

7/2006. (II. 27.) GKM rendelet

a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályairól

A légi-, a vasúti és víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 22. §-a (1) bekezdésének *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján - a belügyminiszterrel egyetértésben - a következőket rendelem el:

A rendelet alkalmazási köre

1. § A rendelet alkalmazási köre a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset és a váratlan vasúti esemény szakmai vizsgálatára terjed ki.

Értelmező rendelkezések

2. § E rendelet alkalmazásában:

- a) üzemben tartó:* a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. §-a (3) bekezdésének 1. pontjában megjelölt vasúti társaság, valamint a 9. pontjában megjelölt nemzetközi csoportosulás;
- b) értesítési rend:* azoknak az intézkedésre, döntésre jogosult személyeknek és szervezeteknek az értesítési címét és telefonszámát tartalmazó jegyzéke, akiket vagy amelyeket a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti eseményről kapott bejelentést követően az üzemben tartó baleseti szolgálata útján tájékoztatni köteles;
- c) RID:* a veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállítására vonatkozó szabályzat.

A súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény szakmai vizsgálata

3. § (1) A Kbt. 3. §-ának (1) bekezdésében meghatározott Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) a súlyos vasúti balesetek vizsgálatán kívül - a Kbt. 7. §-a (1) bekezdésének *b)* pontjában meghatározott szempontok figyelembevételével - vizsgálatot folytathat különösen a következő esetekben:

- a)* a hálózat több pontján azonos okból vagy azonos helyen ismétlődően bekövetkezett vasúti baleset vagy váratlan vasúti esemény, különösen: „Megállj” állású jelző meghaladása, helytelenül álló váltó, téves jelzés, baleset vagy egyéb események különleges és korlátozott feltételekkel továbbítandó küldeményekkel,
- b)* közúti-vasúti kereszteződésben bekövetkezett vasúti baleset és váratlan vasúti esemény, ha
 - ba)* a technikai biztosítás nem működik,
 - bb)* a vasúti járműnél az engedélyezett sebesség túllépését állapították meg,
 - bc)* a pálya vagy tartozékai műszaki hibáját is megállapították,
- c)* közlekedő vonatok vonatott járműveinél műszaki okból (pl. mechanikus szerkezeti elem túlmelegedése, fűtő-, légkondicionáló-, világító berendezés energiaellátó elemeinek zárlata miatt) bekövetkezett tüzesetek,
 - d)* a törzshálózaton közlekedő vonatokkal műszaki okból, így elsősorban
 - da)* a pálya irány- fekszint-, nyomtávhibájából, kitérőhibából,
 - db)* biztosítóberendezési hibával összefüggően,
 - dc)* jármű (futómű, fékberendezés vagy egyéb közlekedésbiztonsági berendezés) hibájából ismétlődően bekövetkező vasúti balesetek és váratlan vasúti események,
 - e)* veszélyes áruk szállítása során bekövetkezett azon vasúti balesetek, melyeknél a veszélyes anyag szabadba jutott mennyisége a RID 1.8.5. pontjában előírtakat meghaladja.

(2)

A Szervezet baleseti ügyeleti szolgálata

4. § (1) A Szervezet a súlyos vasúti balesetre, a vasúti balesetre, a váratlan vasúti eseményre vonatkozó bejelentést baleseti ügyeleti szolgálata útján fogadja.

(2) Ha a Szervezet az 5. § (1) bekezdése szerinti adatok alapján nem vizsgálja a vasúti balesetet és a váratlan vasúti eseményt, erről az üzemben tartót a döntést követően haladéktalanul tájékoztatja.

5. § (1) A súlyos vasúti balesetről, a vasúti balesetről, a váratlan vasúti eseményről szóló bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

a) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény helye (a szolgálati hely neve, váltó-vágányszám, nyíltvonali balesetnél a szelvénytűszám és a szomszédos szolgálati helyek megnevezése),

b) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény időpontja,

c) a vonat(ok) száma és fajtája,

d) a továbbító vonatjármű típusa és pályaszáma,

e) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény rövid leírása,

f) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény következményei:

fa) személyi következmények (sérülés, halál, a sérültek vagy elhunytak száma),

fb) tárgyi következmények (járművek sérülése, siklása; a sérült, siklott járművek száma és típusa, a rakomány sérülése, szétszóródása, szabadba jutása; a rakomány fajtája, különös tekintettel a veszélyes árukra; a vasúti pályában és egyéb berendezésekben keletkezett rongálás; a környezet szennyezése; tűz keletkezése; közúti jármű elütése esetén a közúti jármű adatai),

g) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény feltételezett oka,

h) a bejelentés idejéig tett intézkedések,

i) a bejelentő adatai: neve, alkalmazó szervezet megnevezése, beosztása, elérhetősége.

