2014. 49 517 2015. 67 405 2016. 65 000* *2016. szeptemberi becslített érték</p> <p><u>Felszállások és leszállások</u> Nem alkalmazható</p> <p>Polgári (%): 100% Katonai (%): 0%</p> <p>Nincsenek információk a KFOR szektor légterében várható keskeny és széles törzsű repülőgépek arányáról.</p>
b) Amennyiben feladatkörébe tartozik az átrepülés irányítása, hány légi járművet irányítanak évente és mely típus az eddig irányított legnagyobb légi jármű?	<p>Lásd fenn az átrepüléseket. A legnagyobb légi jármű az A380.</p>
c) Repülési díjak becsült bevétele az elmúlt 3 évre vonatkozóan.	<p>2014. 1 292 492 961 HUF (3/4 év) 2015. 1 835 795 973 HUF 2016. 1 809 209 500 HUF (2016. december végén becsült érték)</p>
d) Kérjük, mutassa be az AIRPROX jelentéseiből kimutatható trendeket.	2016. szeptemberig nem volt incidens/baleset a KFOR szektorban.
e) Rendelkezik ISO tanúsítással? Ha igen, milyen szintűvel. Mikor jár le?	A HungaroControl Légiforgalmi Szolgálat és AIS osztálya 2003-ban kapta meg a DNV által kiadott ISO tanúsítást, amelyet évente megújítanak.
f) Van bármiféle szerződéses megállapodásuk harmadik féllel, amely akár kisebb akár nagyobb kockázatot jelent a biztosítók számára?	Lásd 1)i)

5) Védelem: Kérjük, ismertesse a rendelkezésükre álló védelmi szinteket:	CCTV (zárláncú kamera rendszer) használatos a HungaroControl épületeiben.
a) Az Irányító toronyban	Nem alkalmazható.
b) A többi irányító központban	Az irányító központ bejáratánál fegyveres őr.
c) Külső berendezéseknél	A megfelelő biztonsági intézkedések szerint.
d) Irodákban	Az iroda épület bejáratánál fegyveres őr.



6) Jelenlegi felelősségbiztosítás:	
Jelenleg rendelkezik ATC felelősségbiztosítással (I/N)? Ha igen:	Igen.
a) Milyen hosszú a biztosított időszak?	2015.04.03. 00.00 órától 2016.04.02. 00.00 óráig
b) Meddig terjed a biztosítás értékhatára?	1,200,000,000 USD egy bármely baleset/ esemény korlátlan összességében a biztosítási időszak alatt.
d) Milyen kárigényt nyújtott be biztosítónak az elmúlt 5 év során? Kérjük, részletezze:	Légiforgalmi irányítási hibából nem fordult elő baleset