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali bejelentési kötelezettség alól. A hiányzó adatokat a Szervezet az üzemben tartótól szerzi be.

Az üzemben tartó baleseti szolgálata

6. § (1) Az üzemben tartó saját vasúti biztonságirányítási rendszerén belül létrehozott üzemben tartói baleseti szolgálata útján köteles gondoskodni

a) a súlyos vasúti balesetre, a vasúti balesetre, a váratlan vasúti eseményre vonatkozó bejelentések folyamatos fogadásáról,

b) a súlyos vasúti balesetnek, a vasúti balesetnek, a váratlan vasúti eseménynek a Szervezet részére történő haladéktalan bejelentéséről,

c) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény következményeinek elhárításához szükséges intézkedések haladéktalan meghozataláról, a hatóságok és más, intézkedésre, döntésre jogosultak értesítéséről és riasztásáról.

(2) Az üzemben tartó a súlyos vasúti balesetre, a vasúti balesetre, a váratlan vasúti eseményre vonatkozó bejelentés fogadásának és bejelentésének rendjét és az ezekkel összefüggő nyilvántartási, értesítési, riasztási rendet a közlekedési hatóság által jóváhagyott utasításban határozza meg. A közlekedési hatóság a jóváhagyást megelőzően a Szervezettől véleményt kérhet.

(3) Az üzemben tartó kérelmére a közlekedési hatóság hozzájárulást adhat ahhoz, hogy az üzemben tartó egy olyan, másik üzemben tartóhoz csatlakozzon, amely az üzemben tartói baleseti szolgálat feladatait átvállalja és ellátja. A hozzájárulást megelőzően a közlekedési hatóság a Szervezettől véleményt kérhet.

7. § (1) Az üzemben tartó a baleseti szolgálat feladatainak ellátása érdekében

a) kijelöli a bejelentések fogadását és a Szervezet értesítését ellátó szervezeti egységet és személyzetet,

b) meghatározza az a) pontban leírt szervezeti egység és személyzet állandó szolgálati helyiségét vagy helyiségeit,

c) gondoskodik arról, hogy a b) pontban leírt helyiségekben rendelkezésre álljanak:

ca) a 6. § (2) bekezdése szerinti utasításban előírt nyilvántartási okmányok,

cb) a feladat ellátásához szükséges jogszabályok,

cc) az üzemben tartói baleseti szolgálatra vonatkozó szabályzat,

cd) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény bekövetkezésekor kötelező értesítési rend,

ce) a nyilvános távbeszélő hálózathoz csatlakozó közvetlen távbeszélő vonal(ak) és a megfelelő hírközlő, valamint más technikai eszközök.

(2) Az üzemben tartó baleseti szolgálatának nyilvántartást kell vezetnie a beérkezett bejelentések vételéről és a Szervezet részére adott értesítésekről. A nyilvántartásban az 5. § (1) bekezdésében megjelölt adatokat kell rögzíteni.

(3) Az (1) bekezdés a) pontja szerinti szolgálatot ellátó személy a súlyos vasúti balesetről, a vasúti balesetről, a váratlan vasúti eseményről szóló bejelentés vételét követően az értesítési rend szerint tájékoztatja az értesítési

rendben megjelöltek a személyi és technikai mentés megkezdéséhez, a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény következményeinek elhárításához szükséges intézkedések meghozatala érdekében.

A helyszín biztosítása

8. § (1) A helyszín biztosítására jogosultnak a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény helyszínétől távol kell tartania mindazokat, akik nem vesznek részt

a) a hatósági vizsgálatban és a Szervezet vizsgálóbizottságában,
b) a sérültek mentésében, helyszíni ellátásában,
c) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény következményeinek elhárításában és a vasúti forgalom helyreállításában,

d) a környezeti károk elhárításában és felszámolásában,

e) a tűzoltásban,

f) a mentés, illetve az elhárítás vezetője által meghatározott egyéb feladatok ellátásában.

(2)

(3) Amennyiben a sérültek mentése és helyszíni ellátása, a környezeti károk elhárítása és a tűzoltás (a továbbiakban együtt: mentés és kárelhárítás) a rendőrség és a vizsgálóbizottság helyszínre érkezése előtt megkezdődik vagy megtörténik, a helyszín indokolatlan megváltoztatását el kell kerülni. Ennek érdekében a járművek, a roncsok, a rakomány, a vasúti pálya elemei és tartozékai, egyéb a baleset, esemény helyszínén levő tárgyak mozgatását, valamint ezek további roncsolását okozó beavatkozásokat (pl. személyek mentése a roncsok szétvágásával) a mentés és kárelhárítás által megkövetelt mértékre kell korlátozni.

(4) Ha a mentés és a halaszthatatlan kárelhárítás a vizsgálóbizottság helyszínre érkezése előtt megkezdődött vagy megtörtént, a mentés és elhárítás vezetője által jóváhagyott ténymegállapítási jelentésben kell rögzíteni, hogy a mentés és kárelhárítás során a helyszín milyen megváltoztatására (például: a roncsok helyzetének, állapotának megváltoztatása, szétvágása) került sor. A feljegyzéseket - helyszínre érkezése után - a vizsgálóbizottságnak át kell adni.

Helyszíni vizsgálat

9. § (1) A helyszínen talált nyomok rögzítését a szakmai vizsgálat keretében a vizsgálóbizottság végzi. Amennyiben a súlyos vasúti balesettel, a vasúti balesettel, a váratlan vasúti eseménnyel összefüggésben büntetőeljárás indul, a nyomok rögzítéséről a rendőrség dönt.

(2) A helyszíni vizsgálat a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény jellegétől függően a közvetlen helyszínen túl kiterjed az ezekkel összefüggésben lévő helyekre is:

a) a nyílt vonalon bekövetkezett súlyos vasúti balesetnél, a vasúti balesetnél, a váratlan vasúti eseménynél a szomszédos, továbbá a vonatforgalmat az adott vonalon irányító szolgálati helyekre,

b) a kisiklásos balesetnél a siklott jármű(vek) haladási irányával ellentétes irányban levő pályaszakaszra és az abban levő kitérőkre, biztosító és jelzőberendezésekre.

10. § (1)

(2) A vizsgálóbizottság a helyszíni vizsgálat megállapításai alapján, figyelemmel a 9. § (2) bekezdésében foglaltakra is, minden olyan további, elsősorban a forgalom szabályozásával, a műszaki berendezések karbantartásával és üzemeltetésével kapcsolatos adat, okmány, bizonylat és bizonyíték átvételére is jogosult, amelyek a vizsgálat lefolytatásához szükségesek, kivéve, ha a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény ügyében büntetőeljárás indul.

(3)

(4) A mentés vezetője köteles a szükséges segítséget megadni a vizsgálóbizottságnak a bizonyítékok begyűjtéséhez, továbbá minden olyan mérés elvégzéséhez, fényképek és videofelvételek készítéséhez, amelyek a tényállás rögzítéséhez szükségesek, különös tekintettel azokra a jellemzőkre, amelyek az elhárítással és a pálya felszabadításával megváltoznak. A helyszínen felvett adatok, mérési eredmények és a körülmények (pl. időjárási-látási viszonyok) rögzítése az (1) és (2) bekezdésben leírt dokumentumokkal együtt a szakmai vizsgálat végrehajtásának alapfeltétele.

(5)

(6) A vizsgálatok végzése közben a munkabiztonsági szabályokat és a védőfelszerelések használatára vonatkozó előírásokat be kell tartani. A vizsgálóbizottság vezetője a Kbvt. 11/A. § (4) bekezdésével összhangban - két vagy több vágányú pályán - kérheti a baleset miatt el nem zárt vágányon sebességhatárítás bevezetését vagy a forgalom

szüneteltetését a vizsgálat idejére a baleset helyszínével szomszédos állomások vezetőitől (megbízottjaitól) vagy a vasútüzem illetékes irányítójától, aki köteles a szükséges intézkedéseket megtenni. Ilyen intézkedés kezdeményezhető állomáson történt baleset és a 13. § (4) bekezdésében szereplő bizonyítási vizsgálat esetén is.

11. §

A roncsok őrzése

12. § (1)

(2) A roncsok és tartozékai, vagy egyéb, bizonyítékként figyelembe vehető berendezések, részegységek, anyagok és egyéb tárgyi bizonyítékok elszállításakor és megőrzésekor úgy kell eljárni, hogy azok további sérülést vagy elváltozást ne szenvedjenek.

(3)

További vizsgálatok lefolytatása

13. § (1) A vizsgálóbizottság vezetője dönt a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény okának megállapításához vagy a megállapítások bizonyításához nélkülözhetetlen, számítással elfogadható pontossággal nem igazolható és a helyszínen vagy a helyszíni vizsgálat idején el nem végezhető további vizsgálatokról, ellenőrző mérésekről, amelyeket a szakmai vizsgálat során alkalmas műhelyben, laboratóriumban megfelelő eszközökkel kell elvégezni.

(2) A vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálat során szükség szerint dönthet a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény helyszínén elvégzendő megismételt, illetve további vizsgálatok lefolytatásáról.

(3) Az üzemben tartó köteles a vizsgálatok elvégzéséhez és bizonyítási vizsgálatokhoz szükséges feltételeket térítésmentesen biztosítani.

(4) A szakmai vizsgálat során, amennyiben a rendelkezésre álló adatok alapján a körülmények tisztázása vagy a bizonyítás indokolja, a helyreállítást követően a szakmai vizsgálat vezetőjének döntése alapján - a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény jellemzőit a szükséges és lehetséges mértékig rekonstruáló - bizonyítási vizsgálatot lehet tartani. A helyszíni bizonyítási vizsgálatról jegyzőkönyvet kell készíteni.

A szakmai vizsgálat megállapításainak értékelése

14. § A szakmai vizsgálat során a helyszínen rögzített adatokat, a 13. § (1) bekezdése szerinti vizsgálatok eredményeit, a bizonyítási vizsgálat eredményeit és a meghallgatási jegyzőkönyveket értékelni kell. Ennek során értékelni kell

a) a súlyos vasúti balesettel, a vasúti balesettel, a váratlan vasúti eseménnyel szorosan összefüggő ok-okozati adatokat,

b) a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény okának bizonyítékait,

c) más baleseti ok kizárásának bizonyítékait,

d) a műszaki mérések eredményeit,

e) valamennyi érintett meghallgatását,

f) a technológiai előírások és tényadatok összehasonlítását,

g) a körülmények befolyását a baleset bekövetkezésére,

h) a veszély észlelhetőségét és a baleset elháríthatóságát,

i) azokat a további tényezőket, amelyek hozzájárulhattak a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény bekövetkezéséhez.

A vizsgálóbizottság

15. § (1)

(2) A vizsgálóbizottság vezetője a Szervezet köztisztviselője, a szakmai vizsgálat egyszemélyi felelős vezetője. A vizsgálóbizottság vezetőjének feladata:

a) a szakmai vizsgálat irányítása,

b) a szakmai vizsgálat alapján zárójelentés-tervezet, zárójelentés előterjesztése a Szervezet főigazgatójának,

c) a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető okok és körülmények megszüntetése érdekében, továbbá a vizsgálthoz hasonló súlyos vasúti balesetek, vasúti balesetek és váratlan vasúti események megelőzése érdekében szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslat (a továbbiakban: biztonsági ajánlás) kidolgozása a Szervezet főigazgatója részére.

A vizsgálóbizottság tagjainak képesítése

16. § (1) A vizsgálóbizottság nem köztisztviselő tagjának a következők szerinti végzettséggel és képesítéssel kell rendelkeznie:

- a) felsőfokú végzettség,
 - b) a vasúti közlekedési szakterületen szerzett legalább ötéves gyakorlat,
 - c) a balesetvizsgáló tanfolyamot a Szervezetnél vagy oktatási intézményben sikeresen elvégezte.
- (2)

Az érintettek kötelezettségei a szakmai vizsgálat során

17. § (1) A szakmai vizsgálat során - a Szervezet felkérése alapján - az érintettek, így elsősorban a közlekedési hatóság, az üzemben tartók, valamint a vasúti pálya és a járművek, továbbá azok tartozékainak, különféle berendezéseinek gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával foglalkozó szervezetek kötelesek a vizsgálóbizottsággal együttműködni.

(2) Az együttműködés keretében az (1) bekezdésben szereplő szervezetek főként a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény okainak felderítése érdekében szükséges adatokkal, vizsgálati eredményekkel, szakmai állásfoglalásokkal kötelesek segíteni a vizsgálóbizottság munkáját.

18. §

A zárójelentés

19. § (1)

(2) A zárójelentés tervezetének tartalmi és formai követelményeit a *melléklet* tartalmazza.

(3) A zárójelentés tervezetére vonatkozó javaslatot a vizsgálóbizottság tagjai is aláírják. Az esetleges véleményeltérésre az aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt záradékként kell csatolni.

(4)

(5) A szakmai vizsgálat során készült feljegyzéseket csak akkor lehet a zárójelentés mellékleteibe foglalni, ha azok a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény elemzéséhez tartoznak. A zárójelentéshez csak a személyazonosításra alkalmatlan feljegyzések és kizárólag azok a részek csatolhatók, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az elemzéshez.

(6)

Záró rendelkezések

20. § (1) Ez a rendelet - a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel - 2006. március 1-jén lép hatályba.

(2) A 16. § (1) bekezdésének c) pontja 2007. március 1-jén lép hatályba.

Az Európai Unió jogának való megfelelés

21. § Ez a rendelet a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-ei, 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv V. Mellékletének való megfelelést szolgálja.

Melléklet a 7/2006. (II. 27.) GKM rendelethez

A zárójelentés-tervezet és a zárójelentés részletes formai és tartalmi követelményei

A zárójelentés fő részei

1. Összefoglalás

Az összefoglalásnak tartalmaznia kell a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény

- rövid leírását,
- idejét,
- helyét,
- következményeit.

Az összefoglalásban ismertetni kell a közvetlen, valamint a közvetett okokat és azokat a tényezőket, amelyekről a vizsgálat megállapította, hogy hozzájárultak a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény bekövetkezéséhez.

Ezt követően ismertetni kell a fő ajánlásokat és az ajánlások címzettjeit.

2. A súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset és a váratlan vasúti esemény közvetlen tényadatai

2.1. A súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset és a váratlan vasúti esemény

- pontos időpontja és helye,
- leírása és helyszíne, valamint a mentő- és kárelhárító szolgálat tevékenységének leírása,
- szakmai vizsgálatának megindításáról szóló döntés, a vizsgálóbizottság összetétele és a vizsgálat végrehajtása.

Itt kell megadni a vizsgálóbizottság vezetőjének, tagjainak, valamint a vizsgálóbizottságba delegált meghatalmazott, tanácsadó és egyéb résztvevők nevét.

2.2. Az esemény háttere

- az érintett vasúti személyzetre, egyéb érintettekre és tanúkra vonatkozó adatok, név nélkül:

a) a vonatszemélyzet érintett tagjaira vonatkozó adatok név nélkül:

- életkor,
- képesítés (pl. mozdonyvezetői típusismeret),
- szakmai gyakorlat, szolgálati idő,
- egészségügyi alkalmasság,

b) a vasúti személyzet egyéb érintett tagjainak (például a forgalmi és a karbantartó szolgálat tagjai stb.) képesítésére és gyakorlatára vonatkozó rövid ismertetés,

c) az egyéb személyekre, tanúkra vonatkozó információk

- a vonat jellemzői és összeállítása, az érintett járművek pályaszáma

= a vonat száma és tömege (súlya), terhelése, hossza,

= a vontatójármű pályaszáma és alkalmazásának módja,

= a fékezés rendszere, a vonat megfékezettsége,

= a balesetben érintett járművek üzemi, műszaki és fenntartási adatai,

- az infrastruktúra és a jelzőrendszer leírása (pályajellemzők, vágánytípus, váltók, biztonsági- és jelzőberendezések, felsővezetéki rendszer és egyéb berendezések, létesítmények jellemző adatai, vonatbiztosítás,

- kommunikációs eszközök,

- a helyszínen vagy annak közelében végzett munkálatok,

- a vasúti mentés és kárelhárítási eljárás elindítása és folyamata,

- a mentőszolgálat, a rendőrség és az orvosi szolgálatok, katasztrófavédelem, tűzoltóság mentési és elhárítási eljárásának elindítása és folyamata.

2.3. Halálos áldozatok, sérülések és anyagi károk

- a halálos áldozatok és sérültek

Az adatokat a következő táblázat kitöltésével kell rögzíteni:

Sérülések	Vonatszemélyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos			
Súlyos			

Kisebb			
Nincs sérülés			

- a vonaton szállított rakományban, a személypoggyászbán és más vagyontárgyakban keletkezett kár;
- járművekben, az infrastruktúrában és a környezetben keletkezett kár.

A balesetet szenvedett jármű(vek) rongálódásának rövid ismertetése (megsemmisült, jelentősen megrongálódott, kissé megrongálódott, nem sérült).

A pályában és tartozékaiban, egyéb berendezésekben és létesítményekben keletkezett kár ismertetése.

A környezetben keletkezett kár leírása, különös tekintettel arra az esetre, ha veszélyes vagy környezetszennyező anyag került a szabadba.

Ha tűz keletkezett, akkor az eset természetére, valamint az oltáshoz használt tűzoltó eszközökre és hatékonyságukra vonatkozó információkat is közölni kell.

2.4. Külső körülmények

- időjárási körülmények

Az időjárási körülmények rövid ismertetése, beleértve az előre jelzett és a tényleges körülményeket is, továbbá azt, hogy a személyzet számára ezek a meteorológiai információk rendelkezésre álltak-e.

A természetes fényviszonyok a baleset vagy egyéb esemény időpontjában (napfény, holdfény, szürkület stb.).

- földrajzi adatok

Terepviszonyok (ív, bevágás, töltés stb.) bemutatása.

3. A vizsgálati jegyzőkönyv

3.1. A nyilatkozatok összefoglalása

A nyilatkozatok összefoglalását tartalmazó dokumentum-rész megfogalmazása során a személyiségi jogok védelme érdekében gondoskodni kell a névtelenség követelményének teljesítéséről.

Ez a rész tartalmazza

- a vasúti személyzet,
- egyéb érintettek, és
- a tanúk

nyilatkozatainak összefoglalását.

3.2. A biztonságirányítási rendszer

A súlyos vasúti balesetben, a vasúti balesetben vagy a váratlan vasúti eseményben érintett üzemben tartó(k) biztonságirányítási rendszerének vizsgálata alapján elsősorban a következőkre vonatkozó megállapításokat kell rögzíteni:

- az utasítások kiadásának és végrehajtásának módja, szervezeti keretek,
- a személyzettel szembeni követelmények és azok érvényesítésének módja,
- a belső ellenőrzések és vizsgálatok gyakorlata és azok eredményei,
- az infrastruktúrával kapcsolatos különböző szereplők közötti kapcsolódási pontok.

3.3. Szabályok és szabályzatok

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján össze kell foglalni

- a vonatkozó közösségi és nemzeti szabályok és rendelkezések,
- egyéb szabályok, mint például az üzemeltetési szabályok, helyi előírások, a személyzetre vonatkozó követelmények, karbantartási előírások és az alkalmazandó szabványok meglétével, alkalmazásával, ismeretével kapcsolatos megállapításokat. Szükség szerint ki kell térni a szabályozás hiányosságaira, a szükséges teendőkre.

3.4. A jármű és a műszaki berendezések működése

A szakmai vizsgálat alapján rögzíteni kell

- a jelző- és biztosító berendezések működésére, az ezekhez kapcsolódó automatikus adatrögzítésre,
- az infrastruktúra (pálya, kitérők stb.) állapotára,
- a pálya mentén telepített biztonsági berendezésekre (pl. hönfutásjelző),
- a távközlő berendezésekre,
- a súlyos vasúti balesetben, a vasúti balesetben vagy a váratlan vasúti eseményben érintett járműre (járművekre),
- a vontatójárművek adatrögzítő, menetíró berendezéseire

vonatkozó megállapításokat.

Röviden ismertetni kell a szakmai vizsgálat során végrehajtott próbák és kísérletek eredményeit.

Szintbeli közúti-vasúti keresztezésekben történt balesetnél külön ki kell térni a biztosítás (sorompó, fény- és félsorompó stb.) működésére.

3.5. Az üzemeltetéssel kapcsolatos dokumentáció

Ismertetni kell

- a személyzetnek a forgalomirányítással és a jelzésekkel kapcsolatos intézkedéseit,
- a súlyos vasúti balesettel, a vasúti balesettel vagy a váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatos szóbeli üzenetek, beleértve a rögzített adatok dokumentálását,
- a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény helyszínének védelmére és őrzésére vonatkozó intézkedéseket.

3.6. Az ember, a gép (klf. berendezések) és a szervezet közötti kapcsolat

A szakmai vizsgálat alapján rögzíteni kell

- az érintett személyzet munkaidejét, a súlyos vasúti baleset vagy a vasúti eseményt megelőző szolgálati órák számát, vonalismeretét,
- a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény bekövetkezését befolyásoló orvosi és személyi körülményeket, beleértve a fizikai vagy pszichológiai stresszes állapotot is,
- az ember és a gép közötti kapcsolatot meghatározó berendezések kialakítását,
- a szervezeti háttér fő jellemzőit.

Ez utóbbiban az üzemben tartó(k)ra vonatkozó megállapítások mellett a vasúti közlekedés működését befolyásoló további szervezetekkel, elsősorban a hatóságokkal összefüggő információkat kell megadni. Ezek nem korlátozódhatnak a szervezeti felépítésre és funkciókra, hanem ki kell, hogy terjedjenek mindazokra az adott szervezetre vonatkozó egyéb információkra is, amelyek a súlyos vasúti balesettel vagy a vasúti eseménnyel összefüggésben állnak.

3.7. Korábbi hasonló súlyos vasúti balesetek, vasúti balesetek vagy váratlan vasúti események

Ismertetni kell a szóban forgóhoz hasonló súlyos vasúti balesetek vagy vasúti események

- fő jellemzőit,
- a hasonlóságokat és az eltéréseket,
- a korábban tett intézkedéseket.

4. Elemzés és következtetések

4.1. Zárójelentés az események láncolatáról

- a súlyos vasúti balesettel, a vasúti balesettel vagy a váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatos következtetések levonása a 3. pontban megállapított tények alapján.

4.2. Kiértékelés

- a 3. pontban megállapított tények elemzése a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény okára vonatkozó következtetések megalapozásához, továbbá a mentő- és elhárító szolgálat munkájával kapcsolatban.

4.3. Következtetések

Részletesen ismertetni kell

- a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény közvetlen okait, beleértve az érintett személyek intézkedéseivel, illetve a jármű vagy a műszaki berendezés állapotával kapcsolatos tényezőknek a balesethez vagy a vasúti eseményhez való hozzájárulását is,
- a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény közvetett okait, amelyek a szakismeretek hiányával, helytelen eljárásokkal, intézkedésekkel, hiányos karbantartási tevékenységgel hozhatók összefüggésbe,
- a szabályozási rendszerre vagy egyes szabályozásokra, azok helytelen alkalmazására, továbbá a biztonsági rendszer hiányosságaira visszavezethető alapvető okokat.

4.4. Kiegészítő megjegyzések

- a szakmai vizsgálat során megállapított olyan hiányosságok és kritikus pontok, amelyeknek az adott súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset vagy a váratlan vasúti esemény szempontjából nincs jelentősége, de amelyeket a vasúti közlekedés általános biztonsága érdekében figyelembe kell venni,
- az előző pontokban nem szereplő, de a témához tartozónak ítélt információk.

5. A megtett intézkedések

Ez a rész a korábban már megtett, illetve a súlyos vasúti balesetet, a vasúti balesetet vagy a váratlan vasúti eseményt követően meghozott intézkedéseket ismerteti.

6. Biztonsági ajánlások és az ajánlások címzettjei

Amennyiben indokolt, a szakmai vizsgálat eredményeként meghatározott biztonsági ajánlásokat és ezek címzettjeit tartalmazza ez a fejezet.

7. Függelék

Szükség esetén itt kell közölni minden egyéb, a jelentés megértése szempontjából szükségesnek tekinthető további információt.